



Geschäftsstelle Bahnelektrifizierung Bayern-Sachsen

#update

Geschäftsstelle Bahnelektrifizierung | November 2023



Die Verkehrsminister Volker Wissing und Martin Kupka unterzeichnen am 13. Oktober in Prag ein Memorandum of Understanding.

Sehr geehrte Damen und Herren,

Am 13. Oktober traf sich Volker Wissing mit seinem tschechischen Amtskollegen Martin Kupka, um ein gemeinsames Memorandum of Understanding (MoU) über den grenzüberschreitenden Schienenverkehr beider Länder zu unterzeichnen.

Das MoU war auch Thema eines Informationsaustausches regionaler Vertreter mit dem tschechischen Verkehrsministerium in Prag.

Derweil hat der Bundestag nach langen Diskussionen endlich das Genehmigungsbeschleunigungsgesetz verabschiedet. Der Bundesregierung wurden dabei seitens der Abgeordneten in Form eines Entschließungsantrags neue Hausaufga-

ben mit auf den Weg gegeben.

Warum diese Hausaufgaben ganz in unserem Sinne sind, der Inhalt des MoU aber nicht, erfahren Sie auf den folgenden Seiten unseres aktuellen #updates. Weiterhin erfahren Sie, warum Sie künftig von der Geschäftsstelle noch öfters hören werden – und zwar im wahrsten Sinne des Wortes.

Ich wünsche viel Spaß bei der Lektüre.
Ihr

Patrick Leitl
Leiter
Geschäftsstelle Bahnelektrifizierung

Geschäftsstelle Bahnelektrifizierung
Logistik Agentur Oberfranken e.V.

Patrick Leitl
Moritz Steinhäuser-Weg-2
95030 Hof
09281/54938-46
pleit@logistik-oberfranken.de

Delegation aus der Region zu Gast im Prager Verkehrsministerium.



Informativer Austausch: Günter Finzel (Stadt Bayreuth, erster von links), Michal Pospisil (2. Bürgermeister Stadt Cheb, dritter von links), MdB Jörg Nürnberger (fünfter von links) und Patrick Leitl (Geschäftsstelle Bahnelektrifizierung, sechster von links) im Gespräch mit Tschechiens Vizeverkehrsminister Vaclav Bernard (Mitte).

Wie steht Tschechien zur Franken-Sachsen-Magistrale und der grenzüberschreitenden Verbindung Nürnberg-Marktredwitz-Cheb? Darüber ging es bei einem Informationsaustausch der Interessengemeinschaft Elektrifizierung Nürnberg-Bayreuth-Cheb mit dem stellvertretenden tschechischen Verkehrsminister Václav Bernard in Prag.

Die Fahrt nach Prag hatte sich gelohnt. Ganze zwei Stunden nahm sich der Vizeminister Zeit, um sich mit dem 2. Bürgermeister der Stadt Cheb, Michal Pospisil, Günter Finzel von der Stadt Bayreuth, Patrick Leitl von der Geschäftsstelle Bahnelektrifizierung und dem Bundestagsabgeordneten Jörg Nürnberger auszutauschen.

Der Verkehrsminister versicherte, dass eine durchgehende elektrifizierte Strecke von Prag nach Nürnberg über Marktredwitz für Tschechien nach wie vor von großer Bedeutung sei. Gleichmaßen strebt man aber auch den Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke Pilsen- Domaslice - Furth i.W. auf tschechischer Seite an. Es findet keine Priorisierung statt,

Prag will beide Strecken. Dahinter steckt ein ehrgeiziger Plan: Bis in die 2030er Jahre wird ein sternenförmiges Hochleistungsnetz angestrebt, mittels dem man aus allen Regionalhauptstädten des Landes innerhalb von eineinhalb Stunden nach Prag gelangen soll. Die tschechische Regierung schreckt dabei auch nicht vor Neubaumaßnahmen zurück, die nicht nur zwischen Pilsen und Furth im Wald notwendig sind, sondern auch auf der Strecke von Prag nach Chomutov (-Karlovy Vary).

Noch fehlen auf tschechischer Seite zwischen Cheb-Skalka und der bayerisch-tschechischen Grenze bei Schirnding sieben Kilometer Fahrdraht. Wenn aus Berlin das Signal käme, dass der Lückenschluss auch auf deutscher Seite erfolgt, könnte man bereits in einem Jahr die Maßnahme in Angriff nehmen, machte Bernard deutlich. Doch genau dieses Signal aus Berlin vermisst man, stellte der stellvertretende Verkehrsminister fest.

Auch das kürzlich verabschiedete Memorandum of Understanding (MoU) lässt dieses Signal vermissen.

Schlimmer noch: Im Gespräch stellte sich heraus, dass sich die Verkehrsprognosen im Schienengüterverkehr zwischen Berlin und Prag eklatant voneinander unterscheiden. Während Tschechien bei einem Anschluss an das leistungsfähige (also elektrifizierte) süddeutsche Schienennetz mit 38 Güterzügen pro Tag rechnet, geht der Bund nur von 23 im Planfall bei Realisierung des Ausbaus aus.

Das BMDV hatte die entsprechenden Einschätzungen aus Prag übermittelt bekommen, aber ignoriert. Man habe eigene Zahlen, so die Aussage. Ein weiteres klares Indiz dafür, dass für die Neubewertung der ABS Nürnberg-Marktredwitz/CZ-Grenze sämtliche Prämissen zu deren Nachteil herangezogen und ausgelegt worden sind.

Die Vertreter der Region machten deshalb gegenüber dem tschechischen Verkehrsminister deutlich, dass sowohl der Bundestag in seinen jüngsten Entscheidungen als auch die Anrainer-Region entschlossen und geeint für die Elektrifizierung und den baldigen Lückenschluss kämpfen würden. Beide Seiten vereinbarten in Kontakt zu bleiben und sich regelmäßig austauschen zu wollen.



Deutschland und Tschechien unterzeichnen Memorandum of Understanding.

Nomen est omen? Am Freitag, den 13. Oktober haben Bundesverkehrsminister Volker Wissing und sein tschechischer Amtskollege Martin Kupka ein Memorandum of Understanding (MoU) über grenzüberschreitende Schienenverkehre in Prag unterzeichnet. Eine kritische Analyse.

Das MoU bezieht sich auf drei Relationen.

Erstens, die Neu- und Ausbaustrecke Berlin-Prag.

Die Strecke soll auf deutscher Seite für eine Geschwindigkeit von bis zu 200 km/h zwischen Berlin, Dresden und Heidenau ausgebaut und zwischen Heidenau und tschechischer Grenze für bis zu 230 km/h neugebaut werden. Prag plant wiederum von der Grenze bis nach Prag eine durchgehende Neubaustrecke, die auf eine Geschwindigkeit von 230 bis zu 320 km/h (Litoměřice - Prag) ausgelegt sein soll.

Zweitens, die Ausbaustrecke Nürnberg / München – Prag

Die sogenannte Metropolenbahn soll zwischen Pilsen, Domažlice und Staatsgrenze für eine Geschwindigkeit von bis zu 200 km/h neu- und

abschnittsweise zweigleisig ausgebaut werden. Zwischen Prag und Broun soll diese für eine Geschwindigkeit von bis zu 200 km/h neugebaut werden. Deutschland erklärt sich dazu bereit, die Ausbaustrecke Nürnberg – Schwandorf / München – Regensburg – Furth im Wald – Staatsgrenze D/CZ für Geschwindigkeiten bis zu 160 km/h zu elektrifizieren und zwischen Schwandorf und Furth im Wald abschnittsweise zweigleisig auszubauen sowie weitere Maßnahmen zur Beschleunigung und Kapazitätserhöhung vorzunehmen.

Während die ersten beiden Maßnahmen sowohl von Tschechien als auch Deutschland im Rahmen der nationalen Planungen der grenzüberschreitenden Eisenbahninfrastrukturvorhaben priorisiert werden sollen, fehlt diese zentrale Aussage bei der letzten und dritten Strecke, der

Ausbaustrecke Nürnberg – Marktredwitz – Grenze D/CZ – Cheb – Prag.

Auch sonst bleiben die Aussagen zur dritten Ausbaustrecke weit hinter den anderen beiden zurück. Während sich Tschechien dazu bereit erklärt die restlichen sieben Kilometer zwischen Cheb und Grenze zu elektrifizieren, bekennt sich das BMDV zu den wesentlichen Ausbauzielen

(Elektrifizierung der Strecke, Ausrüstung mit ETCS, Überholgleise für Güterverkehr) nur unter der Maßgabe, wenn ein Nachweis der Gesamtwirtschaftlichkeit auf Grundlage der Verkehrsprognose 2040 erbracht worden ist. Lediglich für den Lückenschluss zwischen Marktredwitz und Staatsgrenze sagt der Bund zu, aktiv an einem gesamtwirtschaftlich tragfähigen Konzept zu arbeiten. Damit würde eine Anbindung der Strecke an den Ostkorridor Süd erfolgen, der 125 Kilometer lange Abschnitt zwischen Nürnberg und Marktredwitz blieb davon aber nach wie vor unberührt.

Im Vergleich zum 1995 zwischen beiden Staaten abgeschlossenen Vertrag zum Ausbau der Strecke Nürnberg-Marktredwitz-Prag stellt das MoU einen Rückschritt dar, – wenn gleich unter der Maßgabe, dass diese Absichtserklärung im Gegensatz zur 1995er Vereinbarung keine bindende Wirkung nach innen und außen hat.

Das MoU spiegelt damit die Position des BMDV wieder, seit dem die Planungen aufgrund der negativen Neubewertung im Sommer 2022 ausgesetzt worden sind: Eine Neubewertung der Strecke wird es aus Sicht des Ministeriums nur auf Grundlage einer neuen Verkehrsprognose geben.

Geschäftsstelle startet eigenen Podcast.

Seit über 30 Jahren wartet die Bevölkerung und die Wirtschaft auf die vollständige Elektrifizierung der Franken-Sachsen-Magistrale von Nürnberg über Hof nach Dresden. Doch es geht kaum voran. Warum ist dem so? Woran scheitert es? Wie könnte es doch noch was werden und wie funktioniert eigentlich Bahnausbau?

Diesen Fragen geht Patrick Leitl, Leiter der Geschäftsstelle Bahnelektrifizierung, künftig einmal im Monat in einem neuen Podcast-Format nach. In der ersten Folge hatte Leitl den Geschäftsführer der Logistik Agentur Oberfranken e.V., Andreas Weinrich, zu Gast. Wir freuen uns, dass Matthias Trykowski, zuständig bei der DB Netz AG für den Bahnausbau in Nordbayern, bereits für unsere zweite Folge zugesagt hat. Der Podcast ist auf Spotify abrufbar.



**Allerhöchst
Eisenbahn**

Ein Podcast der
Geschäftsstelle
Bahnelektrifizierung
Bayern-Sachsen





Bundestag verabschiedet Planungsbeschleunigung & gibt dem BMDV eine Hausaufgabe mit auf den Weg.

Der Bundestag hat am 20. Oktober ein Maßnahmenpaket zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich beschlossen. Über den Inhalt des Gesetzes haben wir in den letzten #updates mehrfach berichtet.

Interessant ist, dass der Bundestag in diesem Zusammenhang auch eine Entschließung der Ampel-Fraktionen zum Genehmigungsbeschleunigungsgesetz angenommen hat. Darin fordern die Abgeordneten von der Bundesregierung unter anderem, die Umsetzung des sogenannten Deutschlandtaktes „infrastrukturell, finanziell, organisatorisch, eisenbahnrechtlich und europarechtskonform abzusichern“. Vor allem aber wird der Bundesregierung als Hausaufgabe mitgegeben, „die Ergebnisse der Beschleunigungskommission Schiene zum Verzicht von NKV-Bewertungen bei Maßnahmen zur Elektrifizierung und zur Netzresilienz (‘kleine und mittlere Maßnahmen’) sowie zur Reduzierung oder zum Entfall einer solchen Bewertung bei bereits bewerteten Bedarfsplanungen zügig umzusetzen.“

Das ist auch ein Erfolg für die Region, weil damit eine unserer Kernforderung, für deren Berücksichtigung wir seit knapp einem halben Jahr werben, Eingang ins parlamentarische Verfahren gefunden hat.

Das Bundesverkehrsministerium weigerte sich bisher standhaft, sich einer ernsthaften Diskussion über den

Wegfall der Nutzen-Kosten-Berechnungen zu stellen, weil die Bundeshaushaltsordnung (BHO) diese zwingend vorschreibe.

Genau hier kommt der Ansatz der Entschließung und unserer Initiative zum Tragen. §7 BHO beinhaltet zwar ein Wirtschaftlichkeitsgebot, was entsprechende Wirtschaftlichkeitsberechnungen zur Folge hat. Dieses schreibt aber nicht vor, wie oft diese pro Maßnahme zu erfolgen haben. Das BMDV macht es sich mit seiner bisherigen kategorischen Ablehnung eines NKV-Verzichts zu einfach.

Im Juni forderten wir deshalb in einem Rundschreiben an alle Mitglieder des Verkehrsausschusses, auf Nutzen-Kosten-Berechnungen bei Elektrifizierungsmaßnahmen zu verzichten, wenn diese bereits im Bedarfsplan Schiene des Bundesschieneausbaugesetzes (BSWAG) enthalten sind – und folglich bereits einer Wirtschaftlichkeitsberechnung unterzogen wurden. Denn in den Bedarfsplan Schiene kommen nur die Maßnahmen, die im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung als wirtschaftlich bewertet und in den Vordringlichen Bedarf mit aufgenommen worden sind. Wozu also ein zweites, drittes Mal prüfen?

Es ist wichtig, dass nun der Druck auf das Ministerium wächst, sich im Rahmen des in Planung befindlichen Moderne-Schiene-Gesetzes (MoSchG) sich dem Verzicht von Nutzen-Kosten-Berechnungen zu widmen und eine

haushaltsrechtlich kompatible Lösung zu finden.

Für die Entbürokratisierung und eine damit einhergehende echte Planungsbeschleunigung bei der Modernisierung der Schieneninfrastruktur ist dieser Schritt unabdingbar. Vor allem böte dies aber eine Chance, die Weiterplanung der ABS Nürnberg-Marktredwitz-CZ/Grenze zu erwirken, wenn die negative Neubewertung der Strecke nachträglich hinfällig werden würde.

Sachstandsbericht im Kreistag

Auf Einladung von Landrat Armin Kroder waren Günter Finzel von der IG E Nürnberg-Bayreuth-Cheb und Geschäftsstellenleiter Patrick Leitl im Kreistag des Nürnberger Landes zu Gast, um über die aktuellen Herausforderungen der Franken-Sachsen-Magistrale zu berichten. Das Zwischenfazit fiel dabei mit gemischten Gefühlen aus. Zwar konnten auf politischer Ebene in Berlin kleine Erfolge verbucht werden. Dennoch erfordern viele offene Baustellen (Reform des TEN-Netzes, Memorandum of Understanding u.a.) die ganze Aufmerksamkeit der Region. Nach wie vor wird versucht, vollendete Tatsachen zu schaffen, um die Elektrifizierung der Franken-Sachsen-Magistrale endgültig ad acta zu legen.

Das Projekt Geschäftsstelle Bahnelektrifizierung wird finanziert von...



Fragen, Anregungen, Wünsche?

Kontaktieren Sie uns gerne:
Logistik Agentur Oberfranken e.V.
Geschäftsstelle Bahnelektrifizierung
Patrick Leitl
Moritz-Steinhäuser-Weg-2
95030 Hof
09281/54938-46
pleitl@logistik-oberfranken.de
facebook.de/regionunterstrom
www.logistik-oberfranken.de/
bahnelektrifizierung