



Geschäftsstelle Bahnelektrifizierung Bayern-Sachsen

#update

Geschäftsstelle Bahnelektrifizierung | Juni 2023



Sehr geehrte Damen und Herren,

Seit über 30 Jahren kämpfen die Anrainer der Franken-Sachsen bzw. Sachsen-Franken-Magistrale für die Elektrifizierung der Strecke von Nürnberg über Hof nach Dresden. Immer noch klafft hier eine Elektrifizierungslücke von 140 km inmitten einer Dieselinsel so groß wie Schleswig-Holstein.

Seit gut einem halben Jahr unterstützt die Geschäftsstelle Bahnelektrifizierung als interkommunale Projektstelle die Anrainer bei ihrem Kampf die größte Dieselinsel in der Mitte Europas zu dekarbonisieren.

Künftig wollen wir Sie in unregelmäßigen Abständen in Form eines Updates über unsere Tätigkeiten, Positionen und aktuellen Stellungnahmen rund ums Thema Bahnelektrifizierung, Franken-Sachsen-Magistrale und Oberfranken-Achse informieren.

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



Großer Bahnhof für die Franken-Sachsen-Magistrale.



Bilder: StMB/Schacht



Gemeinsam für den Lückenschluss: Großer Bahnhof für die Franken-Sachsen-Magistrale.

Auf Einladung des Bayerischen Verkehrsministers Christian Bernreiter fand am 27. April in Zusammenarbeit mit der Geschäftsstelle Bahnelektrifizierung in der Logistik Agentur Oberfranken e.V. in Berlin ein Parlamentarischer Abend statt, dem 200 Entscheidungsträger aus Politik, Wirtschaft und Verwaltung folgten. Auch viele Landräte und OberbürgermeisterInnen aus der Region waren vor Ort.

Landrat **Dr. Oliver Bär**, freute sich über den Zuspruch: „Seit 30 Jahren kämpft die Region für die Elektrifizierung der Franken-Sachsen-Magistrale. Die Strecke steht beispielhaft für die Selbstblockade auf der Schiene, für langwierige Entscheidungsprozesse und bürokratische

Berechnungsverfahren. Uns als Anrainer war es wichtig deutlich zu machen, dass die Franken-Sachsen-Magistrale kein regionales Thema ist, sondern von bundesweiter Bedeutung. Das ist uns gelungen und das ist ein schöner Erfolg.“

Dem pflichtet Bayreuths Oberbürgermeister, **Thomas Ebersberger**, bei: „Mit 1.000 Streckenkilometern reden wir von der größten und schmutzigsten Dieselinsel in der Mitte Europas. Deren Dekarbonisierung ist ohne die Elektrifizierung der Franken-Sachsen-Magistrale unmöglich. Unsere Region ist in Fläche und Einwohnerzahl so groß wie Schleswig-Holstein und trotzdem vertröstet man uns seit Jahren.“

Hofs Oberbürgermeisterin **Eva Döhla** saß an diesem Abend stellvertretend für die Region auf dem Podium und diskutierte mit dem Geschäftsführer

von Allianz pro Schiene, Dirk Flege, Prof. Dr. Arndt Stephan von der TU Dresden und dem Bundestagsabgeordneten Detlef Müller über die Bedeutung der Elektrifizierung für den Schienenverkehr im Allgemeinen und der Franken-Sachsen-Magistrale im Speziellen. „1989 kamen die Prager Botschaftsflüchtlinge in Hof an. Heute ist Hof immer noch Grenzbahnhof.“

Wer von Sachsen nach Bayern will, muss mangels Fahrdracht hier umsteigen. Wir könnten am Güterverkehrszentrum in Hof bis zu 120.000 Container im Jahr umschlagen, aber die Güterzüge können von Hof nicht ohne aufwendigen Wechsel der Lokomotiven weiter Richtung Süden fahren.“



Großer Bahnhof für die Franken-Sachsen-Magistrale.



Für Kulmbachs Landrat **Klaus Peter Söllner** ist die Elektrifizierung der Franken-Sachsen-Magistrale die Grundvoraussetzung dafür, dass die Oberfranken-Achse, die wichtige Querverbindung von Hof und Bayreuth nach Bamberg, für klimaneutrale Antriebe nutzbar gemacht werden kann. Söllner zeigte sich deshalb sehr dankbar über die Zusage Bernreiters, dass der Freistaat gewillt ist, den Abschnitt Schnabelwaid-Bayreuth zu elektrifizieren, wenn der Bund die Elektrifizierungslücke zwischen Nürnberg und Marktredwitz schließt. „Das ist ein großartiges Signal für die Region!“

deutlich reduziert werden und dazu gehört die Elektrifizierung der Schienenwege.“

„Wer die Verkehrswende wirklich will, muss die Voraussetzungen dafür auch dort schaffen, wo es anspruchsvoll wird,“ macht der stellvertretende Landrat des Landkreises Nürnberger Land, **Helmut Brückner**, deutlich. Er spielt damit auf die zahlreichen Tunnel und sanierungsbedürftigen Brückenbauwerke zwischen Nürnberg und Marktredwitz an, die so oder so saniert werden müssten. Er wünscht sich vom Bund ebenso klare Ansagen wie vom Bayerischen Verkehrsminister, der zugesagt hat, im Falle eines Lückenschlusses die Elektrifizierung nach Simmelsdorf-Hüttenbach aus Landesmitteln zu bestreiten und damit die Grundvoraussetzung für die lang ersehnte S-Bahnverlängerung schaffen zu wollen.

Staatsminister Bernreiter sichert die Elektrifizierung der Abschnitte Schnabelwaid-Bayreuth und Simmelsdorf-Hüttenbach aus Landesmitteln zu, wenn der Bund den Abschnitt Nürnberg-Marktredwitz elektrifiziert.

Peter Berek, Landrat des Landkreises Wunsiedel im Fichtelgebirge hebt die internationale Bedeutung der Franken-Sachsen-Magistrale hervor. Die direkte Anbindung der mittel- und osteuropäischen EU-Staaten nach Süddeutschland verläuft über Oberfranken. Von der Ukraine kommt man, bis Eger mit der elektrischen Bahn und dann ist Schluss. Als international bedeutsamer Wirtschaftsstandort und Logistikregion können wir uns das nicht länger leisten.“

Auch für Bayreuths Landrat **Florian Wiedemann** setzt eine erfolgreiche Verkehrswende voraus, dass es auf dem Land eine attraktive Alternative zum Auto gibt. „Es ist den Menschen schwer zu vermitteln, dass sie aus Gründen des Klimaschutzes mit der Bahn statt mit dem Auto fahren sollen, wenn dann am Bahnhof eine alte Diesellok einfährt. Die Treibhausgase müssen auch im Verkehrssektor

Für Plauens Oberbürgermeister **Steffen Zenner** ist die Region auf der Schiene schlichtweg abgehängt: „Nach Plauen oder Hof mit der Bahn zu reisen gleicht aus Berliner Sicht einer halben Weltreise“. Zenner nimmt deshalb die Aussagen des Chemnitzer Bundestagsabgeordneten Detlef Müller beim Wort, dass der Ausbau des Streckenabschnitts Nürnberg-Marktredwitz-CZ/Grenze laut dem in Abstimmung befindlichen Planungsbeschleunigungsgesetz von *überragender Bedeutung* sein soll. Mit dieser Einstufung würde im Falle einer Weiterplanung die viel zitierte *Deutschland-Geschwindigkeit* auch bei der Franken-Sachsen-Magistrale zum Tragen kommen – wenn denn der Bund diese beauftragen würde.

Der Zuspruch am Abend stimmt die regionalen Vertreter optimistisch, dass man in Berlin mit seiner Forderung nicht allein ist.





Planungen beschleunigen. Aber wie?

Bis der erste Zug zwischen Nürnberg und Marktredwitz elektrisch rollt, gilt es neun Leistungsphasen zu überwinden. Acht davon haben etwas mit Planung zu tun und nur eine mit Bau. Diesen überbordenden Planungsbürokratismus zu durchbrechen, ist Ziel des „Gesetzes zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich“, dessen Entwurf zur Diskussion im Bundestag ansteht.

Wir beziehen Stellung:

Nach dem Vorbild der LNG-Terminals, die in Rekordzeit beplant und gebaut worden sind, sollen Planungsverfahren für Verkehrsinfrastrukturprojekte gestrafft und digitalisiert werden, sofern ein „überragendes öffentliches Interesse“ vorliegt. So sollen etwa Regeln zum Artenschutz und Umweltverträglichkeitsprüfungen vereinfacht werden.

Das ist ein großer Schritt in die richtige Richtung.

Umso bedauerlicher ist es, dass über Wochen und Monate in aller Öffentlichkeit über die rund 150 Maßnahmen im Straßenfernverkehr diskutiert wurde, nicht aber über die drei Mal so vielen Schienenbaumaßnahmen.

Wir wollen deshalb lieber über den Gesetzesentwurf sprechen, was wir gut finden und was man im Zuge des parlamentarischen Verfahrens vielleicht noch besser machen könnte.

**Planungsbeschleunigung
konsequent zu Ende denken!**

Wie alle Projekte des *Vordringlichen Bedarfs* des aktuellen Bundesverkehrswegeplans ist auch der Abschnitt Nürnberg-Marktredwitz-CZ/Grenze im Entwurf enthalten. Der Lückenschluss ist also von überragendem öffentlichen Interesse.

Dennoch gilt:

Eine schnellere Planung ist das eine, die gestoppten Planungen erst einmal wieder in Gang zu bringen das andere.

Deshalb begrüßen wir die Vorschläge der Beschleunigungskommission Schiene und die Überlegungen, diese mit einem weiteren Gesetzesentwurf umzusetzen, der auf dem Planungsbeschleunigungsgesetz aufbaut.

Die bisherige Nutzen-Kosten-Berechnung soll bei Elektrifizierungsmaßnahmen entfallen, weil diese gemäß einer volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung per se als wirtschaftlich angesehen werden sollen. Weiterhin wird anvisiert, die Nutzen-Kosten-Untersuchung, die nach der Beendigung der Leistungsphase 2 (Vorplanung) fällig wird, ersatzlos zu streichen.

Diesen Denkansatz begrüßen wir.

Denn wozu braucht es eine Neubewertung, wenn mit der Aufnahme in den Vordringlichen Bedarf bereits eine ausführliche Bewertung erfolgt ist? Dies hätte einerseits eine erhebliche Entschlackung der Bürokratie zur Folge bei noch nicht begonnenen oder in Planung befindlichen Projekten. Andererseits könnten aufgrund einer negativen Neubewertung gestoppte Projekte wieder weitergeplant werden, so wie das beispielsweise bei der Mitte-Deutschland-Verbindung der Fall war oder der Franken-Sachsen-Magistrale gegenwärtig der Fall ist.

Rund 25 Millionen Euro und über zwei Jahre Planungszeit sind in den letzten Streckenabschnitt bereits investiert worden.

Aus finanzpolitischer Sicht müsste es doch gerade deshalb ein Interesse daran geben, begonnene Planungen auch abzuschließen.

Wir fragen uns nur: Braucht es zur Beschleunigung von Planungen zwei Gesetze? Wieso ein separates wie auch immer geartetes Schienen-Gesetz auf den Weg bringen und damit das Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) zwei Mal „anfassen“, wenn es nicht auch auf einmal geht?

Das ist unserer Ansicht nach inkonse-

quent und kostet am Ende nur Zeit. Und je länger Planungen auf Eis liegen, desto schwieriger wird es diese wieder in Gang zu bringen.

Daher unsere Bitte an Sie als Entscheidungsträger: Das Planungsbeschleunigungsgesetz ist ein großer Wurf. Haben Sie den Mut dazu, daraus einen ganz großen Wurf zu machen und verhandeln Sie den Verzicht auf eine Nutzen-Kosten-Berechnung (NKV) bereits hier mit rein.

**Projektbündel im BSWAG.
Ein neuer Streich?**

Die Wiederaufnahme oder Beschleunigung von Planungen bedeutet im Umkehrschluss nicht, dass damit auch die Finanzierung des Baus gesichert ist.

Eine Priorisierung der einzelnen Projekte bleibt unumgänglich. Hier kommen nun die sogenannten Projektbündel ins Spiel. Das BSWAG unterscheidet erstmalig bei den im *Vordringlichen Bedarf* des Bundesverkehrswegeplans enthaltenen Maßnahmen zwischen diejenigen, die einem Projektbündel zugeordnet worden sind und Einzelmaßnahmen.

In einem Projektbündel sind laut Gesetzesentwurf die Maßnahmen zusammengefasst, die im Zielfahrplan Deutschland-Takt enthalten sind und in einer geografischen Beziehung zueinanderstehen. Spannend ist vor allem, was sich demnach in einem Projektbündel befindet und was nicht.

So beinhaltet das Projektbündel Nr. 9 die ABS Nürnberg – Schwandorf – Furth im Wald – Grenze D/CZ, nicht jedoch die ABS Nürnberg – Marktredwitz – Hof/Grenze D/CZ, obwohl beide Strecken jeweils durch einen gemeinsamen Abschnitt mit der ABS München – Landshut – Obertraubling – Regensburg – Marktredwitz – Hof verbunden sind.

Das ist nicht nachvollziehbar. Die ABS Nürnberg – Marktredwitz – Hof/Grenze D/CZ ist im Zielfahrplan Deutschland-Takt enthalten und zwar



nicht nur im Personen-, sondern auch im Güterverkehr. Das unterscheidet die Franken-Sachsen-Magistrale von der Metropolenbahn. Und trotzdem ist sie nicht Teil des Projektbündels.

Auf Initiative Bayerns empfahl die Stellungnahme des Bundesrates zum Planungsbeschleunigungsgesetz den noch fehlenden Abschnitt der Franken-Sachsen-Magistrale, die ABS Nürnberg - Marktredwitz—Schirnding/C/-Grenze in das Projektbündel Nr. 9 mit aufzunehmen.

Dies lehnte das BMDV vor kurzem ab mit der Begründung, die Franken-Sachsen-Magistrale stehe in Konkurrenz zum Vorhaben ABS Nürnberg—Schwandorf – Furth im Wald – Grenze D/CZ.

Wortwörtlich heißt es:

„Eine Aufnahme hätte zur Folge, dass bei einer späteren Bewertung die prognostizierten Verkehre auf der Ost-West-Achse auf die beiden Vorhaben aufgeteilt würden. Dies würde das Nutzen-Kosten-Verhältnis deutlich verschlechtern. Bei jeweils unabhängigen Projektbewertungen können die prognostizierten Verkehre im jeweiligen Planfall dem jeweiligen Vorhaben umfänglich zugeordnet werden.“

Diese Argumentation offenbart die ganze Absurdität des gegenwärtigen

Berechnungsverfahrens. Dabei steht man zudem im Widerspruch zum eigenen Text im Gesetzesentwurf. Wie ein Projektbündel definiert wird, bleibt eine Blackbox.

Allein die Tatsache, dass zwei wichtige Schienenverkehrsinfrastrukturprojekte in Konkurrenz zueinander stehen, macht deutlich: Eine Beschleunigung der bisherigen Planungsverfahren kann nur dann seine Wirkung entfalten, wenn das dahinterstehende Berechnungsverfahren grundlegend reformiert wird.

Wir müssen die Prämisse einer gewinnorientierten systemrelevanten Schieneninfrastruktur überwinden!

Resolution: Ministerium bleibt Antwort schuldig.

Die am 15. November 2022 in München verabschiedete Resolution zur Franken-Sachsen-Magistrale wurde von vier Staatsministern, 14 Landräten und OberbürgermeisterInnen sowie zahlreichen Bürgermeistern, Abgeordneten und Verbänden unterzeichnet.

Hinter der parteiübergreifenden Resolution versammelt sich eine Region, die sich von Chemnitz bis Nürnberg erstreckt. Eine Region, die in Einwohnerzahl und Größe dem Bundesland Schleswig-Holstein gleicht.

In der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der CDU/CSU-Bundestagsfraktion vom 25. April 2023 wurde nun deutlich, dass man nicht beabsichtigt auf Resolution und Fragekatalog zu antworten, da man bereits dem Bayreuther Oberbürgermeister mit Schreiben vom 3. November auf einen Brief geantwortet habe.

Die Antwort an einen Oberbürgermeister vom 3. November für einen Fragekatalog einer ganzen Region vom 15. November sei ausreichend.

Dies ist bedauerlich.

Das BMDV ist weder bereit, die nachweisbar falschen Prämissen, die der Neubewertung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses der ABS Nürnberg — Marktredwitz — Schirnding/CZ-Grenze zugrunde gelegt worden sind, einzugestehen noch zu korrigieren.

Dies gilt insbesondere für den Einsatz der Neigetechnik, die nicht unterstellt wurde und auf diese Weise zu einer Reduzierung des Nutzens im Schienenpersonenverkehr von 40 Prozent führte.

Spätestens mit der Nikolaus-Entscheidung des Freistaates die Neigetechnik nicht aufs Abstellgleis

zu stellen, sondern weiterentwickeln zu lassen, ist eine Korrektur der Prämisse und der Bewertung unerlässlich geworden. Vor allem deshalb, wenn falsche Maßgaben zu Folgefehlern führen, wie die Argumentation zur Nichtaufnahme der Franken-Sachsen-Magistrale in das Projektbündel Nr. 9 der BSWAG-Anlage veranschaulicht.

Für uns ist deshalb klar:

- Das BMDV ist der Region nach wie vor eine Antwort schuldig
- Die Fehler bei der Neubewertung müssen unabhängig von den geplanten und begrüßenswerten Gesetzesinitiativen der Bundesregierung korrigiert werden.

Wir hoffen auf Ihre Unterstützung!

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