



# Geschäftsstelle Bahnelektrifizierung Bayern-Sachsen

## #update

### Geschäftsstelle Bahnelektrifizierung | November 2024



Die Ampel-Bundesregierung ist gescheitert. Die Neuwahlen sind für den 23. Februar anvisiert. Was bedeutet das für die Bahnpolitik und insbesondere die Elektrifizierung der Franken-Sachsen-Magistrale?

Bild: pixabay.com/St33lv0ll1.

**Sehr geehrte Damen und Herren,**

Der Newsletter war eigentlich schon fertiggestellt, dann trat Olaf Scholz vor die Kameras und informierte die Öffentlichkeit über Christian Lindners Rauschmiss. Was das Scheitern der Ampel-Regierung für die Franken-Sachsen-Magistrale bedeutet lesen Sie auf **Seite 4**.

Vor kurzem hat das Bundesministerium für Digitales und Verkehr die mit Spannung erwartete Verkehrsprognose 2040 veröffentlicht. Seitdem reißt die Kritik daran nicht ab. In dieser Ausgabe werfen wir einen genauen Blick auf die Prognose und analysieren auf den **Seiten 2 und 3**.

Einen maßgeblichen Einfluss darauf, welche Schienenwege des Bundes modernisiert und ausgebaut werden, hat künftig auch der Zielfahrplan Deutschlandtakt. Dieser befindet sich gegenwärtig in der Fortschreibung, erste Ergebnisse sorgen bereits für einige Aufregung. Warum dem so ist, können Sie auf **Seite 5** nachlesen.

Ich wünsche eine interessante und informative 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

# Analyse: Die Verkehrsprognose 2040 und was sie zu bedeuten hat.



Bundesverkehrsminister Volker Wissing bei der Vorstellung der Verkehrsprognose 2040. Bild: BMDV.

Seit der Veröffentlichung der Verkehrsprognose (VP) 2040 reißt die Kritik an den Ergebnissen der Studie und am Verkehrsministerium nicht ab. Von einer „prognosegläubigen Infrastrukturpolitik“ und einem „Verkehrsministerium, das Prognosen über politische Ziele stellt“, spricht beispielsweise Dirk Flège, Geschäftsführer der Allianz pro Schiene. Mobilitätsforscher Andreas Knie wird noch deutlicher: „Was Wissing vorlegt, ist eine Frechheit“, kanzelt der Leiter der Forschungsgruppe Digitale Mobilität und gesellschaftliche Differenzierung (DiMo) am Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung das umfangreiche Papier des Verkehrsministeriums ab.

Die Kritiker stören sich besonders daran, dass die Prognose hinter den politischen Zielen zurückbleibt. Während im Koalitionsvertrag der Ampel ein Schienenanteil von 25 % im Güterverkehr bis 2030 vorgesehen ist, verharrt dieser laut Prognose bis bis 2040 bei 18%. Die Frage ist: Ist das schlichtweg realistisch oder einfach nur ambitionslos? Auch in unserer Region wurde die

Prognose mit Spannung erwartet, da sie als Grundlage für die bevorstehende Neubewertung der ABS Nürnberg-Marktredwitz-CZ/Grenze gilt — dem letzten noch zu elektrifizierenden Puzzleteil der Franken-Sachsen-Magistrale. Doch was bringt sie? Patrick Leitl, Leiter der Geschäftsstelle Bahnelektrifizierung, hat die Prognose kritisch analysiert:

## Welche Prämissen wurden der Verkehrsprognose zugrunde gelegt?

Ausgangspunkt für die Annahmen zur Entwicklung der Infrastruktur ist der gültige Bundesverkehrswegeplan von 2015 und die darauf aufbauenden Bedarfspläne. Da laut Gutachtern nicht absehbar ist, welche Maßnahmen und Projekte aus den Bedarfsplänen bis 2040 umgesetzt werden können, wurden im Sinne der Gleichbehandlung alle als realisiert angenommen. Das bedeutet: Die vollständige Elektrifizierung der Franken-Sachsen-Magistrale, des Ostkorridors Süd und der Metropolenbahn sowie die Neubaustrecke Dresden-Prag gelten laut Prognose 2040 als abgeschlossen.

Angenommen wurde auch die Umsetzung des integralen Zielfahrplans Deutschlandtakt in seiner dritten Entwurfsfassung. Positiv dabei: Die aktuell im Raum stehende Herabstufung des Abschnitts Nürnberg – Cheb zur Nahverkehrsstrecke ist nicht Grundlage der Untersuchung. Laut Verkehrsprognose bleibt die Franken-Sachsen-Magistrale eine Fernverkehrsstrecke sowohl von Nürnberg nach Cheb und Prag als auch von München nach Dresden. Dies bedeutet jedoch auch, dass das Linienkreuz Nürnberg-Dresden und München-Leipzig, das noch im zweiten Entwurf des Deutschlandtaktes in Hof und Plauen vorgesehen war, in die Untersuchung nicht einbezogen wurde.

Weitere Prämissen umfassen u.a. die Abschaffung der EEG-Umlage und der Stromsteuer, was laut Gutachtern 2040 zu 60 % niedrigeren Stromkosten im Vergleich zu 2019 führt und somit Elektrifizierungsmaßnahmen wirtschaftlicher und betrieblich kostengünstiger machen würde.

## Mit welchen Verkehren rechnet man 2040?

Die Verkehrsprognose geht davon aus, dass der Verkehr auf der Straße und der Schiene bis 2040 zunimmt. Lediglich der Fußverkehr wird signifikant abnehmen. Am stärksten steigt das Aufkommen im Personenverkehr auf der Schiene mit 24 %. Die Verkehrsleistung wird sogar um ca. 60 % steigen.

Obwohl die Bevölkerung in den Regionen entlang der Franken-Sachsen-Magistrale mit Ausnahme der Ballungsräume Nürnberg und Dresden weiter abnimmt, spiegeln sich diese Trends auch hier wider. Der nicht motorisierte Verkehr nimmt stark ab, der Verkehr mit Bus und Bahn hingegen deutlich zu. Besonders der Reiseverkehr wächst überproportional, was für die Franken-Sachsen-Magistrale als wichtige Verbindung zwischen den Urlaubsdestinationen Karlsbad (CZ), Nürnberg und Dresden positiv zu Buche schlägt.

## Verkehrsentwicklung im Güterverkehr

Obwohl das Güterverkehrsaufkommen in Relation zum Straßenverkehr stagniert, wächst es bis 2040 insgesamt um 18 %. Dies betrifft insbesondere den grenzüberschreitenden Verkehr und den Transitverkehr, wobei der Trend nach Osten geht. Mit einem Marktanteil von 10 % am grenzüberschreitenden Schienenverkehr und 23,7 Mio. Tonnen (Versand und Empfang) steht Tschechien 2040 an dritter Stelle hinter Italien und den Niederlanden. Die Ost-West-Transitverkehre auf der Schiene steigen auf 6,9 Mio. Tonnen jährlich – ein neuer Rekordwert.

Regional betrachtet nimmt das Güterverkehrsaufkommen besonders stark in Dresden und Nürnberg zu. Für Nürnberg wird ein Wachstum des Schienengüterverkehrs um mehr als 50 % prognostiziert. Auch im kombinierten Verkehr sind entsprechende Wachstumszahlen zu verzeichnen.

Angesichts der Tatsache, dass es zwischen Deutschland und Tschechien bisher nur einen elektrifizierten Schienengrenzübergang in Bad Schandau gibt, sollte diese Entwicklung positive Effekte auf die Nutzen-Kosten-Berechnung für die ABS Nürnberg-Marktredwitz/CZ-Grenze haben. Denn bisher spielten die Ost-West-Verkehre nur eine untergeordnete Rolle

Umso erstaunlicher ist es, dass die Verkehrsprognose für die nordost-bayerisch-tschechische Grenzregion

einen Rückgang des Schienengüterverkehrs um bis zu 40 % prognostiziert. Dies ließe sich nur dadurch er-

der bereits jetzt kleiner werdenden Dieselflotte im Schienenverkehr. Auch die Frage nach der Verfügbar-

Gütertransportaufkommen auf der Schiene in Mio. T. (Summe Versand & Empfang)			
	in 2040	in Relation zum Gütertransportaufkommen gesamt	Wachstum p.a.
<b>Nach Regionen</b>			
Gesamt	244,6	100%	1,7%
Nordeuropa	17,2	7,0%	3,1%
Westeuropa	83,4	34,1%	1,6%
CH, AT, IT	87,8	35,9%	1,5%
Südosteuropa	3,8	1,6%	2,2%
Osteuropa	52,4	21,4%	2,0%
<b>Nach Ländern</b>			
Italien	35,3	14,4%	1,4%
Niederlande	26,0	10,6%	0,7%
Österreich	18,2	7,4%	1,1%
Tschechien	23,7	9,7%	1,7%
Polen	11,3	4,7%	2,4%
Ukraine	N.N.*	N.N.	12,1%

klären, dass der gesamte Schienengüterverkehr über Furth im Wald und Bad Schandau umgeleitet würde – dort wird nämlich von einer Zunahme des Güterverkehrs ausgegangen.

keit von E-Fuels sollte hier gestellt werden.

Betriebsleistung gesamt in Mio. Zugkm				
	Gesamt	Elektro	Diesel	E-Fuels
SPNV	887,0	817,0	0,00	64,0
SPFV	246,0	246,0	0,00	0,00
SGV	314,2	307,5	0,00	6,7

## Welche Bedeutung haben die Treibhausgas-Emissionen?

Da der CO<sub>2</sub>-Preis im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes mit 670 Euro pro Tonne und damit deutlich höher bewertet wird als bei Projekten des Bedarfsplans Schiene (150 €/Tonne), wurde in der Vergangenheit über eine Anhebung des CO<sub>2</sub>-Preises diskutiert. Der Haushaltsausschuss im Bundestag hat hierzu auch einen Beschluss gefasst.

Tatsächlich geht die Verkehrsprognose davon aus, dass der CO<sub>2</sub>-Preis stark steigen wird. Das wird jedoch wiederum dazu führen, dass die CO<sub>2</sub>-Emissionen aus betriebswirtschaftlichen Gründen signifikant abnehmen. Die Studie geht davon aus, dass die Emissionen im motorisierten Individualverkehr um 73 % und im Straßen-güterverkehr um 72 % sinken werden. Die Schiene wird zu 100 % CO<sub>2</sub>-neutral sein, auch weil ein kleiner Anteil (7 %) mit E-Fuels betrieben wird. Hier stellt sich jedoch die Frage, welche dieselbetriebenen Fahrzeuge im Jahr 2040 noch eine Betriebserlaubnis erhalten werden, angesichts

Die Verkehrsprognose und die damit verbundenen Trends sowie regionalen Betrachtungen sprechen bei einer erneuten Nutzen-Kosten-Berechnung der Franken-Sachsen-Magistrale eigentlich für einen gestiegenen Nutzen – insbesondere in Hinblick auf die zunehmende Bedeutung der Ost-West-Verkehre.

Der CO<sub>2</sub>-Preis wird jedoch vermutlich keine größere Rolle spielen insb. im Personenverkehr.

Allein die Tatsache aber, dass die Verkehrsprognose für den nordost-bayerisch-tschechischen Grenzraum eine signifikante Abnahme des Schienengüterverkehrsaufkommens prognostiziert, ist verwunderlich und schlichtweg nicht nachvollziehbar.

Das lässt vermuten, dass in der Prognose wieder mit falschen Prämissen gearbeitet wurde und am Ende wir Gefahr laufen, dass die Bedeutung der Franken-Sachsen-Magistrale wieder künstlich klein gerechnet wird.

# Ampel-Aus als Lackmustest? Was bedeutet das Scheitern der Bundesregierung?



Licht am Ende des Tunnels? Wohlmöglich tut sich jetzt eine Chance für die Franken-Sachsen-Magistrale auf?

Wer hätte das gedacht? In den letzten Wochen überschlagen sich die Meldungen. Die US-Präsidentenschaftswahlen kann Donald Trump aus europäischer Sicht überraschend deutlich für sich entscheiden. Kurz darauf entlässt Olaf Scholz Finanzminister Christian Lindner, woraufhin die FDP die Bundesregierung verlässt und Volker Wissing wiederum die FDP, um fortan als Parteiloser Verkehrsminister einer rot-grünen Minderheitsregierung zu bleiben. Am 23. Februar soll der Bundestag neu gewählt werden.

Was bedeutet das Ampel-Aus für die Franken-Sachsen-Magistrale und die Bahnpolitik?

## Moderne-Schiene-Gesetz

Fakt ist: Wir haben es derzeit mit einer Konstellation zu tun, die es in der bundesdeutschen Geschichte so noch nicht gegeben hat und aus der sich auch Chancen ergeben können. Es war insbesondere das von Christian Lindner geführte Finanzministerium, das dringend erforderliche Reformen im Bahnbereich blockiert hat, wie beispielsweise den Entwurf eines Moderne-Schiene-Gesetzes (MoSchG).

Dass das Gesetz jetzt doch noch durch das Parlament gebracht werden kann, erscheint allerdings un-

wahrscheinlich: An zu vielen Schrauben würde das komplizierte Mantelgesetz drehen, zu unterschiedlich sind z.B. auch die Vorstellungen von Union und SPD zur Zukunft des Bahnkonzerns.

Die Forderungen der Beschleunigungskommission Schiene, die mit dem MoSchG final abgeräumt hätten werden sollen, werden auf unbestimmte Zeit auf ihre Umsetzung warten müssen.

Das heißt auch: Die Nutzen-Kosten-Bewertung von Elektrifizierungsmaßnahmen bleibt weiter bindend und damit auch der Planungsstopp — es sei denn die anvisierte Bedarfsplanüberprüfung (BPÜ) kommt zu einem anderen Ergebnis.

## Deutschlandticket

Wahrscheinlicher wird es sein, dass man sich dem Deutschlandticket annehmen werden muss. Denn ohne Übertrag von Restmitteln auf das nächste Jahr, könnte es zu einer spürbaren Verteuerung des Tickets kommen, warnen die ersten Verkehrsminister der Länder. Das Deutschlandticket steht also — mal wieder — zur Disposition.

Im Gegensatz zum Moderne-Schiene-Gesetz besteht bei kleineren gesetzlichen Initiativen durchaus die Chance auf Realisierung—zumal dann wenn die entscheidenden politi-

schen Akteure eigentlich einer Meinung sind.

## Einzelgesetz zur FSM?

Sowohl die SPD, Bündnis 90/Die Grünen als auch die Union haben immer wieder die Wichtigkeit der Franken-Sachsen-Magistrale betont. Die nun existierende Gemengelage kann auch als Lackmustest dafür dienen, wie ernst es den politischen Akteuren wirklich mit der Umsetzung solcher Projekte ist.

In den letzten Jahren wurde immer wieder eine einzelgesetzliche Lösung ins Spiel gebracht. Die Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) dient in Deutschland als Entscheidungshilfe, um sicherzustellen, dass öffentliche Mittel wirtschaftlich eingesetzt werden. Sie ist jedoch kein zwingendes Instrument, das den Gesetzgeber bindet.

Sowohl bei den Verkehrsprojekten Deutsche Einheit (VDE), bei Stuttgart 21 als auch bei der Strecke Wendlingen–Ulm war letzten Endes der politische Wille entscheidend und nicht allein die Wirtschaftlichkeitsberechnungen.

Es ist an der Zeit, die Chance zu nutzen und nicht darauf zu warten, bis sich eine neue Regierung Mitte nächsten Jahres konstituiert und arbeitsfähig wird. Zu groß ist das Risiko unklarer Mehrheitsverhältnisse. Zu groß ist mittlerweile die Gefahr, dass wir zu lange warten und die Vorplanungsergebnisse am Ende veraltet sein werden.

Die ABS Nürnberg-Marktredwitz-CZ/Grenze ist als Projekt zu klein, um sich darüber auf bundespolitischer Ebene verkämpfen zu müssen, für die Menschen vor Ort ist sie jedoch zu wichtig, als dass sie sich auf eine weitere Bundesregierung vertrusten lassen wollen. Die Franken-Sachsen-Magistrale darf nicht wieder zu einem Spiegelstrich in den Wahlprogrammen verkommen.

**Die Chance ist da. Nutzen wir Sie!**

# Deutschlandtakt: Kein Fernverkehr zwischen Nürnberg und Cheb? Städtenez schreibt Wissing.

Mit dem Deutschlandtakt verfolgt das BMDV das strategische Ziel, einen deutschlandweit abgestimmten integralen Taktfahrplan als Grundlage für einen fahrplanbasierten Ausbau der Schieneninfrastruktur zu schaffen. Kurzum: Der Ausbau folgt dem Fahrplan und nicht umgekehrt. Daher ist entscheidend, welche Verbindungen im Deutschlandtakt für den Schienenpersonen- und Schienengüterverkehr berücksichtigt werden – und welche nicht.

Gegenwärtig arbeitet das BMDV an der Weiterentwicklung des Deutschlandtakts. Erste Abstimmungen mit Ländern, Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und Bestellern haben bereits auf Grundlage eines ersten neuen Gutachterentwurfs stattgefunden. Dieser Entwurf hat es jedoch in sich. Während im zweiten Entwurf noch Fernverkehrsverbindungen zwischen Nürnberg–Cheb/Dresden und München–Leipzig mit Linienkreuzungen in Hof und Plauen vorgesehen

waren – und im dritten Entwurf zwischen Nürnberg–Cheb und München–Dresden – soll im nun zur Diskussion stehenden Entwurf auf der Strecke Nürnberg–Cheb überhaupt kein Fernverkehr mehr verkehren.

Die Auswirkungen wären gravierend. Die Strecke würde zu einer reinen Nahverkehrsverbindung degradiert, obwohl die Relation erst kürzlich von der EU als integraler Bestandteil des TEN-Kernetzes bestätigt worden ist. Obwohl die Fortschreibung des Deutschlandtakts noch in einem frühen Stadium ist, haben sich die Anrainer der Franken-Sachsen-Magistrale – das Sächsisch-Bayerische Städtenez und die IGE Nürnberg-Bayreuth-Cheb – bereits in zwei Schreiben an Bundesminister Wissing gewandt. Sie fordern unter anderem die Beibehaltung der ABS Nürnberg–Cheb als Fernverkehrsverbindung und die Berücksichtigung der Planungen aus dem zweiten Gutachterentwurf, der drei Fernverkehrs-

verbindungen auf der Franken-Sachsen-Magistrale vorsah.

Vor allem kritisieren sie jedoch, dass sich das BMDV zu sehr in die Abhängigkeit weniger Gutachter begeben habe, sodass Zielfahrpläne und Verkehrsprognosen sowie darauf beruhende Wirtschaftlichkeitsberechnungen – und deren Überprüfungen – von ein- und denselben Büros erstellt werden.

„Diese Konzentration von Aufträgen bei einem einzigen Unternehmen führt zu einer bemerkenswerten Selbstreferentialität“, schreiben die Anrainer und fordern mehr Transparenz. Denn am Ende geht es nicht nur um die Franken-Sachsen-Magistrale, sondern auch um die Frage, wer letztlich über die Verwendung von Steuergeldern in Milliardenhöhe entscheidet.



Vor kurzem hat sich die Eisenbahn-Revue in einem ausführlichen Bericht

der Franken-Sachsen-Magistrale gewidmet. Im Quellenverzeichnis zu finden - u.a. eine Folge unseres Bahnpodcasts. Ein schöner Erfolg. Noch schöner ist es, dass sich der stellvertretende Bundesvorsitzende des Fahrgastverbandes PROBAHN, Prof. Lukas Iffländer, die Zeit genommen hat an der neunten Folge von ALLERHÖCHSTE EISENBAHN mitzuwirken.

Warum weniger manchmal mehr ist, was von den Gesetzesinitiativen des Bundes zur Modernisierung der Schieneninfrastruktur zu halten ist und warum in ICEs immer noch Floppy Disks im Einsatz sind, diese und andere Fragen diskutierte Patrick

Leitl, Leiter der Geschäftsstelle Bahnelektrifizierung mit Lukas Iffländer. Den Podcast finden Sie unter folgendem QR-Code oder auf Spotify und Podcasters.



## 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