



Geschäftsstelle Bahnelektrifizierung Bayern-Sachsen

#update

Geschäftsstelle Bahnelektrifizierung | März 2024



Anfang Februar trafen sich die Mitglieder des Sächsisch-Bayerischen Städtenetzes zu ihrer jährlichen Lenkungsausschuss-Sitzung in Zwickau.

Sehr geehrte Damen und Herren,

Die Oberbürgermeisterinnen und Oberbürgermeister des Sächsisch-Bayerischen Städtenetzes treffen sich einmal im Jahr zu einer Lenkungsausschuss-Sitzung. Diese fand vor kurzem in Zwickau statt. Um was es dabei ging, lesen Sie auf **Seite 2**.

Gemeinsam im Verbund mit den Wirtschaftskammern aus Bayern, Sachsen und Tschechien, dem Landkreis Wunsiedel und dem Städtenetz organisiert die Geschäftsstelle am 2. Mai einen Verkehrsgipfel in Karlsbad (CZ). Dabei hat sich hochkarätiger Besuch angekündigt. Wer das ist, können Sie auf **Seite 3** in Erfahrung bringen.

Im Bundestag hat sich auf Initiative mehrerer oberfränkischer Abgeordneter ein parteiübergreifender Parlamentarier

-kreis für die Franken-Sachsen-Magistrale gegründet. Mehr dazu auf **Seite 4**.

Die Novelle des Bundesschienenwegebauausbaugesetz (BSWAG) wurde nach langer Härtepartie im Bundestag verabschiedet. Was es damit auf sich hat, können Sie auf **Seite 5** lesen.

Sie sehen: Langweilig wird es nicht.

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
pleitl@logistik-oberfranken.de

Städtenetz-Oberbürgermeister fordern Ende der Blockade der Franken-Sachsen-Magistrale



Pressekonferenz des Sächsisch-Bayerischen Städtenetzes in den historischen Gemäuern der Zwickauer Stadtbücherei mit Bayreuths Oberbürgermeister Thomas Ebersberger, Zwickaus OB Constance Arndt, Bürgermeistern Angela Bier aus Hof und Alexander Kirste von der Stadt Chemnitz.

Das Sächsisch-Bayerische Städtenetz fordert von der Bundesregierung, den Vorschlag der von ihr initiierten Beschleunigungskommission umzusetzen. Demzufolge bedarf es bei der Elektrifizierung von stark befahrenen Bahnstrecken keiner Nutzen-Kosten-Bewertung mehr, weil sie grundsätzlich als wirtschaftlich gilt. Diese Planungsbeschleunigung und Entbürokratisierung wird auch von der Fachwelt gefordert. Sollte diese Option wegen haushaltsrechtlicher Bedenken nicht rasch umgesetzt werden können, fordern die Oberbürgermeisterinnen und Oberbürgermeister, die Vertreter des SMWA und der Zweite Bürgermeister der Stadt Chemnitz bei der nächsten Bewertung der Franken-Sachsen-Magistrale Nürnberg – Dresden - Görlitz / Chemnitz alle Nutzenpotentiale zu berücksichtigen. Dies ist das Ergebnis der jüngsten Sitzung des Lenkungsausschusses des Städtenetzes in Zwickau.

Dazu muss der Blick des Bundesverkehrsministeriums und des Bundesgutachters in mehrfacher Hinsicht geweitet werden. Denn bei der letzten, für die Franken-Sachsen-Magistrale negativen Bewertung, wurden wichtige Aspekte nicht oder nicht ausreichend berücksichtigt. Das betrifft im Personenverkehr die Neigetechnik, welche auch künftig dafür

sorgen soll, dass die Fahrzeiten attraktiv bleiben und alle Anschlussverbindungen passen. Im Güterverkehr muss die Einsicht wachsen, dass die benachbarte Hochgeschwindigkeitsstrecke Erfurt – Nürnberg den umfangreichen Güterverkehr nicht wie geplant aufnehmen kann. Die Strecke ist bereits vom stark gestiegenen ICE-Verkehr ausgelastet und Nacht für Nacht wegen Wartungsarbeiten in den 22 Tunnel mit 41 km Länge für den Bahnbetrieb gesperrt.

Zur Unterstützung der Franken-Sachsen-Magistrale hat der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages eine Neuberechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses beschlossen, was die Oberbürgermeister ausdrücklich begrüßen. Demnach soll der Nutzen einer eingesparten CO2-Tonne um vierfach höher angesetzt werden, so wie dies bei Projekten des Nahverkehrs bereits der Fall ist. Die Oberbürgermeister erhoffen sich dadurch einen wesentlichen Schritt hin zur Wirtschaftlichkeit.

Als weiteren Nutzen haben Oberbürgermeister die internationalen Personen- und Güterverkehre zwischen den mittel- und osteuropäischen Staaten und Süddeutschland im Blick: „Diese sind von wachsender Bedeutung, wurden bei den bisheri-

gen Bewertungen der Franken-Sachsen-Magistrale jedoch kaum berücksichtigt.“ Weil sie stark ansteigen und das Fernstraßennetz immer häufiger überlastet ist, müssen die Bahnstrecken für einen leistungsfähigen und wirtschaftlichen Schienenverkehr zwischen Ost und West und Nordost-Südwest ausgebaut werden. Die Bundespolitik sollte die Bewertungskriterien von Bedarfsplanvorhaben anpassen und erweitern, damit die wirtschafts- und geopolitischen Interessen der führenden Industrienation Deutschland beim Infrastrukturausbau berücksichtigt werden können.

Von zentraler Bedeutung für die Verkehre von Polen und Tschechen nach Süddeutschland ist die restliche Elektrifizierung der Franken-Sachsen-Magistrale von Hof und Chemnitz bis Nürnberg. Denn entlang der 811 km langen deutsch-tschechischen Grenze gibt es mit der Elbtalbahn von Děčín nach Dresden lediglich eine einzige elektrifizierte Bahnstrecke. Zum Vergleich: Die deutsch-österreichische Grenze ist mit 815 km nahezu gleich lang. Allerdings gibt es dort sieben elektrifizierte Grenzübergänge.

Die Elbtalbahn verläuft von Süd nach Nord und ist trotz jüngster Kapazitäts-

erweiterung ausgelastet. Schlamm- und Gerölllawinen, Hochwasser und andere Folgen von Extremwetter führen immer häufiger zu Streckensperren. Dann staut sich der Umleitungsverkehr in Cheb wegen des Wechsels auf Diesellokomotiven.

„Weit über 30 Jahre nach den Grenzöffnungen und 20 Jahre nach der EU-Osterweiterung haben wir immer noch einen unbegreiflichen Missstand. Wann wird diese Dramatik in Berlin endlich erkannt?“ fragen sich die sächsischen und bayerischen Oberbürgermeister, denn „es besteht dringender Handlungsbedarf angesichts der geopolitischen Notwendigkeit, die Staaten an der EU-Ostgrenze und die Ukraine besser mit Süddeutschland und Südwesteuropa zu verbinden“.

Die EU hält bei der Revision des transeuropäischen Kernnetzes an durchgängig elektrifizierten Schienentrassen fest. Von ihr wurde der umfangreiche Ausbau und die Modernisierung der Bahnmagistralen in Polen, Tschechien und der Slowakei weitgehend finanziert.

„Wir haben unsere Hausaufgaben gemacht“, weist der 2. Bürgermeister von Cheb, Michal Pospisil, auf den bereits 2012 erfolgten Ausbau der Bahnstrecke von Pilsen bis zum westlichen Stadtteil Cheb-Skalka hin, sieben Kilometer bis zur deutschen Grenze. Hinzu kommt, dass die tschechische Regierung einen Abzweig von der geplanten Hochgeschwindigkeitsstrecke Prag – Dresden Richtung Karlovy Vary, Cheb und Nürnberg vorsieht, was die Verbindung Nürnberg – Prag beschleunigt. „Doch für die Elektrifizierung bis

Nürnberg gibt es nach dem Planungsstopp durch das Bundesverkehrsministerium vor bald zwei Jahren nicht einmal eine Perspektive mehr“, verdeutlichen die Oberbürgermeister des Städtennetzes.

Die Oberbürgermeister appellieren an die Bundesregierung, endlich die Planungen der Elektrifizierung wieder aufzunehmen. Wird hier keine Lösung gefunden, drohen die bisherigen Planungsergebnisse zu veralten. Da die noch erforderlichen Verfahren einige Jahre beanspruchen, kann die schwierige Haushaltslage genutzt werden, die Baureife zu erreichen. „Gebaut kann bei größtem Optimismus ohnehin erst Anfang der 30er Jahre“, geben sich die Oberbürgermeister und Oberbürgermeisterinnen realistisch.

Neue Podcast-Folge mit Georg Lennarz!



Wie bekommen wir mehr Güter auf die Schiene? Um was geht es bei der Gleisanschluss-Charta? Warum ist die Elektrifizierung der Schieneninfrastruktur wichtig und warum werden Fahrer im Straßengüterverkehr anders behandelt als die Lokführer im Schienengüterverkehr?

Darüber spricht Patrick Leitl in der vierten Folge von ALLERHÖCHSTE EISENBAHN mit **Georg Lennarz** vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV).

Den Podcast können Sie hier anhören!



Save the Date: Verkehrsgipfel Tschechien-Bayern-Sachsen am 2. Mai in Karlsbad (CZ)

Vor 20 Jahren hat die EU-Osterweiterung Europa vor große Herausforderungen gestellt. Das trifft vor allem auf die Grenzregionen Bayerns, Sachsens und Tschechiens entlang des Eisernen Vorhangs zu. In diesen 20 Jahren konnten sich die Wirtschaftsräume und die Regionen verflechten, grenzüberschreitende Partnerschaften entwickelten sich.

Heute steht der gemeinsame Wirtschaftsraum erneut vor großen Herausforderungen und Transformationsprozessen. Dem Ausbau und der Fortentwicklung der gemeinsamen Verkehrsinfrastruktur kommt dabei

eine besondere Bedeutung zu. Das gilt insbesondere für die Elektrifizierung und Modernisierung der deutschen Schieneninfrastruktur als Grundvoraussetzung für eine bessere Anbindung an das leistungsfähige tschechische Schienennetz.

Gemeinsam mit den IHK Oberfranken-Bayreuth, Nürnberg für Mittelfranken und Chemnitz, sowie der Handelskammer der Region Karlsbad, dem Landkreis Wunsiedel, dem Sächsisch-Bayerischen Städtennetz und der Stadt Cheb veranstaltet die Geschäftsstelle Bahnelektrifizierung am **Donnerstag, den 2. Mai im Ho-**

tel Thermal in Karlsbad (CZ) von 10.00 bis 12.30 Uhr einen grenzüberschreitenden Verkehrsgipfel.

Wir freuen uns sehr, dass der tschechische Verkehrsminister **Martin Kupka**, der Bayerische Verkehrsminister **Christian Bernreiter** und die Staatssekretärin im Sächsischen Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, **Ines Fröhlich** unserer Einladung folgen. Bundesverkehrsminister **Dr. Volker Wissing** ist angefragt.

Merken Sie sich diesen spannenden Termin schon einmal vor.

Breite Allianz für Franken-Sachsen-Magistrale: MdBs gründen parteiübergreifenden Arbeitskreis.



Parteiübergreifender Schulterschluss: Am 1. Februar gründete sich in Berlin ein parteiübergreifender Parlamentarier-Kreis für die Franken-Sachsen-Magistrale. Das Foto wurde auf dem Gründungstreffen gemacht.

Anfang Februar trafen sich im Deutschen Bundestag parteiübergreifend zwölf Bundestagsabgeordnete von SPD, CDU/CSU, Bündnis 90/Die Grünen und der FDP zu einem Dialog über die Franken-Sachsen-Magistrale. Anlass waren die seit Juli 2022 eingestellten Planungen der Elektrifizierung der Franken-Sachsen-Magistrale aufgrund von angeblich nicht gegebener Wirtschaftlichkeit des Projekts.

Bereits Ende September 2023 hatte der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestags auf Initiative der zuständigen Ampel-Berichtersteller Metin Hakverdi, Dr. Paula Piechotta und Frank Schäffler das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) aufgefordert, das Nutzen-Kosten-Verhältnis für die Elektrifizierung der Franken-Sachsen-Magistrale im Bereich der Ausbaustrecke Nürnberg – Marktredwitz – Hof – Landesgrenze/Cheb (Tschechien) neu zu berechnen und dabei einen höheren CO₂-Preis zu veranschlagen. Vorbild ist hier das Gemeindeverkehrsfinanzierungsge-

setz, kurz GVFG, das beispielsweise bei S-Bahnausbauten zum Tragen kommt. Bei Wirtschaftlichkeitsberechnungen nach dem GVFG wird ein CO₂-Preis von 670 Euro statt 150 Euro angesetzt, wie das zuletzt bei der Franken-Sachsen-Magistrale der Fall war. Das erhöht die Chance auf ein positives Ergebnis der Neubewertung.

Im Januar hat das Ministerium nun gegenüber der dpa angekündigt, dass die Strecke neu berechnet werden soll. Um diesen Schwung aufzugreifen und das Projekt weiter politisch zu unterstützen, berieten sich die Parlamentarier nach inhaltlichen Impulsen von Vertretern des Sächsisch-Bayerischen Städteneetzes über die weiteren Möglichkeiten der politischen Unterstützung. Die Abgeordneten einigten sich unter anderem auf die Gründung eines Parlamentarier-Kreises im Deutschen Bundestag, um weitere Gespräche und Austauschmöglichkeiten mit verschiedenen Beteiligten umzusetzen. Die erste Idee hierzu kam auf einem Parlamentarier-Dialog im Sommer letzten Jahres im

Landratsamt Lauf an der Pegnitz auf. Nun wurde sie umgesetzt.

Der parteiübergreifende Austausch im Deutschen Bundestag zeigt nicht nur, welche weitreichende Relevanz die Franken-Sachsen-Magistrale hat, sondern verdeutlicht vor allem auch die Entschlossenheit der Bundestagsabgeordneten, dieses wichtige Projekt parteiübergreifend voranzubringen.

Folgende Abgeordnete sind von Beginn an Mitglied des Arbeitskreises:

SPD: Detlef Müller, Gabriela Heinrich, Jörg Nürnberger, Carlos Kasper, Jan Plobner und Fabian Funk.

Grüne: Lisa Badum, Dr. Paula Piechotta, Sascha Müller, Tessa Ganserer und Kassem Taher-Saleh.

FDP: Thomas Hacker, Nico Tippelt, Kristine Lütke.

CDU/CSU: Yvonne Magwas, Dr. Hans-Peter Friedrich, Dr. Jonas Geissler, Dr. Silke Launert.

BSWAG-Novelle passiert Bundestag: Der Druck auf das BMDV steigt - eine kurze Analyse.

Nach einer langen Hängepartie hat der Bundestag vor kurzem die Novelle des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) verabschiedet.

Erstmals wird der Bund in die Lage versetzt, Unterhalt, Instandhaltung aber auch Maßnahmen der Digitalisierung, der Barrierefreiheit und Lärmsanierung direkt zu fördern (Art. 11a, Absatz 5). Gerade für kleinere Maßnahmen wie beispielsweise Überholgleise oder auch die durch die Ampel-Fraktionen mit hineinverhandelten Anlagen für Abstellung, Bereitstellung, Zugbildung und Umschlag erhofft man sich eine Entbürokratisierung insbesondere mit Blick auf die Wirtschaftlichkeitsberechnungen.

Festgehalten im Gesetz sind auch die 40 Hochleistungskorridore, für deren Sanierung die zur Verfügung gestellten Haushaltsmittel bis 2030 vorrangig verwendet werden sollen.

Spannend ist darüber hinaus aber auch der neue Absatz 3, der dem § 3 hinzugefügt wird. Darin heißt es: „Für Maßnahmen, die der Erhöhung der Netzresilienz bei einem Vorhaben des Bedarfsplan für die Bundes-schienenwege dienen, hat das Bundesministerium für Digitales und Verkehr die Modalitäten für das anzuwendende Verfahren der Wirtschaftlichkeit festzulegen.“

Damit kann sich der Bund künftig nicht mehr so leicht hinter Berechnungsverfahren und negativen Be-

wertungsergebnissen, Gutachter und Bahn verstecken, wenn klar geregelt ist, dass er die Spielregeln festlegt, nach denen bewertet wird.

Das Echo auf die Novelle fällt überwiegend positiv aus. „Bislang hat der Bund sich vor allem für Gleise, Weichen und Signalanlagen finanziell zuständig gefühlt. Mit den Gesetzesänderungen übernimmt er auch die Verantwortung für Anlagen, in denen Fracht für Güterzüge umgeschlagen oder bereitgestellt wird“, lobt etwa Dirk Flege, Geschäftsführer von Alli-

„...wir haben klare Erwartungen an das noch im ersten Halbjahr 2024 vorzulegende Moderne-Schiene-Gesetz. Hier müssen weitere Handlungsempfehlungen der Beschleunigungskommission Schiene umgesetzt werden, insbesondere die Beschleunigung und Vereinfachung von Elektrifizierungsmaßnahmen im Netz und die Vereinfachung der Struktur und mehr Transparenz bei der Eisenbahnfinanzierung...“

**Detlef, Müller, MdB
Stellv. SPD-Fraktionsvorsitzender.**

anz pro Schiene, für den mit der Novelle auch eine Stärkung des Schienengüterverkehrs einhergeht. Denn auch das ist ein Ziel der Gesetzesänderung: Durch die Mitfinanzierung des Bundes bei der Instandhaltung der Infrastruktur der Eisenbahn des Bundes die Trassenentgelte möglichst konstant halten.

Wie schon beim Genehmigungsbeschleunigungsgesetz hat das Parlament aus dieses Mal die Gelegenheit genutzt, mit einer Entschließung den Druck auf das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) aufrecht zu erhalten und weitere Reformen anzumahnen. Konkret geht es um das Moderne-Schiene-Gesetz, das eigentlich schon im letzten Jahr vorgelegt werden sollte. Der Bundestag hat dem BMDV nun eine Frist gesetzt. Bis Juni soll ein entsprechender Gesetzesentwurf erarbeitet und durch das Kabinett gebracht werden, mit dem „Ziel der vollständigen Digitalisierung und weitgehenden Elektrifizierung des Betriebs auf dem deutschen Schienennetz bis zum Jahr 2040 fortzuschreiben und dabei insbesondere die Ergebnisse der Beschleunigungskommission Schiene zur Reform und Entbürokratisierung der NKV-Bewertung von Maßnahmen zur Elektrifizierung zügig und rechtsicher umzusetzen.“

Denn noch immer gibt es mit Verweis auf die Bundeshaushaltsordnung Widerstände im BMDV sich den Nutzen-Kosten-Berechnungen anzunehmen. Die Abgeordneten, das zeigt die Entschließung, geben sich damit nicht zufrieden.

Wer sich am Ende durchsetzt und vor allem, wann das Gesetz in Kraft treten kann, bleibt spannend. Denn noch müssen die Länder im Bundesrat zustimmen. Der Ausgang ist ungewiss, es droht die nächste „Hängepartie“.

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