



# Geschäftsstelle Bahnelektrifizierung Bayern-Sachsen

## #update

### Geschäftsstelle Bahnelektrifizierung | September 2023



Bild: Landratsamt Kulmbach

**Sehr geehrte Damen und Herren,**

Es geht voran! Ende Juli ist Staatsminister Christian Bernreiter nach Kulmbach gekommen, um einen Förderbescheid für die Machbarkeitsstudie Oberfranken-Achse zu übergeben. Im Juli hat auch das beauftragte Planungsbüro Enotrac seine Arbeit aufgenommen, um zu untersuchen, wie das nordostbayerische Streckennetz auf klimaneutrale alternative Antriebe umgestellt werden kann.

Wussten Sie übrigens, dass die Oberfranken-Achse im Herbst ihr 175jähriges Bestehen feiert? Mit der König-Ludwig-Süd-Nord-Bahn wurde Oberfranken erstmals mit der Eisenbahn erschlossen.

Von der Planung bis zur Fertigstellung vergingen damals nur elf Jahre. Heute träumen wir davon, große Infrastrukturprojekte so schnell abzuschließen. Genau deshalb wird in Berlin hinter den Kulissen eifrig an einem Genehmigungsbeschleunigungsgesetz gearbeitet. Doch es droht ein Reförmchen. Warum dem so ist, lesen Sie auf den folgenden Seiten.

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



## Oberfrankenachse: Förderbescheid übergeben.



Bild: Geschäftsstelle Bahnelektrifizierung

**Bis 2040 möchte der Freistaat Bayern klimaneutral sein. Das setzt voraus, dass auch im Bahnverkehr der Betrieb in der rund 1.000 Streckenkilometer großen Diesel-Insel in Oberfranken und Teilen Mittelfrankens sowie der Oberpfalz auf lokal emissionsfreie Antriebe umgestellt wird.**

Da bis dahin eine vollständige Elektrifizierung unrealistisch ist, widmet sich eine Machbarkeitsstudie der Frage, unter welchen technischen, betrieblichen und infrastrukturellen Voraussetzungen trotzdem ein emissionsfreier Betrieb auf der Oberfranken-Achse und ihrem umgebenden Netz möglich ist.

Das Projekt wird im Rahmen der Förderrichtlinie Schiene des BMDV gefördert. Die Förderrichtlinie wird von der NOW GmbH koordiniert und durch den Projektträger Jülich (PtJ) umgesetzt.

Die Initiative dazu ging im Namen der Interessensgemeinschaft Elektrifizierung Oberfranken-Achse von Kulmbachs Landrat Klaus-Peter Söllner aus. Im Sommer vergangenen Jahres stellte der Landkreis einen entsprechenden Förderantrag für eine Machbarkeitsstudie für die Oberfranken-Achse. Im Dezember kam die frohe Botschaft: Die Fördermittel werden

bewilligt. Auch der Freistaat Bayern unterstützt die Studie mit einer anteiligen Förderung in Höhe von rund 50 Prozent der Kosten durch das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr. Insgesamt veranschlagt wurden 220.000 Euro. Bei der Region verbleibt ein Eigenanteil von 25 Prozent.

Ausschreibung, die das renommierte Schweizer Unternehmen Enotrac für sich entschieden hat.

Am 1. Juli 2023 starteten die Arbeit an der Studie. Erste Ergebnisse sollen im Frühjahr 2024 vorliegen. Der Förderzeitraum erstreckt sich insgesamt bis Herbst 2024.

**„Unser Ziel als Freistaat ist es, bis 2040 keine Dieselfahrzeuge mehr im Schienenpersonennahverkehr zu haben. Dafür muss der Bund dringend seiner Aufgabe nachkommen und ohne weitere Verzögerungen die Elektrifizierung der wichtigsten Strecken vorantreiben. Zusätzlich brauchen wir alternative Antriebstechnologien, zum Beispiel Akku- oder Wasserstoffzüge. Genau hier setzt die Studie an und untersucht Kosten und Infrastruktur für den Einsatz emissionsfreier Fahrzeuge auf der Oberfranken-Achse. Wir als Freistaat übernehmen dafür gerne die Hälfte der Kosten und steuern knapp 120.000 Euro bei.“**

**Staatsminister Christian Bernreiter**

In enger Abstimmung mit dem Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr und der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) sowie der Geschäftsstelle Bahnelektrifizierung in der Logistik Agentur Oberfranken e.V. wurde im letzten halben Jahr die Studie inhaltlich vorbereitet und ein detailliertes Leistungsverzeichnis erarbeitet. Auf deren Grundlage erfolgte schließlich die

Die Oberfranken-Achse wäre nicht nur das größte miteinander verbundene Netz auf dem alternative Antriebe verkehren würden, sondern auch Hybrid/Akku und wasserstoffbetriebene Antriebe in die Untersuchung mit einbezogen werden.

Landrat **Klaus-Peter Söllner** freut sich über den Förderbescheid. „Vor 175 Jahren hat unsere Region mit



der König-Ludwig-Süd/Nord-Bahn und der Errichtung der Schiefen Ebene Bahngeschichte geschrieben. Mit der Studie schaffen wir die Grundvoraussetzungen dafür, dass wir ein neues Kapitel hinzufügen“, betont Klaus-Peter Söllner und erhofft sich dadurch nicht nur eine bessere Bahnanbindung für seinen Landkreis, sondern auch einen Innovationschub, von dem die ganze Region profitieren wird.“

Landrat **Dr. Oliver Bär** pflichtet Söllner bei und ergänzt: „Wir brauchen schnellere Ost-West-Verbindungen in Oberfranken um Fernverkehrsknotenpunkte und ICE-Halte zu erreichen. Dies ist wichtig für Wachstum und Lebensqualität in Oberfranken. Unser gemeinsames - und seitens des Freistaates unterstütztes - Ziel ist es, mit Technologie und innovativen Antriebssystemen auf der Oberfranken-Achse eine deutliche Verbesserung gegenüber der aktuellen Situation zu erreichen.“



**Der Untersuchungsraum der Oberfrankenachse.**  
Grafik: BEG

## Franken-Sachsen-Magistrale Quo Vadis? Abgeordnetendialog im Nürnberger Land.

**Auf Initiative von Landrat Armin Kroder kamen am 31. Juli rund 30 Vertreterinnen und Vertreter aus Bundes-, Landes- und Kommunalpolitik im Landratsamt in Lauf zusammen, um über die Elektrifizierung der Franken-Sachsen-Magistrale zu diskutieren und das weitere Vorgehen zu beraten.**

Konkret geht es um das letzte Teilstück von Nürnberg nach Marktredwitz durch das Nürnberger Land, das noch ohne Fahrdrabt ist. Die bereits begonnenen Planungen für die Elektrifizierung des Lückenschlusses liegen aufgrund eines negativen Bewertungsergebnisses einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung seit einem Jahr auf Eis.

Genau hier möchten die Anrainer nun ansetzen. Günter Finzel vom Sächsisch-Bayerischen Städtenetz und Patrick Leiltl von der Geschäftsstelle Bahnelektrifizierung erklärten warum:

„Das Bundesverkehrsministerium hat eine Beschleunigungskommission eingerichtet, weil es wissen wollte,

wie man beim Ausbau der maroden Schienenverkehrsinfrastruktur am schnellsten vorankommt. Eine der Kernforderung der Kommission war die Abschaffung der Nutzen-Kosten-Untersuchungen bei Elektrifizierungsmaßnahmen. Diese Kernforderung fehlt aber im Gesetzesentwurf“, monierte Patrick Leiltl.

Hintergrund: Laut BMDV kollidiert diese Abschaffung mit der Bundeshaushaltsordnung, die Wirtschaftlichkeitsberechnungen vorsieht.

Dem hält Günter Finzel entgegen: „Elektrifizierungsmaßnahmen sind ab einer bestimmten Taktung des Personennahverkehrs immer wirtschaftlich. Zudem setzen schwerer Güter- und Fernverkehr die Elektrifizierung voraus. Es kann und muss bei Hauptstrecken auf Untersuchungen verzichtet werden, um Geld und Zeit zu sparen.“

Auch die Kommunalpolitik im Nürnberger Land drängt auf die Elektrifizierung. Dass diese nach 30 Jahren

immer noch nicht in trockenen Tücher sei, ist unverständlich.

Die kommunalen Vertreter machten deutlich: Unabhängig davon, dass man für einen Verzicht der Nutzen-Kosten-Berechnungen kämpfe, müsse nach wie vor klargestellt werden: Das negative Nutzen-Kosten-Verhältnis von 0,6 und damit einhergehend der vorläufige Planungsstopp entspricht nicht den Tatsachen und beruht auf falschen Prämissen.

Die Strecke ist Teil des Transeuropäischen Verkehrsnetzes und als solche von internationaler Bedeutung. Mit Tschechien wurde ein Vertrag geschlossen, den wir bis heute nicht einhalten und die ganze Region steht hinter der Streckenelektrifizierung. Diese Argumente dürfen nicht außer Acht gelassen werden.

**Mehr dazu auf Seite 5.**

# Franken-Sachsen-Magistrale & Ostkorridor Süd: Austausch mit Bahn und Politik in Marktredwitz.



V.l.n.r.: Andreas Weinrich, Logistik Agentur Oberfranken e.V., Patrick Leitl (Geschäftsstelle Bahnelektrifizierung), MdB Jan Plobner, MdB Jörg Nürnberger, Petra Ernstberger, Dr. Birgit Seelbinder, Matthias Trykowski (DB Netz), Oberbürgermeister Oliver Weigel, Wolfgang Biersack (Sächsisch-Bayerisches Städtenetz), Klaus Haussel, Günter Finzel (Sächsisch-Bayerisches Städtenetz) und Matthias Holfeld (DB Netz). Foto: Luca Scheuring

**Anlässlich der Sommertour des Bundestagsabgeordneten Jan Plobner trafen sich in Marktredwitz Vertreter des Sächsisch-Bayerischen Städtenetzes mit Bundespolitikern und Bahnverantwortlichen. Eingeladen hatte der Abgeordnete Jörg Nürnberger.**

„Der Bahnausbau und die Elektrifizierung der Franken-Sachsen-Magistrale sind und bleiben eine Herzensangelegenheit für die Region.“ Der Bundestagsabgeordnete Jörg Nürnberger unterstrich bei einem Fachgespräch in Marktredwitz die Wichtigkeit dieses größten Bahnprojektes in Nordostbayern, das die Region zu einer „Schaltzentrale in Europa“ machen würde und von einer breiten Mehrheit getragen werde. Auch Jan Plobner, Mitglied im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestags, setzt sich für dieses Riesensprojekt ein: „Wir sind uns als Verkehrspolitikern aller Parteien einig, dass endlich gebaut wird.“

„Zur Elektrifizierung gibt es bei langlaufenden Verkehren keine Alternative“, betonte Matthias Trykowski, der Leiter des Bahnausbaus bei DB Netz. Er erklärte, dass die Planungen für

das Elektrifizierungsvorhaben im Ostkorridor Süd auf der Strecke zwischen Hof und Marktredwitz am weitesten fortgeschritten sei und man demnächst in die Genehmigungsverfahren einsteigen könne.

Projektleiter Matthias Holfeld nannte schon erste konkrete Projekte, die zeitnah umgesetzt werden können. Noch im Oktober dieses Jahres soll im Bahnhof Pechbrunn begonnen werden, das fast 70 Jahre alte Stellwerk durch ein modernes, elektronisches Stellwerk zu ersetzen und gleichzeitig Gleise und Weichen zu erneuern. Im Zuge dessen sei für 2024 auch die Errichtung eines Zugdeckungssignals im Bahnhof Marktredwitz vorgesehen. Durch diese beiden Maßnahmen können schon bald Züge zwischen Hof und Marktredwitz sowie zwischen Marktredwitz und Eger im Stundentakt fahren statt nur alle zwei Stunden.

In der ersten Hälfte der 2030er Jahre soll schließlich der Bahnhof Marktredwitz um- und ausgebaut sowie verschiedene Eisenbahnbrücken in und um die Stadt erneuert werden. Denn: Marktredwitz wird im künftigen Ostkorridor Süd ein barrierefreier Bahn-

knotenpunkt, nicht nur zwischen Nord und Süd, sondern auch zwischen Nürnberg und Tschechien. Denn dort ist die Strecke bis zur deutschen Grenze schon elektrifiziert.

„Die Wirtschaft und auch die Logistik wollen die Elektrifizierung“, machte Andreas Weinrich deutlich. Der Geschäftsführer der Logistik Agentur Oberfranken e.V. wünscht sich weniger Kompetenzgerangel bei der Finanzierung oder bei Gutachten, sondern „eine zügig funktionierende Infrastruktur“. Und das bedeutet für Weinrich: „Wir möchten künftig so viele Güter wie möglich auf die Schiene bringen.“

Wie geht es weiter?

Der Genehmigungsplan für die Strecke Hof – Marktredwitz soll bis Ende 2023 für den Landkreis Hof stehen, in 2024 ist der Landkreis Wunsiedel dran. Ende des Jahres soll es zudem eine interaktive Homepage der Deutschen Bahn geben, in der die Weiterentwicklung der Bahnelektrifizierung in der Region zeitgenau verfolgt werden kann.

# Tag der Schiene: Mobilität von Morgen und die Bedeutung der Schiene für Oberfranken



Schließlich werden sich die **oberfränkischen Spitzenkandidaten der im Landtag vertretenen Parteien** vom Leiter der Wirtschaftsredaktion der Frankenpost, Matthias Will, auf den Zahn fühlen lassen, wie sie sich die Mobilität von morgen vorstellen, welche Rolle die Schiene dabei in ihren Augen spielt und wie sie den Bahnstandort Oberfranken stärken möchten - immer mit im Fokus die Frage, warum die Dekarbonisierung der größten Dieselinsel Mitteleuropas für unsere Region von großer Bedeutung ist.

Im Anschluss an die Konferenz besteht die Möglichkeit, das Güterverkehrszentrum Hof zu besichtigen.

Im Rahmen des bundesweiten Aktionstages „Tag der Schiene“ laden die IHK für Oberfranken Bayreuth und die Geschäftsstelle Bahnelektrifizierung am **Freitag, den 15. September ab 10.00 Uhr in das IHK-Bildungszentrum Hof** zu einer Bahnkonferenz ein. Mit interessanten Gästen wird über die Mobilität von Morgen und die Bedeutung der Schiene für Wirtschaft und Gesellschaft in Oberfranken in Gegenwart und Zukunft diskutiert.

Wie lassen sich Güter von der Straße auf die Schiene verlagern? Darüber diskutiert Andreas Weinrich, Geschäftsführer der Logistik Agentur Oberfranken mit Roger Mahler, Florian Fischer, Thomas Lang und Markus Klinger.

Gerd Schörner von DB Regio Bayern und Anja Steidl, Geschäftsführerin des Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) ziehen eine erste Zwischenbilanz zum Deutschlandticket.

Der Historiker Dr. Adrian Roßner gibt

in gewohnt humoristischer Art einen spannenden Rückblick zur Geschichte der Eisenbahn in Oberfranken.

## PROGRAMM

10.00 Uhr	<b>Begrüßung</b>	<b>Landrat Dr. Oliver Bär</b> Vorsitzender Logistik Agentur Oberfranken e.V.
10.30 Uhr	<b>Wie lassen sich Güter von der Straße auf die Schiene verlagern und was spricht dagegen?</b>	<b>Andreas Weinrich</b> diskutiert mit <b>Roger Mahler</b> , Geschäftsführer METRANS Rail (Deutschland) GmbH <b>Florian Fischer</b> , Contargo Combitrac GmbH <b>Thomas Lang</b> , WILO SE. <b>Markus Klinger</b> , REHAU Industries SE & Co. KG
12.00 Uhr	<b>Deutschland-Ticket. Eine erste Bilanz</b>	<b>Gerd Schörner</b> , DB Regio Bayern <b>Andrea Steidl</b> , Geschäftsführerin VGN
12.50 Uhr	<b>Eine kleine Geschichte Eisenbahn in Oberfranken</b>	<b>Dr. Adrian Roßner</b>
13.30 Uhr	<b>Die Mobilität von Morgen</b>	<b>Matthias Will</b> diskutiert mit den Landtagskandidaten zum Thema Mobilität von Morgen:

**ANMELDUNG MÖGLICH  
BIS 8. SEPTEMBER**



**Staatsministerin Melanie Huml**, MdL (CSU)  
**Holger Gießhammer** (SPD)  
**Tim Pargent**, MdL (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)  
**Sebastian Körber**, MdL (FDP)  
**Martin Böhm**, MdL (AfD)  
**Rainer Ludwig**, MdL (FW)

**Anschließend Exkursion zum Güterverkehrszentrum (GVZ), optional. Ende voraussichtlich 17.00 Uhr**



# Warum Elektrifizierungsmaßnahmen wirtschaftlich sind.

Das BMDV steht der Abschaffung der Nutzen-Kosten-Untersuchungen (NKU) bei Elektrifizierungen skeptisch gegenüber und verweist dabei auf die Bundeshaushaltsordnung (BHO), die ausdrücklich Wirtschaftlichkeitsberechnungen vorsieht. Deshalb fehlt diese Kernforderung der Beschleunigungskommission Schiene auch im Entwurf des Genehmigungsbeschleunigungsgesetzes.

Diese Bedenken sind unbegründet: Statt die NKUs komplett abzuschaffen, wäre es ein wegweisender Schritt, wenn die sich wiederholenden Neubewertungen abgeschafft werden, wie sie in § 4 Abs. 1. Bundesbahngesetzes geregelt sind. Denn alle im Bedarfsplan Schiene des BSWAG enthaltenen Maßnahmen wurden bereits im Zuge der Erstellung des Bundesverkehrswegeplans einer umfangreichen NKU unterzogen. Das in § 7 BHO geforderte Gebot der Wirtschaftlichkeit würde gewahrt bleiben. Geändert werden müsste lediglich die Verwaltungsvorschrift zu § 7. Diese schreibt eine Bedarfsplanüberprüfung vor, um „vor dem Hintergrund zwischenzeitlich eingetretener ökonomischer, gesellschaftlicher und technischer Veränderungen die notwendigen Informationen für die Entscheidung, ob und wie die Maßnahme fortgeführt werden soll“ einzuholen. Inwieweit dies mit dem Instrument der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung und der ihr gegenwärtig zugrunde liegenden Prämissen erfolgt, darf ebenso bestritten werden, wie die Annahme, es handele sich dabei um

angemessene Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen, wie sie § 7 BHO vorschreibt. Die sich wiederholenden, bürokratischen zeit- und kostenintensiven Berechnungsverfahren bewirken vor allem eines: Sie verhindern die zügige Modernisierung unserer maroden Schienenverkehrsinfrastruktur.

**Unabhängig davon gilt: Elektrifizierungsmaßnahmen sind per se wirtschaftlich!**

„Langfristig ist für Regionalverkehre mit mindestens 1-h-Takt und Fahrzeuggrößen >2 Einheiten die Streckenelektrifizierung am wirtschaftlichsten.“ Genau zu diesem Schluss kommt Prof. Dr. Arndt Stephan von der TU Dresden, in einer von der BEG in Auftrag gegebenen Studie im Jahr 2020, in der vor allem alternative Antriebe untersucht worden sind. Dies entspricht auch der allgemeinen herrschenden Meinung in der Fachwelt. Von einem günstigen elektrischen Betrieb profitiert der Bund als Verantwortlicher für die Schieneninfrastruktur mehrfach:

1. Die Regionalisierungsmittel des Bundes für den Schienenpersonennahverkehr werden von den Ländern für die Sicherung und Ausweitung des Angebots effizienter eingesetzt.
2. Die mit dem Deutschlandtakt angestrebte Ausweitung des eigenwirtschaftlichen Fernverkehrs wird durch den elektrischen Betrieb erst ermöglicht.

3. Der schwere Güterverkehr auf der Schiene setzt die Elektrifizierung nicht nur technisch, sondern auch betriebswirtschaftlich voraus.

Im Ergebnis dieser Vorteile steigt das Aufkommen an Trassen- und Stationsgebühren und trägt zur Deckung der Infrastrukturaufwendungen bei.

Die Wirtschaftlichkeit von Elektrifizierungsmaßnahmen lässt sich ganz konkret anhand einzelner Streckenabschnitte berechnen: Die derzeit auf der Franken-Sachsen-Magistrale betriebenen Diesel-Triebwagen der 612er-Baureihe verbrauchen ca. 1 bis 1,5 Liter pro Fahrzeugkilometer. Das entspricht aktuell Kosten von ca. 1,50 Euro pro Fahrzeugkilometer. Ein elektrischer Triebwagen mit klassischer Oberleitung braucht 2,5 bis 3,5 kWh pro Fahrzeugkilometer. Das entspricht Kosten von 0,50 bis 0,70 € pro Fahrzeugkilometer. Im Umkehrschluss heißt das: Je dichter der Takt, desto schneller amortisieren sich die Investitionskosten von Elektrifizierungsmaßnahmen. Angesichts der prognostizierten und politisch gewünschten steigenden Nachfrage, müssen Elektrifizierungs- und kapazitätssteigernde Ausbaumaßnahmen zwingend Hand in Hand gehen.

Auch wenn dies nur eine Momentaufnahme ist. Wie man es dreht und wendet: Elektrifizierungen sind nicht nur volkswirtschaftlich (Resilienz, Klimaschutz) sinnvoll, sondern auch betriebswirtschaftlich.

## 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