

# Geschäftsstelle Bahnelektrifizierung Bayern-Sachsen

## #update

### Geschäftsstelle Bahnelektrifizierung | Dezember 2023



*Ende November fand in Chemnitz auf Einladung des Auswärtigen Amtes das Erste Deutsch-Tschechische Regionalforum statt. Staatsministerin für Europa, Anna Lührmann, eröffnete die Konferenz.*

**Sehr geehrte Damen und Herren,**

Wussten Sie, dass 30 Prozent der europäischen Bevölkerung in Grenzräumen lebt? Für mich war das eine neue Erkenntnis, die umso deutlicher macht, wie wichtig es ist, dass Mobilität auch grenzüberschreitend gedacht wird. Auf dem Ersten Deutsch-Tschechischen Regionalforum auf Einladung des Auswärtigen Amtes in Chemnitz wurde der Blick über den Tellerrand gewagt.

Dabei wird nicht nur klar, dass andere Relationen mit den gleichen Herausforderungen zu kämpfen haben, sondern auch Bauprojekte 300 km weiter nördlich Auswirkungen auf unsere Region und den Schienenverkehr haben.

Erkenntnisreich war auch der Besuch des des Sächsisch-Bayerischen Städtenezses im VW-Werk in Zwickau. Dort konnten

wir uns mit Logistikleiter Ronny Wolf über die Grenzen und Möglichkeiten der Schiene für den größten Arbeitgeber Sachsens austauschen.

**Sehr geehrte Damen und Herren,  
liebe Mitstreiter und Leserinnen  
und Leser,**

Mit unserem Dezember-Newsletter möchte Ihnen auf diesem Wege ein besinnliches und frohes Weihnachtsfest und einen guten Start in ein ereignisreiches und gesundes neues Jahr wünschen!

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

# Städtenetz und Ministeriumsvertreter besuchen VW-Werk in Zwickau



*V.l.n.r.: Martin Reinhold, Stadt Chemnitz, Stephan Berger, Leiter Abt. 5 Mobilität SMWA, Robert Veitenhansl, stellv. Leiter Referat Schieneninfrastruktur, Eisenbahnwesen, StMB, Markus Egger, Bayerische Eisenbahngesellschaft, Wolfgang Biersack, Stadt Marktredwitz, Jürgen Stader, Stadt Hof, Günter Finzel, Stadt Bayreuth, Karl Schneider, Planungsverband Region Chemnitz, Dorothee Finzel, Geschäftsführerin Städtenetz, Hagen Brosig, Stadt Plauen, Sven Dietrich, Stadt Zwickau, Andreas Weinrich, Logistik Agentur Oberfranken e.V. und Patrick Leitl, Leiter der Geschäftsstelle Bahnelektrifizierung.*

**Die Novembersitzung des Arbeitskreis Verkehr des Sächsisch-Bayerischen Städtenetzes führte die Städtevertreter dieses Mal an einen besonderen Ort – dem VW-Werk in Zwickau. Die Akteure tauschten sich dort mit dem Logistikleiter von VW-Sachsen, Ronny Wolf, sowie Vertretern des sächsischen und bayerischen Verkehrsministerium und der Bayerischen Eisenbahngesellschaft aus.**

VW-Sachsen ist der größte Arbeitgeber im Freistaat. Allein am Standort Zwickau werden ca. 200.000 E-Autos im Jahr produziert.

Vom Inbound der Fertigungsteile für die Montage bis zum Outbound vertriebsbereiter E-Autos umfasst das

Portfolio des Logistikchefs eine Vielzahl an Aufgaben, Herausforderungen und Problemstellungen. Die Schiene nimmt dabei für die Logistik des Werks eine wichtige Rolle ein. Jedes zweite Auto verlässt das Werk per Zug – allesamt Richtung Norden. Denn nach wie vor endet die Elektrifizierung gen Süden im Hofer Hauptbahnhof. Der Lückenschluss zwischen Nürnberg – Marktredwitz und tschechischer Grenze könnte dem Autobauer neue Möglichkeiten eröffnen, einerseits für den Vertrieb, andererseits für die innerbetriebliche Logistik. Im Produktionsverbund des Werkes Zwickau mit den VW- und Skoda-Werken in Tschechien und der Slowakei braucht es eine Alternative zur Elbtalbahn über Eger. Die Diesel-Insel in Nordbayern ist

geographisch bedingt Dreh- und Angelpunkt für Nord/Süd- und Ost/West-Verkehre. Nicht ohne Grund ist die Franken-Sachsen-Magistrale auch Bestandteil des TEN-Kernnetzes im Korridor Rhein-Donau sowohl für den Schienenpersonen- als auch den Schienengüterverkehr.

Ohne den Lückenschluss kann die Strecke ihrer geostrategischen Schlüsselrolle für den internationalen Schienenverkehr nicht gerecht werden. Schlimmer noch: Sie stellt in der Mitte Europa ein Hemmnis dar; eine Diesel-Insel, die es mit viel Zeitaufwand und Geld zu umfahren gilt.

Ein Grund von vielen, warum die Elektrifizierung der Franken-Sachsen-Magistrale notwendig ist.



# Erste Deutsch-Tschechische Regionalkonferenz in Chemnitz bringt neue Erkenntnisse.



Die Europaminister aus Tschechien, Deutschland und Sachsen, Martin Dvořák, Anna Lührmann und Katja Meier diskutieren u.a. mit dem Landrat von Mittelsachsen, Dirk Neugebauer.

Ende November folgten zahlreiche Vertreterinnen und Vertreter aus Bayern, Sachsen und Tschechien der Einladung des Auswärtigen Amtes zum Ersten Deutsch-Tschechischen Regionalforum nach Chemnitz. Aus der Region nahmen Michal Pospíšil, zweiter Bürgermeister der Stadt Cheb und neuer Vorsitzender der Arbeitsgemeinschaft Böhmen der Euregio Egreensis, Günter Finzel vom Sächsisch-Bayerischen Städtenetz und Geschäftsstellenleiter Patrick Leitl teil.



V.l.n.r.: Michal Pospíšil, Günter Finzel und Patrick Leitl.

In mehreren Workshops diskutierten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer über Fragen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit in den Bereichen Arbeitsmarkt, Gesundheitsversorgung und Mobilität.

Für die Anrainer der Franken-Sachsen-Magistrale stand dabei die vollständige Elektrifizierung der Strecke und der damit verbundene Lückenschluss an das leistungsfähige Schienennetz in Deutschland und

Tschechien auf der Agenda sowie das für die Anrainerregion wenig befriedende Memorandum of Understanding zwischen dem tschechischen und deutschen Verkehrsministerium. Dies wurde auch gegenüber Staatsministerin Lührmann deutlich kommuniziert, die versprach sich der Thematik aus europapolitischer Perspektive anzunehmen und sich für die Elektrifizierung einzusetzen.

In der Diskussion zeigte sich, dass viele Akteure mit ähnlichen Herausforderungen zu kämpfen haben. Seit 30 Jahren kämpft beispielsweise die Oberlausitz für die Elektrifizierung der Strecke Dresden – Görlitz.

Auch hier sind es Nutzen-Kosten-Berechnungen, die auf Parametern gründen, die zu einem negativen wirtschaftlichen Ergebnis führen. Wie auch bei der Franken-Sachsen-Magistrale wird auf die derzeit in Arbeit befindliche neue gesamtdeutschen Verkehrsprognose „Schiene“ verwiesen. Ergebnisse sollen hierzu im Frühjahr 2024 vorliegen, auf deren Grundlage dann eine vorgezogene Bedarfsplanüberprüfung erfolgen kann.

Bedenkt man, dass die Neubewertung der Franken-Sachsen-Magistrale, die zu dem katastrophalen Ergebnis eines NKV von 0,6 geführt hat, fast zwei Jahre in Anspruch genommen hat, ist davon auszugehen, dass auf diesem Wege vor 2025 nicht mit einer Entscheidung aus Ber-

lin zu rechnen ist, wie es mit der Franken-Sachsen-Magistrale weitergeht.

Unabhängig dieser Zeitspanne, bleibt die Frage offen, inwieweit die Verkehrsströme in der Region oder die Zuwachsraten im Schienenpersonenverkehr durch das Deutschland-Ticket, die insbesondere in langlaufenden Regionalverkehren zu Buche schlagen, Berücksichtigung finden. Bisher wurden einzelne Strecken zu isoliert voneinander betrachtet, Prognosen aus Tschechien ignoriert und Potentiale nicht gesehen. Die Konsequenz ist eine Verkehrsprognose, die bereits längst von der Realität eingeholt worden ist und trotzdem für Wirtschaftlichkeitsberechnungen von Elektrifizierungsmaßnahmen herangezogen wurde. Mit dem bekannten Ausgang.

Es ist wichtig dafür Sorge zu tragen, dass einzelne Relationen kontextualisiert werden und Verkehrsströme in ihrer Gänze Berücksichtigung finden. Würde man dies beherzigen, wäre die Relation Dresden/Görlitz eine Weiterführung der Franken-Sachsen-Magistrale, deren Elektrifizierung uns genauso „gut tun“ würde wie umgekehrt. Sich verstärkt miteinander auszutauschen und gemeinsam für ein leistungsfähiges Schienennetz zu kämpfen, war denn auch die Quintessenz der Veranstaltung. Nur gemeinsam lässt sich die Selbstblockade auf der Schiene lösen.

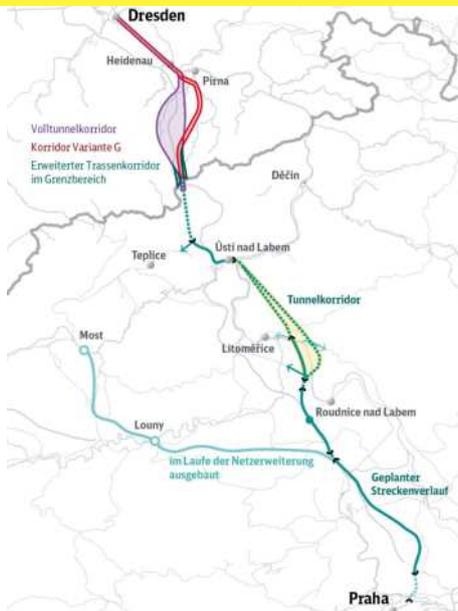


# Erzgebirgstunnel: Ein Mega-Projekt veranschaulicht die Bedeutung der Franken-Sachsen-Magistrale

Im Memorandum of Understanding zum grenzüberschreitenden Schienenverkehr zwischen Deutschland und Tschechien genießt die Neubausstrecke Dresden — Prag die höchste Priorität. Herzstück der ca. 150 km langen Strecke ist der zweigleisige, grenzüberschreitende Neubau zwischen Heidenau und Ústí nad Labem. Laut Vorzugvariante soll dieser Abschnitt größtenteils durch das Erzgebirge führen. 18 Kilometer auf deutscher Seite und 12 Kilometer auf tschechischer Seite Tunnel. Ein grenzüberschreitendes Megaprojekt der Superlative, das auch unmittelbar Auswirkungen auf unsere Region hat.

Durch die damit verbundenen Baumaßnahmen wird es im Bereich Güterbahnhof Dresden-Friedrichstadt sowie zwischen Heidenau und Bad Schandau zu monatelangen Sperrungen kommen. Da Bad Schandau bis dato jedoch der einzige elektrifizierte Grenzübergang zwischen Deutschland und Tschechien ist, würden diese Sperrungen weitreichende Konsequenzen für den gesamten Güterverkehr zwischen Ost- und Mitteleuropa zur Folge haben.

Soll es hier nicht zu einem Kollaps kommen, braucht es eine adäquate Ausweichroute und die führt über Cheb nach Marktredwitz auf den Ostkorridor Süd, dessen Abschnitt Hof — Marktredwitz bis dato fertiggestellt sein sollte. Bereits heute ist die Strecke eine stark genutzte Ausweichroute, wenn es bei Bad Schandau zu Problemen kommt. Allerdings müsste



hierfür die 25 km lange Elektrifizierungslücke zwischen Cheb und Marktredwitz geschlossen werden, wobei 18 km davon auf Deutschland entfallen würden. Tschechien ist gewillt auf seiner Seite tätig zu werden — gäbe es die entsprechenden Signale aus Berlin bereits im nächsten Jahr. Allerdings fehlen diese bisher. Einen Planungsauftrag hat DB Netz für diesen Abschnitt noch nicht.

Als Teil der ABS Nürnberg-Marktredwitz-Schirnding-CZ/Grenze gilt der Lückenschluss als unwirtschaftlich. Ändert das BMDV diesbezüglich nicht seine Meinung, steuern wir mit Ansage auf eine logistische Katastrophe zu.

Diese Tatsache veranschaulicht ein-

mal mehr, die immanente Bedeutung, die die Franken-Sachsen-Magistrale als Dreh- und Angelpunkt von Ost-West und Nord-Süd-Verkehre in der Mitte Europas inne hat. Es ist an der Zeit für ein Umdenken im BMDV!

## Neue Folge online!



Seit Mitte Dezember ist eine neue Folge des Podcasts „Allerhöchste Eisenbahn“ online.

Diese können Sie hier abrufen:



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