



Geschäftsstelle Bahnelektrifizierung Bayern-Sachsen

#update

Geschäftsstelle Bahnelektrifizierung | Oktober 2023



Sehr geehrte Damen und Herren,

Hunderte Veranstaltungen, Tausende Besucherinnen und Besucher und zahlreiche Akteure beteiligten sich heuer am bundesweiten Aktionstag „Tag der Schiene“ - so auch die Geschäftsstelle Bahnelektrifizierung in Kooperation mit der IHK für Oberfranken Bayreuth. Gemeinsam luden wir am 15. September zu einer Verkehrskonferenz in das IHK-Bildungszentrum nach Hof ein. Der Oktober-Newsletter widmet sich dieser Veranstaltung ausführlich.

Ebenfalls im Fokus steht die mögliche Aufnahme der Metropolenbahn in das sogenannte TEN-Netz und den sich hieraus möglichen ergebenden Folgen für unsere Region.

Auch bei der Machbarkeitsstudie Oberfranken-Achse geht es voran, wo sich am 27. September erstmals der projektbegleitende Arbeitskreis getroffen hat. Besonders erfreulich für die Region ist allerdings der Vorstoß des Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestag die Neubewertung der Franken-Sachsen-Magistrale nochmals durchzuführen.

Sie sehen: Das wird ein heißer Herbst.

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 Erfolg für die Region. Neubewertung der Franken-Sachsen-Magistrale soll überarbeitet werden.



Noch fährt hier der Neigetechnik-Zug der 612 er Baureihe mit Dieseltriebwagen. Ist jetzt endlich der Durchbruch gelungen? Bild: Finzel.

Am 28. September hat der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestag per Beschluss das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) aufgefordert, umgehend eine Neuberechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses (NKV) für die Ausbaustrecke Nürnberg – Marktredwitz – Hof/Grenze D/CZ – Cheb vorzunehmen. Dabei soll als Grundlage für die Berechnung ein CO₂-Preis von 670 Euro pro Tonne statt bisher 150 Euro pro Tonne angenommen werden. Das hat u.a. die Forchheimer Bundestagsabgeordnete Lisa Badum mitgeteilt.

Der Nutzenfaktor der CO₂-Einsparung durch die Elektrifizierung würde damit um 4,5 Mal höher liegen als im bisherigen Berechnungsverfahren. Diese geänderte Stellschraube könnte unter Umständen reichen, um im Gesamtergebnis über 1 und damit in die Wirtschaftlichkeit zu kommen. Damit würden die Planungen zur Elektrifizierung wieder aufgenommen werden — wenn die Bewertungskriterien für Ausbauprojekte durch das BMDV entsprechend geändert werden würden.

Was wäre wenn?

Genau diese Frage stellt der Maßgabebeschluss und erhöht damit den

Druck auf das Ministerium, die Bewertungskriterien endlich zu überarbeiten.

Das ist ein parteiübergreifendes Verdienst der verkehrspolitischen Berichterstatter im Haushaltsausschuss sowie der Fachpolitiker und Abgeordneten aus der Region, aber vor allem der Akteure in der Region selbst, die seit Bekanntwerden des Ergebnisses der Neubewertung von 0,6 im Sommer 2022 vehement für die Weiterplanung kämpfen.

Der CO₂-Preis von 670 Euro kommt nicht von ungefähr. Seit dem 1. Juli 2022 gilt für Schienenverkehrsprojekte im Rahmen der Förderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) ein neues standardisiertes Bewertungsverfahren, bei dem ein CO₂-Preis von 670 Euro pro Tonne angenommen wird.

Warum bei Schienenprojekten unterschiedliche Bewertungsmaßstäbe herangezogen werden, wurde seitens der Region und des Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr bereits im Rahmen der in München stattfindenden Verkehrskonferenz am 15. November 2022 stark kritisiert und eine Neubewertung unter neuen Parametern, u.a. eines neuen CO₂-Preises, ein-

gefordert.

Trotzdem gilt es wachsam zu bleiben und nicht nachzulassen. Denn auch wenn der Haushaltsausschuss als der Mächtigste des Bundestages gilt, ist ein Maßgabebeschluss nicht rechtlich bindend. Das BMDV muss diesen nicht umsetzen. Außerdem zeigt die eingeforderte Neuberechnung lediglich auf, was unter Berücksichtigung neuer Bewertungskriterien sein könnte. Damit aus dem Konjunktiv der Indikativ wird, müssen die Kriterien überarbeitet werden. Das zu tun, gelobt das BMDV schon seit längerem, allein passiert ist wenig.

Hinzukommt: Bei einer Neubewertung könnten weitere Faktoren Einfluss nehmen, die in der Gesamtrechnung den Nutzen eines höheren CO₂-Preises bei Elektrifizierungsmaßnahmen relativieren würden, sei es beispielsweise der veränderte Fahrzeugeneinsatz auf der Straße durch überwiegend elektrische Antriebe oder der Einsatz von hybriden Triebwagen auf der Schiene. Der bisherige Bundesgutachter hat bereits kundgetan, dass er im Fall der Fälle diesen Spielraum auch nutzen würde — und das nicht zu Gunsten der Franken-Sachsen-Magistrale.

Das zeigt auch: Richtige Parameter in einem falschen Verfahren können uns im konkreten Fall vielleicht helfen, wenn der Bundesgutachter unvoreingenommen an Sache herangehen würde. Sie helfen aber nicht bei der dringend notwendigen Sanierung unserer maroden und ausbaufähigen Schieneninfrastruktur.

Das Ziel muss bleiben, die bürokratischen und langwierigen Berechnungsverfahren als solche abzuschaffen und Elektrifizierungsmaßnahmen per se als wirtschaftlich zu deklarieren. Die Nutzen-Kosten-Analyse muss im Zuge des derzeit in Verhandlung befindlichen Genehmigungsbeschleunigungsgesetz zur Diskussion gestellt werden, wenn wirklich ein „Deutschland-Tempo“ auf die Schiene kommen soll.



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



Anlässlich des bundesweiten Aktionstages „Tag der Schiene“ lud die Geschäftsstelle Bahnelektrifizierung gemeinsam mit der IHK für Oberfranken Bayreuth zu einer Verkehrskonferenz nach Hof in das IHK-Bildungszentrum ein. Unter dem Titel „Mobilität von Morgen und die Bedeutung der Schiene für Oberfranken“ näherte man sich aus unterschiedlichsten Blickwinkeln dem Themenkomplex Bahn.

Von Treppenwitz bis Desaster. Landrat Dr. Oliver Bär und IHK-Hauptgeschäftsführer Wolfram Brehm werden deutlich.

Die Elektrifizierung und Modernisierung des sanierungsbedürftigen Schienennetzes stand im Fokus der Konferenz, das machte Landrat Dr. Oliver Bär in seiner Begrüßung anhand der Franken-Sachsen-Magistrale deutlich: Der Bund nehme die Strecke in den Bundesverkehrswegeplan auf und hinterfragt dann mit sich wiederholenden bürokratischen Nutzen-Kosten-Berechnungen seine eigenen Entscheidungen. Für Bär ist es „ein Treppenwitz, dass wir dem Bund jetzt auch noch seine eigenen Entscheidungen erklären müssen“. Es sei für die Menschen

schlichtweg nicht nachvollziehbar, warum nach über 30 Jahren immer noch über die Elektrifizierung der Franken-Sachsen-Magistrale diskutiert werde, machte der Landrat deutlich und forderte schnellere Genehmigungs- und Planungsprozesse.

IHK-Hauptgeschäftsführer Wolfram Brehm sprach in seinem Grußwort von einem „Desaster“.

Die Elektrifizierung der Strecke von Nürnberg über Marktredwitz nach Cheb wurde mit Tschechien in einem Vertrag geregelt. Tschechien habe seine Hausaufgaben gemacht, Deutschland nicht.



Landrat Dr. Oliver Bär



Tag der Schiene: Wie lassen sich Güter von der Straße auf die Schiene verlagern?



Thomas Lang, WILO SE, Roger Mahler, METRANS Deutschland GmbH, Florian Fischer, Contargo Combitrac GmbH, Marcus Klinger, REHAU Industries SE & Co. KG diskutieren mit Andreas Weinrich, Geschäftsführer der Logistik Agentur Oberfranken e.V. / Bild: Stephan Jarmer, IHK für Oberfranken Bayreuth.

Wie lassen sich Güter von der Straße auf die Schiene verlagern? Darüber diskutierte der Geschäftsführer der Logistik Agentur Oberfranken e.V., Andreas Weinrich, in einem ersten Panel mit Roger Mahler, dem Geschäftsführer von METRANS Deutschland, einem der größten Eisenbahnverkehrsunternehmen im Land, dem Standortleiter des Hofer Güterverkehrszentrum, Florian Fischer von der Firma Contargo Combitrac GmbH, sowie Thomas Lang, dem Geschäftsführer der Hofer Niederlassung des Pumpenherstellers WILO SE und Markus Klinger von REHAU Industries SE & Co. KG; als potentielle Verlagerer.

„Vielleicht 1 Prozent“ bei WILO, so Thomas Lang, bei der REHAU AG ist es nicht viel mehr, machte Kling deutlich – die großen international agierenden Mittelständler setzen nach wie vor auf die Straße statt auf die Schiene. Zu teuer, zu unzuverlässig, schlechte Erfahrungen, so die Quintessenz der beiden Unternehmer. Dennoch: Man mache sich Gedanken. Kunden fragten nach der CO₂-Bilanz und hinterfragten Lieferketten, der Fahrermangel und die sukzessiv

steigende CO₂-Bepreisung tun ihr Übriges, so dass die Schiene eine Option ist – wenn denn auf der Schiene auch die Hausaufgaben gemacht würden.

„In der DDR hat man das auf die Reihe gekriegt.“

Roger Mahler über Elektrifizierungsmaßnahmen.

Eine 72stündige Sperrung des Elbtals Ende August hätten dazu geführt, dass 39 METRANS-Züge jeweils 165 km Umweg über Hof nehmen mussten. Das seien 6.435 km zusätzlich gewesen, 2.670 km mit Dieseltraktion zwischen Cheb und Hof. Die dadurch entstehenden Mehrkosten bei Streckensperrungen, Umleitungen etc. haben die Eisenbahnverkehrsunternehmen zu tragen. Hinzukommt: In Hof wusste man nicht einmal, dass besagte METRANS-Züge kommen würden. Der Grund: Zu lange Kommunikationswege im weit verzweigten nicht digitalisierten DB-Konzern. Roger Mahler hätte viele Stellschrauben, an denen er drehen würde, um die Schiene nach vorne zu bringen. Dabei würden

neben der Elektrifizierung und Digitalisierung schon viele kleine Maßnahmen wie Überholgleise und weitere Weichen zu spürbaren Verbesserungen führen, befand Mahler und kritisierte die überbordende Bürokratie und das Nichtvorankommen bei der Modernisierung des Schienennetzes. Ein weiterer Punkt seien die zu hohen Trassengebühren, die den Speditoren Probleme bereiteten, wusste Florian Fischer zu berichten. Das trotz aller Widrigkeiten der Schienengüterverkehr in den letzten 30 Jahren um das Doppelte angestiegen ist – wie eingangs Andreas Weinrich klarstellte – spreche für die Leistungsfähigkeit der Branche und das Potential auf der Schiene.

Auf die Frage Weinrichs, wo man sich rein hypothetisch im Jahr 2050 sehe und ob dann noch immer über die Elektrifizierung diskutiert werden müsse, zeigten sich die Mitdiskutanten entsprechend optimistisch. Auch wenn es immer etwas zu optimieren und zu verbessern gäbe, wie Thomas Lang von WILO SE zu bedenken gab – werde der Schiene eine größere Bedeutung zugesprochen. Der Schiene – kann – die Zukunft gehören.

Tag der Schiene: Das Deutschland-Ticket. Eine Zwischenbilanz.



Gerd Schörner, DB Regio, Anja Steidl, VGN GmbH, und Patrick Leitl, Geschäftsstelle Bahnelektrifizierung, ziehen Bilanz. Jarmer, IHK für Oberfranken Bayreuth.

Wie steht's um das Deutschlandticket? Dieser Frage ging im zweiten Panel Patrick Leitl, Leiter der Geschäftsstelle Bahnelektrifizierung, gemeinsam mit Anja Steidl, Geschäftsführerin des Verkehrsverbundes Großraum Nürnberg (VGN), und Gerd Schörner, Verkehrsvertragsmanager von DB Regio Bayern, nach.

Sowohl Schörner als auch Steidl bestätigten, dass die Fahrgastzahlen im Vergleich zum Vor-Corona-Jahr zugenommen hätten. Durchschnittlich rund 30 Prozent mehr Fahrgäste zählt man im Netz von DB Regio im Vergleich zu 2019, so Schörner. Im VGN sind die Fahrgastzahlen eben-

falls gestiegen, wenn auch nicht überall gleich stark. Im ländlichen Raum stößt das Ticket auf weniger Zuspruch als in den größeren Städten. Damit bestätigt Steidl die jüngsten Zahlen des Verbands der Verkehrsunternehmen (VDV), demnach von Angebotsseite noch was getan werden müsste. Die meisten Zuwächse aber verbucht man mit Abstand bei den langlaufenden Regionalverkehren. Eine Steigerung der Fahrgastzahlen um bis zu 90%.

Ein Punkt, der auch später in der Diskussion aufgegriffen wurde, denn die gestiegenen Fahrgastzahlen spiegeln sich in den Prognosen der Nutzen-

Kosten-Berechnungen bei der Franken-Sachsen-Magistrale nicht wider.

Bei einer möglichen Neuberechnung könnte dieser Aspekt zum Tragen kommen - wenn es das Deutschlandticket dann noch geben sollte. Denn die Weiterfinanzierung ist nach wie vor nicht geklärt. Fest steht schon jetzt: Die von Bund und Länder bisher gemeinsam dafür bewilligten drei Milliarden Euro reichen nicht aus, die Finanzierungslücke bei den Verbänden und Verkehrsunternehmen zu schließen. Anja Steidl machte deshalb unmissverständlich klar: Einigt man sich auf Bund/Länder-Ebene bis zum Ende des Jahres nicht beim Geld, werden die Verkehrsverbände im Freistaat ab 2024 das Deutschlandticket nicht mehr anerkennen.

Auch wenn es noch bei Themen wie Fahrradmitnahme oder die Berücksichtigung von Kindern Verbesserungsbedarf gibt, ist das Deutschlandticket aus Fahrgastsicht ein großer Schritt in die richtige Richtung, weil es dem Tarifdschungel Einhalt geboten hat. Darin waren sich die Diskutanten einig. Demnach ist auch nicht der Preis primär dafür ausschlaggebend, ob man sich ein Deutschlandticket kauft oder nicht. Es sind die unkomplizierte, deutschlandweite Anwendungsmöglichkeit und das vorhandene Angebot, das Ticket auch nutzen zu können. Ein Angebot, das gerade im ländlichen Raum noch ausgebaut werden sollte.

Tag der Schiene: Was kann man aus der Geschichte lernen?

Eine Menge. Das war die Quintessenz eines kurzen, unterhaltsamen historischen Rückblicks in die Geschichte der Eisenbahn in Oberfranken von Dr. Adrian Roßner. Der Historiker machte anhand der Inbetriebnahme der König-Ludwig-Süd-Nord-Bahn 1848 und der Industrialisierung in Oberfranken deutlich: „Kommt die Eisenbahn, kommen die Unternehmen, geht die Eisenbahn, gehen die Unternehmen.“ Die Eisenbahn habe

seinerseits die Industrialisierung nicht nur in größere Städte wie Hof, sondern auch nach Münchberg und dessen gesamtes Umland gebracht, mit der Stilllegung vieler Regionalbahnen sei aber auch der Niedergang zahlreicher traditionsreicher Textilunternehmen einhergegangen.

So lautet denn auch das Fazit Roßners: „Der volkswirtschaftliche Nutzen der Eisenbahn ist deutlich höher als der betriebswirtschaftliche Nutzen.“

Ein Effekt, der bei der Erstellung der König-Ludwig-Süd-Nord-Bahn noch nicht ersichtlich sein konnte, als diese innerhalb von nur elf Jahren geplant und fertiggestellt wurde. Von Lindau über Kempten, Augsburg, Donauwörth, Nördlingen, Nürnberg, Bamberg, Kulmbach nach Hof. Damals vor 175 Jahren. Ein Tempo bei der Umsetzung von der man heute nur träumen kann.

Tag der Schiene: Der Wirtschaftsressort-Leiter der Frankenpost fühlt Landtagskandidaten auf den Zahn.



Stellen sich den Fragen von Matthias Will (Frankenpost) und dem Publikum. V.l.n.r.: Sebastian Körber, MdL (FDP), Tim Pargent, MdL (Die Grünen), Staatsministerin Melanie Huml, MdL (CSU), Holger Gießhammer (SPD) und Rainer Ludwig, MdL (Freie Wähler).

Wie schaut Bayern verkehrspolitisch in 5 Jahren aus? Wie bekommt man mehr Menschen und mehr Güter von der Straße auf die Schiene und will man das überhaupt? Wird das Deutschlandticket als Erfolg gewertet, wie lassen sich Planungs- und Genehmigungsprozesse beschleunigen und vor allem: Wo soll das ganze Geld herkommen? Diesen und weiteren Fragen mussten sich Staatsministerin Melanie Huml (CSU), Grünen-Abgeordneter Tim Pargent, Sebastian Körber, Landtagsabgeordneter der FDP, sowie Freie-Wähler MdL Rainer Ludwig und SPD-Kandidat Holger Gießhammer stellen. AfD-Kandidat Oliver Koller hatte seine Teilnahme krankheitsbedingt kurzfristig abgesagt.

In der Diskussion sprachen sich alle Politiker für die vollständige Elektrifizierung der Franken-Sachsen-Magistral aus. Wie man dorthin kommen könnte, war man unterschiedlicher Auffassung. Melanie Huml sah die Ampel in der Pflicht, schließlich sei das Projekt unter der jetzigen Bundesregierung gestoppt worden – auf Grundlage einer vom seinerseits unionsgeführten Bundesverkehrsministerium in Auftrag gegebenen Nutzen-Kosten-Untersuchung, warf Grünen-Abgeordneter Tim Pargent ein.

Dennoch nahm er wie auch die anderen Diskutanten den Bund in die Pflicht, schließlich stehe das Projekt im Bundesverkehrswegeplan. Sebastian Körber wollte das Land hier nicht ganz aus der Verantwortung lassen. Der Freistaat könne die Weiterführung der gestoppten Planungen aus eigenen Mitteln vorfinanzieren und auch Regionalisierungsmittel einsetzen. Diese würden aber in großen Teilen in den Ausbau der zweiten Stammstrecke landen und so Elektrifizierungsmaßnahmen in Nordbayern verhindern. Dem widersprach nun Melanie Huml energisch und wies daraufhin, dass die Staatsregierung deutlich mehr Geld als in den Vorjahren im Rahmen der Regionalisierungsmittel für SPNV und ÖPNV zur Verfügung stelle.

Für Körber ein Wahlgewinn, das nicht darüber hinwegtäuschen dürfe, dass der Freistaat selbst auch Geld in die Hand nehmen könne, um Strecken zu elektrifizieren.

Freie-Wähler-Abgeordnete Rainer Ludwig hob mit Blick auf die Franken-Sachsen-Magistrale das Bewertungsergebnis von 0,6 hervor und hinterfragte, wie eine Strecke auf einmal so schlecht dastehen könne.

Während Körber hierfür vor allem gestiegene Baukosten als Kostentreiber ausmachte, sah Pargent das Problem in einer viel zu schlechten Nutzenbewertung.

Wer Bahnprojekte plant und umsetzen will, braucht einen langen Atem. Nicht nur bei der Franken-Sachsen-Magistrale. Die Staatsministerin und Bamberger Abgeordnete Melanie Huml wies in diesem Zusammenhang auf die Schnellfahrstrecke zwischen Nürnberg und Erfurt hin. Das unter dem Titel Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8 laufende Ausbauprojekt wurde ab 1991 projektiert, vollständig abgeschlossen ist das Projekt bis heute nicht. Der letzte Ausbauschritt, der Bahnknotenpunkt Bamberg, befindet sich noch im Planfeststellungsverfahren. Inbetriebnahme geplant ist 2034.

Daher stellt sich die Frage: Wie können die Planungen generell deutlich schneller werden?

Für den Grünen-Abgeordneten sollte mit Verweis auf die vom BMDV eingerichtete Beschleunigungskommission Schiene das umständliche

Weiter geht's auf Seite 7...



Tag der Schiene: Besichtigung des Güterverkehrszentrum in Hof.

Genehmigungsverfahren per se auf den Prüfstand gestellt und Elektrifizierungsmaßnahmen als wirtschaftlich angesehen und folglich dessen von wiederholten Nutzen-Kosten-Berechnungen ausgenommen werden. Ein Schritt, den auch Rainer Ludwig gutheißt. Der Freie Wähler machte auf das Konkurrenzverhältnis gegenüber der Metropolenbahn aufmerksam, zu deren Gunsten die Franken-Sachsen-Magistrale nicht hinten runterfallen dürfe.

Sebastian Körber sah in der Digitalisierung eine Chance die Planungen von Infrastrukturprojekten zu forcieren und verwies auf das geplante Planungsbeschleunigungsgesetz.

Auf die Frage, wie man sich in Zukunft fortbewegen werde, ähnelten sich die Antworten. Das Auto will keiner der Beteiligten abschaffen, weil es auf dem Land immer eine zentrale Rolle spielen wird, betonte SPD-Politiker Holger Grießhammer. Geht es nach den Grünen, fährt besagtes Auto vor allem mit Strom, die Vertreterinnen und Vertreter von Freie Wähler, FDP und CSU betonten ihrerseits ihre Technologieoffenheit gegenüber E-Fuels (Körber) und Wasserstoff (Freie Wähler).

Der Bahn kommt nach allen Beteiligten eine Schlüsselrolle bei der Mobili-



Nach der Verkehrskonferenz in den Räumlichkeiten der IHK stand noch eine Besichtigung des Güterverkehrszentrum an. Florian Fischer von der Betreiberfirma des Hofer GVZ, Contargo Combitrac GmbH, sowie Andreas Weinrich von der Logistik Agentur Oberfranken e.V. berichteten

über die Entstehungsgeschichte und Arbeitsweise des GVZ.

Der gemeinsame Tag der Schiene von IHK für Oberfranken Bayreuth und der Geschäftsstelle Bahnelektrifizierung stieß insgesamt auf reges Interesse und eine durchwegs positive Resonanz.

tät der Zukunft zu. Wenn – wie bereits am Morgen deutlich wurde – im Bereich Schiene die Hausaufgaben gemacht werden und das Schienen-

netz ausgebaut und modernisiert werden würde. Die Abgeordneten und Kandidaten versprachen das Ihrige dafür zu tun.

Oberfranken-Achse: Projektbegleitender Arbeitskreis trifft sich in Kulmbach.

Am 27. September traf sich der projektbegleitende Arbeitskreis für die Machbarkeitsstudie Oberfranken-Achse in Kulmbach zu seiner ersten Sitzung.

Michael Beck vom Landratsamt Kulmbach konnte in der hybriden Sitzung 18 Teilnehmerinnen und Teilnehmer begrüßen. Neben den Auftragnehmern vom Schweizer Planungsbüro Enotrac AG sowie den Subauftragnehmern, der hynes GmbH für das Thema Wasserstoff, und SMA & Partner AG für das Thema Fahrplan, nahmen auch Vertreterinnen und Vertreter von DB Energie und DB Netz,

dem Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr, der Bayerischen Eisenbahngesellschaft sowie dem Sächsisch-Bayerischen Städtenetz teil. Der Teilnehmerkreis veranschaulicht, wie groß das gemeinsame Interesse ist, die größte Diesel-Insel Mitte Europas zu dekarbonisieren.

Wie genau dies gelingen kann, soll anhand von drei Zeithorizonten dargestellt werden: 2032 endet die Vertragslaufzeit mit DB Regio für das Neigetech-Netz des Expressverkehrs Nordbayern. Hier sollen neuartige Neigetech-Hybridzüge zum

Einsatz kommen, die sowohl mit Fahrdraht, Akku als auch Brennstoffzelle fahren können. 2035 läuft der Vertrag mit Agilis für den Regionalverkehr Oberfranken aus, der eine Umstellung von Dieseltriebwagen auf Akku-Fahrzeuge zur Folge haben soll. Dritter Zeithorizont 2040 resultiert aus dem klimapolitischen Ziel der Staatsregierung bis dahin klimaneutral zu sein. Das bezieht den Schienengüterverkehr ausdrücklich mit ein.

Das Ergebnis soll noch im ersten Halbjahr 2024 vorliegen. Bis dahin liegt noch viel Arbeit vor den Beteiligten.



Transeuropäisches Verkehrsnetz: Fliegt die Franken-Sachsen-Magistrale aus dem TEN-Netz?

Bereits seit einem Jahr gibt es Bestrebungen, die darauf abzielen, den Status der Franken-Sachsen-Magistrale als transeuropäische Bahnstrecke der mit ihr konkurrierenden Relation Nürnberg — Schwandorf — Furth/W. — Prag (Metropolenbahn) zu übertragen.

Dies führte dazu, dass im April 2023 der Ausschuss für Tourismus und Verkehr des Europäischen Parlaments (TRAN) einem Bericht zugestimmt hat, der die Aufnahme der Metropolenbahn in das transeuropäische Kernnetz für den Personen- und Güterverkehr im Rhein-Donau-Korridor zum Inhalt hatte.

Zwar würde die Franken-Sachsen-Magistrale demnach zwar nicht, wie ursprünglich beabsichtigt, ihren Status als TEN-Strecke verlieren, aber dafür ein gewichtiges Argument hinsichtlich der Priorisierung beider unbestreitbar wichtigen Bahnprojekte. Bisher scheint die Bundesregierung diesem Vorhaben skeptisch gegenüberzustehen, das TEN-Netz um eine weitere bayerisch-tschechische Schienenverbindung zu erweitern.

Wir meinen aus gutem Grund: Die Bahnstrecke Nürnberg – Marktredwitz – Schirnding – Eger ist als südwestlicher Abschnitt der Franken-Sachsen-Magistrale Nürnberg – Dresden Teil des TEN-V-Netzes. Sie bündelt vier elektrifizierte Bahnstrecken von Leipzig, Dresden, Aussig a.d.E. und Prag nach Nürnberg. Wegen der Elektrifizierungslücke auf

bayerischem Gebiet kann diese Bahnstrecke ihre geographische und historische Verknüpfungsfunktion in der Mitte Europas heute nicht ausüben. Sowohl der Fernverkehr als auch der langlaufende Güterverkehr umfahren diese Relation weiträumig.

Diese Elektrifizierungslücke zu schließen, bekräftigten deshalb Tschechien und Deutschland bereits 1995 in einem bilateralen Vertrag. Tschechien hat seine vertraglichen Vereinbarungen unter Verwendung europäischer Mittel bereits 2012 erfüllt. Aus diesem Grund ist die Strecke Nürnberg-Cheb-Prag heute auch leistungsfähiger als die Verbindung über Furth im Wald, wenngleich Deutschland seinen bisherigen vertraglichen Verpflichtungen noch nicht nachgekommen ist.

Ihr eingleisiger Anteil liegt bei 27%, der Elektrifizierungsgrad bei rund 60%, wobei lediglich 7 Kilometer in Tschechien noch nicht elektrifiziert sind. Bei der Relation von Nürnberg über Furth im Wald nach Prag ist fast jeder zweite Schienenkilometer eingleisig und der Elektrifizierungsgrad liegt bei lediglich 40% Prozent (darunter auch 75 nicht elektrifizierte Schienenkilometer in Tschechien).

Hinzukommen topographische Herausforderungen, die besonders für den schweren Güterverkehr geradezu unüberwindbar sind. Auf drei Teilstrecken an der Frankenalb und im Böhmerwald sind innerhalb von 10 km 100 bis 120 Höhenmeter zu bewältigen. Durch diese Gebirgsab-

schnitte ist die Schienenstrecke Nürnberg-Furth/W.-Prag für den schweren Güterverkehr letztendlich ungeeignet.

Wir halten auch die Metropolenbahn für eine wichtige Schienenverkehrsverbindung, die modernisiert, ausgebaut und elektrifiziert werden muss. Dennoch ist für uns eindeutig, dass die Franken-Sachsen-Magistrale Priorität haben muss.

- 1) Aufgrund der deutsch-tschechischen Vereinbarungen von 1995 ist die Strecke auf tschechischer Seite bereits ausgebaut und elektrifiziert worden, im Gegensatz zur Metropolenbahn.
- 2) Die Metropolenbahn ist aufgrund ihrer Topographie für den schweren Güterverkehr ungeeignet.
- 3) Die Region wartet seit über 30 Jahren auf die Elektrifizierung. Mit dem Abschluss der Vorplanungen ist das Projekt vergleichsweise weit gediehen ist.

Durch den Klimawandel, durch geopolitische Veränderungen und wachsende wirtschaftliche Verflechtungen in Mittel- und Osteuropa z. B. in der Automobilindustrie wachsen die Dringlichkeit und der Nutzen des Lückenschlusses der Franken-Sachsen-Magistrale deutlich an.

Diesem muss endlich Rechnung getragen werden!

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