



DIE OBERBÜRGERMEISTERIN DER STADT MARKTREDWITZ

Europäische Kommission
Generaldirektion Energie und Verkehr
Stichwort: „Future of Transport“
B-1049 Brüssel
E-Mail:
tren-future-of-transport@ec.europa.eu

Marktreuth, 21. Juli 2009

Stellungnahme zur Mitteilung der Kommission KOM(2009) 279/4 „Nachhaltige Zukunft für den Verkehr“

Sehr geehrte Damen und Herren!

Ich sehe es als Oberbürgermeisterin der Stadt Marktreuth als meine Pflicht an, eine Stellungnahme zur Mitteilung der Europäischen Kommission zur nachhaltigen Zukunft für den Verkehr abzugeben.

Die in der Mitteilung behandelten Themenkreise sind für den Schienenverkehr in unserer Region sehr wichtig.

Die Stadt Marktreuth ist ein bedeutender Verkehrsknotenpunkt direkt am Schnittpunkt der Schienenverkehrslinien Nürnberg – Marktreuth – Cheb (CZ) – Prag (TEN Nr. 22) und Hof-Regensburg.

Seit vielen Jahren setze ich mich für die Schließung der Elektrifizierungslücke zwischen Nürnberg, Marktreuth – Hof und der Landesgrenze CZ ein. In einem zweiten Schritt fordere ich die Elektrifizierung der Strecke Marktreuth – Regensburg.

Ich möchte die für die Stadt Marktreuth und den ostbayerischen Raum relevanten Punkte der Mitteilung KOM (2009) 279/4 herausgreifen und jeweils praxisnah erläutern.

Klimaschutz und ökologische Herausforderungen (KOM(2009) 279/4 Punkt 3.3) und Verknappung fossiler Brennstoffe Punkt 3.4)

Klimaschutz, ökologische Herausforderungen und die Verknappung fossiler Brennstoffe zwingen zur **Optimierung der Schienenverkehrsinfrastruktur durch konsequente Schließung von Elektrifizierungslücken im Schienenverkehrsnetz**. In Punkt (25.) der Mitteilung KOM (2009) 279/4 wird ausgeführt, dass die EU ein Klimaschutz- und Energiepaket verabschiedet hat, in dem das Ziel einer Verringerung der Treibhausgasemissionen in der EU um 20 % gegenüber dem Niveau von 1990 gesetzt wird.

- In unserer Region werden Züge ausschließlich mit Diesellokomotiven und Dieseltriebwagen geführt. Insbesondere die im Güterverkehr eingesetzten Diesellokomotiven stammen größtenteils aus russischer Produktion, die die ehemalige DDR-Reichsbahn in den 70-er Jahren des letzten Jahrhunderts beschaffte. Sie konnten nach der Wende nur notdürftig mit Filtern nachgerüstet werden. Der CO₂-Ausstoß und der Kraftstoffverbrauch sind unverhältnismäßig hoch.
- Um die Klimaschutzziele zu erreichen, müssen im Personenfernverkehr die infrastrukturellen Voraussetzungen geschaffen werden, um diesen attraktiver zu machen. Im Personenfernverkehr dürfen die Verkehrsträger Schiene und Straße nicht gegeneinander ausgespielt werden. Die Schiene muss die eindeutige Priorität haben. Durch die durchgehende Befahrbarkeit der Autobahn A 6 Nürnberg – Prag führt die Deutsche Bahn ab 09.08.09 eine Expressbuslinie von Nürnberg nach Prag ein. Die Fahrzeit mit dem Bus ist deutlich kürzer als mit dem Zug. Aber das ist vor dem Hintergrund des Klimaschutzes das falsche Signal! Vielmehr muss die Schienenverbindung Nürnberg – Prag durch Elektrifizierung konkurrenzfähig gemacht werden, weil sie eine bessere Ökobilanz als der Autobahnverkehr aufweist.
- Derzeit findet auf der Strecke Nürnberg – Dresden Fernverkehr mit dieselgetriebenen Nahverkehrstriebwagen statt. Vor dem Hintergrund des Klimaschutzes ist es bedenklich, dass die Dieselmotoren aus betriebstechnischen Gründen auch auf den elektrifizierten Streckenabschnitten (Reichenbach-Dresden) eingesetzt werden. Das geschieht, um die Linie nicht zu brechen. Durch Schließung der Elektrifizierungslücken könnten elektrische Fernverkehrszüge des Typs ICE-T auf der Gesamtstrecke Nürnberg – Dresden eingesetzt werden.

Die Verstädterung und die Vernetzung mit dem ländlichen Raum (KOM(2009) 279/4 Punkt 3.5)

Nutzung von Synergieeffekten durch eine Elektrifizierung für S-Bahn, Personenfernverkehr und Güterverkehr

Um eine Entvölkerung des ländlichen Raumes in der Metropolregion Nürnberg (EMN) zu verhindern, muss der ländliche Raum durch einen attraktiven Schienenverkehr für Pendler mit dem Zentrum der Metropolregion verbunden sein. Eine elektrifizierte Strecke schafft nicht nur eine Kapazitätserweiterung, sondern dient dem S-Bahn-, Personenfern- und dem Güterverkehr gleichermaßen.

Aus diesem Grund bin ich für eine Erweiterung des elektrischen Nürnberger S-Bahnnetzes von Nürnberg nach Neuhaus/Pegnitz, das heute vom Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) mit Dieseltriebwagen im Taktverkehr bedient wird. Die derzeit eingesetzten Dieseltriebwagen stoßen infolge des hohen Passagieraufkommens von Berufspendlern und Touristen oft an ihre Leistungs- und Kapazitätsgrenze. Die elektrifizierte Strecke mit S-Bahn-Betrieb schafft eine Kapazitätserweiterung und vernetzt den ländlichen Raum in der Metropolregion Nürnberg. Ein S-Bahn-Betrieb Nürnberg – Neuhaus/Pegnitz erleichtert die Entscheidung für eine Fortführung der Elektrifizierung in Richtung Marktredwitz – Hof / Landesgrenze CZ für Personenfern- und Güterverkehr.

Ein gut in Stand gehaltenes und vollständig integriertes Netz (KOM(2009) 279/4 Punkt 4.2, Unterpunkt 46)

- Personenverkehr

Der Luftverkehr muss gut an den Schienenverkehr angebunden sein. Deswegen bin ich für den Bau der sog. Marzlinger Spange, die eine Anbindung des Personenfernverkehrs aus dem gesamten nordbayerischen Raum an den Flughafen München schaffen soll.

- Güterverkehr

Im Güterverkehr nehmen intelligente Logistiksysteme eine Schlüsselrolle ein. Leistungsfähige Containerterminals an den Schnittpunkten von Verkehrsrachsen, wie z. B. der Containerbahnhof Marktredwitz haben eine wichtige Verbindungsfunktion für die Verkehrsströme Hamburg – Mitteldeutschland – Triest und Nürnberg – Prag – China.

Bitte berücksichtigen Sie insbesondere meine zur Schließung von Elektrifizierungslücken getroffenen Aussagen. Sie sind von enormer Bedeutung für die Region. Sollten Sie weitergehenden Gesprächsbedarf haben, stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit einer Veröffentlichung dieser Stellungnahme auf der Homepage der Generaldirektion Verkehr der Europäischen Kommission bin ich einverstanden.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Birgit Seelbinder