



Geschäftsstelle Bahnelektrifizierung Bayern-Sachsen

#update

Geschäftsstelle Bahnelektrifizierung | Januar 2024

Sehr geehrte Damen und Herren,

Ich wünsche Ihnen zunächst noch einen guten Start ins neue Jahr. 2024 wird ein Jahr der Entscheidungen! Der Bund hat angekündigt die Franken-Sachsen-Magistrale neu zu bewerten. Gleichzeitig soll das Moderne-Schiene-Gesetz auf den Weg gebracht werden. 2024 wird sich demnach zeigen, ob die Planungen für die ABS Nürnberg-Marktredwitz-Schirnding/CZ-Grenze wieder aufgenommen werden und unter welchen Rahmenbedingungen die Neubewertung stattfindet. Wie die Chancen stehen, analysieren wir auf Seite 2.

Gleichzeitig wird immer fraglicher, mit welchen Mitteln Bahnprojekte eigentlich finanziert werden sollen. Der Bund will und muss sein Hochleistungsnetz sanieren, das Urteil des Bundesverfassungsgerichts macht die Finanzierung nicht leichter und so wird an anderer Stelle gespart. Wer die Leidtragenden sind, erfahren Sie auf Seite 3.

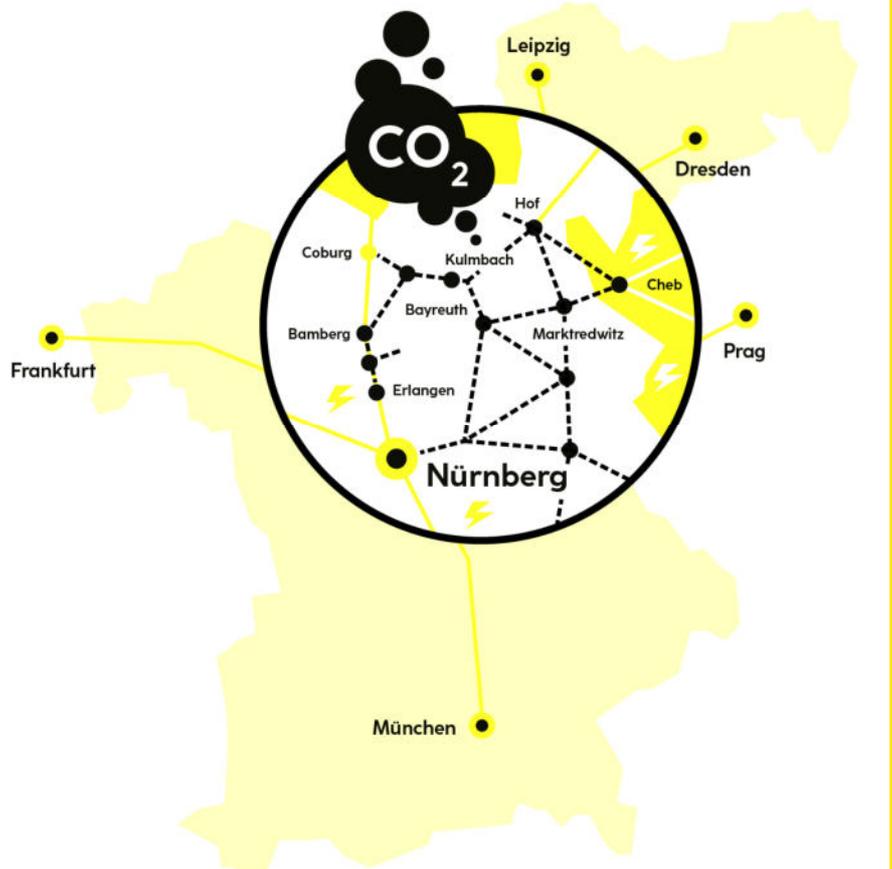
Weil der Bund sich selbst bei der Freigabe von Kleinstbeträgen Zeit lässt, musste die Linie zwischen Nürnberg und Cheb/Eger mit dem Fahrplanwechsel Ende 2023 gebrochen werden.

Warum dem so ist und wieso es wichtig ist, die überregionale Bedeutung der Franken-Sachsen-Magistrale verstärkt in den Fokus zu rücken, lesen Sie auf Seite 4.

Ich wünsche viel Spaß bei der Lektüre.
Ihr

Patrick Leitl
Leiter

Geschäftsstelle Bahnelektrifizierung



INHALT:

Seite II. Neubewertung der
FSM eine Chance?

Seite III. Bund spart bei der
Schiene.

Seite IV: Franken-Sachsen-
Magistrale als Drehkreuz.

Geschäftsstelle Bahnelektrifizierung
Logistik Agentur Oberfranken e.V.

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

Wird alles gut? BMDV kündigt Neubewertung der Franken-Sachsen-Magistrale an.



Bis spätestens 2032 fahren die 612er auf der Franken-Sachsen-Magistrale bis Hof. Klar ist: Auch danach soll es mit der Neigetechnik weitergehen. Unklar bleibt dagegen die vollständige Elektrifizierung. 2024 kann hier nun das Jahr der Entscheidungen werden, denn das BMDV bewertet die Strecke neu.

Das Verkehrsministerium hat angekündigt, eine erneute Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) für die ABS Nürnberg-Marktredwitz-Schirnding/CZ-Grenze durchzuführen. Wie stehen die Chancen, dass bald wieder weitergeplant werden kann?

Im Herbst hat der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages dem BMDV die Hausaufgabe gegeben, die Franken-Sachsen-Magistrale erneut einer Wirtschaftlichkeitsberechnung zu unterziehen und dabei einen höheren CO₂-Preis zu veranschlagen. Dem scheint das Ministerium nun nachzukommen. Ein Ministeriumssprecher hat angekündigt, dass die Strecke mit Blick auf aktuelle Verkehrsmengen und Kosten- sowie Wertansätze, vor allem hinsichtlich des CO₂-Preises, neu berechnet werden soll.

Doch wie stehen die Chancen, dass diesmal das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) positiv ausfällt und damit der Einstieg in die Leistungsphase 3 ermöglicht wird?

Der Haushaltsausschuss hat mit sei-

nem einstimmigen Beschluss ein deutliches Zeichen gesetzt und damit Druck gegenüber dem Ministerium aufgebaut. Die Berechnungsmethodik des NKV ist aber festgelegt und kann auch nicht durch einen Beschluss des Haushaltsausschusses einfach so außer Kraft gesetzt werden. Die Bewertung muss rechtssicher sein, sowohl aus planungs- als auch haushaltsrechtlicher Sicht.

Ohne eine Änderung der Bundeshaushaltsordnung oder dem bereits angekündigten Moderne-Schiene-Gesetz (ModSchG) wird sich am Berechnungsverfahren selbst wenig ändern. Das Gesetz soll heuer auf den Weg gebracht werden.

Die Frage ist, ob das Moderne-Schiene-Gesetz zu allererst bei der Franken-Sachsen-Magistrale zur Anwendung kommt oder die Franken-Sachsen-Magistrale die letzte Strecke ist, die nach „alten“ Maßstäben bewertet wird.

Wenn Letzteres der Fall ist, wird der CO₂-Preis allein nicht der Game-Changer sein, dann wird es auch darauf ankommen, ob die der jüngsten

Berechnung zugrundeliegenden Annahmen endlich korrigiert werden.

Allein die Nichtberücksichtigung der Neigetechnik hat zu einer Reduzierung des Nutzens im Schienenpersonenverkehr (SPV) von 40 Prozent zur Folge gehabt. Auch bei der Bewertung des Schienengüterverkehrs wurden Annahmen zugrunde gelegt, die zu einer deutlichen Reduzierung des Nutzens geführt haben.

Es sollte mittlerweile sogar dem Bund klar sein, dass der Freistaat auch in Zukunft auf die Neigetechnik setzen wird. Gleichmaßen kann es nicht sein, dass die Ost-West-Verkehre weiterhin so sträflich vernachlässigt werden wie das bisher der Fall ist. Die Tatsache, dass das tschechische Verkehrsministerium mit fast doppelt so vielen Güterzügen am Grenzübergang Schirnding/Eger rechnet als der Bund, spricht Bände.

Wenn der Bund es ernst und ehrlich meint, korrigiert er diese Annahmen. Dann hat die Franken-Sachsen-Magistrale eine realistische Chance auf ein Happy End.



Deutschland muss sparen und spart am falschen Ende

Mit dem Urteil des Bundesverfassungsgerichts klafft eine 30 Milliarden große Lücke im Haushalt der Bundesregierung. Gespart werden muss jetzt an allen Ecken und Enden und in allen Ressorts. Im Bundesministerium für Verkehr und Digitales (BMDV) ist man bei der Schiene fündig geworden. Ausgerechnet!

Anlagenpreisförderung: Von 65 auf 20 Millionen, Trassenpreisförderung im Schienengüterverkehr: Von 350 auf 179 Millionen, Bundesprogramm Zukunft SGV: Von 42 auf 26 Millionen, Schienengüterfernverkehrsnetzförderung (SGFFG) von 74 auf 28 Millionen Euro. Die Kürzungsliste hat es in sich. Allein im Bereich Schienengüterverkehr spart das BMDV 298 Millionen Euro ein. Das entspricht einer Kürzung des Budgets um mehr als die Hälfte im Vergleich zum Vorjahr. Das BMDV erfüllt seine Sparvorgaben um knapp 80 Prozent allein durch Kürzungen im Schienengüterverkehr, Einschnitte muss auch die Radinfrastruktur hinnehmen, die Straße bleibt davon unbenommen.

Für die EVUs gleicht das einem Na-

ckenschlag. Hinzukommt, dass die neue DB-Tochter InfraGo die Trassenpreise ab 2025 deutlich erhöhen möchte, nämlich um 13,4 Prozent. Der Branchenverband GÜTERBAHNEN hat ausgerechnet, was das zur Folge hätte: Zusammengekommen mit den drastischen Kürzungen bei den Fördermitteln eine Preissteigerung um 112 Prozent im Vergleich zum Vorjahr.



Das stellt nicht nur die Unternehmen vor immense Herausforderungen, sondern führt auch das Ziel der Bundesregierung den Anteil des Schienengüterverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen auf 25 Prozent zu erhöhen endgültig ad absurdum.

Hinzu kommt: Waren ursprünglich für

die vier Jahre 2024 bis 2027 insgesamt 45 Milliarden Euro für die Schieneninfrastruktur vorgesehen, sind es laut dem Branchenverband nur noch 28 Milliarden Euro und damit ein Minus von 38 Prozent.

Bewahrheitet sich dies, bleibt abseits der geplanten Sanierung des Hochleistungsnetzes nicht viel Geld übrig für andere Projekte aus dem Bundesverkehrswegeplan. So werden allein für die Sanierung der Riedbahn zwischen Frankfurt und Mannheim, dem ersten Ausbauprojekt des Hochleistungsnetzes, aktuell 1,3 Milliarden Euro veranschlagt, ursprünglich ist man von 500 Millionen Euro ausgegangen.

Entsprechend verärgert äußert sich auch GÜTERBAHNEN-Geschäftsführer Peter Westenberger: „Der Haushalt spricht die Wahrheit heißt es. Und die lautet: die Regierung will Güter von der Schiene zurück auf die Straße bringen.“

Denn letztlich wird dadurch wieder einmal die Frage aufgeworfen, wie ernst es der Bund wirklich meint, mit dem Bahnausbau und der viel zitierten Verkehrswende.

Podcast mit Wolfram Brehm!

Warum ist die Elektrifizierung der Franken-Sachsen-Magistrale für die oberfränkische Wirtschaft so wichtig, welche Erwartung gibt es diesbezüglich gegenüber dem Bund und war es ein Fehler das Netz von der Bahn nicht zu trennen?

Unter anderem darüber geht es in der dritten Folge unseres Podcasts „Allerhöchste Eisenbahn“ mit **Wolfram Brehm**, Hauptgeschäftsführer der IHK Oberfranken-Bayreuth.

Den Podcast können Sie hier hören:



Allerhöchste Eisenbahn

Patrick Leitl im Gespräch mit **Wolfram Brehm**, Hauptgeschäftsführer der IHK Oberfranken-Bayreuth

Ein Podcast der  Geschäftsstelle Bahnelektrifizierung Bayern-Sachsen



Franken-Sachsen-Magistrale bündelt Ost/West-Verkehre und ist kein rein „Bayerisches Problem.“

Seit der negativen Neubewertung und dem erzwungenen Planungsstopp wurde seitens des BMDV immer wieder argumentiert, dass der Lückenschluss der Franken-Sachsen-Magistrale auch mit GVFG-Mitteln finanziert werden könnte. Also Mitteln, die der Bund den Ländern für Investitionen in deren Verkehrsinfrastruktur bereitstellt. Der Freistaat hat dies bisher abgelehnt.

Einerseits, weil Planungsleistungen nicht mit gefördert werden und somit der Eigenanteil des Landes der FSM im dreistelligen Millionenbereich liegen würde. Andererseits, weil der Bund auf diese Weise die Elektrifizierungslücke auf der Franken-Sachsen-Magistrale als regionales Problem abtut. Bundesverkehrswegeplan hin oder her, man fühlt sich seit der negativen Neubewertung schlichtweg nicht mehr zuständig.

Die Franken-Sachsen-Magistrale ist aber kein regionales Problem, sondern ganz im Gegenteil: Sie ist eine bedeutsame länder- und grenzüberschreitende Schienenverbindung in der Mitte Europas, die mehrere Ost/West-Verkehre zum Bahnknoten Nürnberg bündelt. Die Strecke Nürnberg-Marktredwitz-Eger ist nicht ohne Grund sowohl im Personen- als auch Güterverkehr integraler Bestandteil des Kernnetzes Rhein-Donau im Transeuropäischen Verkehrsnetz, und sie bleibt es auch. Das wurde am 23. Januar nochmals im Ausschuss für Tourismus und Verkehr (TRAN)

des Europäischen Parlaments bestätigt.

Die Strecke stellt über ihren Teilabschnitt Nürnberg-Marktredwitz-Schirnding/CZ-Grenze nicht nur die schnellste Verbindung zwischen Nürnberg und Prag dar, sondern verbindet auch die Industrieregionen Karlsbad, Ústí nad Labem (beide CZ) sowie die Boom-Region Niederschlesien (PL) direkt mit Oberfranken als verkehrsgünstigste Route in Richtung Westeuropa. Bereits heute ist sie als eine wichtige Ausweichroute für die vulnerable Elbtalstrecke über Bad Schandau von großer Bedeutung - und nicht erst dann, wenn die Bauarbeiten am geplanten Erzgebirgstunnel zu monatelangen Sperrungen zwischen Dresden und Pirna führen werden. Darüber hinaus ist die Franken-Sachsen-Magistrale im Personenverkehr von Nürnberg über Dresden nach Görlitz die beste Verbindung in Richtung Polen.

Durch die bis dato zu linienscharfe Analyse von Verkehrsströmen werden die vorhandenen Potentiale außer Acht gelassen und fallen bei den Wirtschaftlichkeitsberechnungen hinten runter.

Aus diesen Gründen suchten Günter Finzel und Hagen Brosig vom Sächsisch-Bayerischen Städtetz sowie Patrick Leitl von der Geschäftsstelle Bahnelektrifizierung Mitte Januar verstärkt den Schulterschluss mit Akteuren in Sachsen bei der Länderbahn und im Sächsischen Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr in Dresden, sowie beim mittelsächsi-

schen Landrat Dirk Neubauer in Freiberg. Dabei zeigte sich: Die vollständige Elektrifizierung der Franken-Sachsen-Magistrale wird gewollt und es ist unsere Aufgabe gemeinsam dem Bund deutlich zu machen, dass er sich hier genauso wenig aus der Verantwortung stehlen kann wie bei der Elektrifizierung Dresden-Görlitz.

Nicht mehr direkt nach Cheb.

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2023 gibt es keine Direktverbindung mehr nach Cheb. Gerade in Tschechien hat das zu Recht zu großem Unmut geführt, weil man jetzt nicht mehr ohne Umstieg nach Nürnberg kommt.

Der Bruch ist mit dem Fahrplanwechsel durch den Stundenwechsel der Linie München-Hof notwendig geworden. Zwar wäre dieser vermeidbar gewesen, hätte man die Linien Nürnberg-Eger und Nürnberg-Hof bis Marktredwitz gemeinsam geführt, allerdings hätte das ein neues Zugdeckungssignal im Bahnhof Marktredwitz erfordert.

Trotz frühzeitiger Anmeldung dieser Maßnahme durch die BEG hat DB Netz die dafür notwendige Freigabe vom Bund nicht erhalten - bis heute. Damit ist auch der neue Termin der Inbetriebnahme in Gefahr: Herbst 2024 - rechtzeitig vor dem nächsten Fahrplanwechsel.

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