

Der Newsletter der



Geschäftsstelle  
Bahnelektrifizierung  
Bayern-Sachsen

# #update

April  
2025



## DELEGATION AUS DER REGION WIRBT IN BERLIN FÜR FRANKEN-SACHSEN-MAGISTRALE.

Constance Arndt, Oberbürgermeisterin der Stadt Zwickau, Dr. Oliver Bär, Landrat des Landkreises Hof, Thomas Ebersberger, Oberbürgermeister der Stadt Bayreuth, Armin Kroder, Landrat des Nürnberger Landes und Florian Wiedemann, Landrat des Landkreises Bayreuth führten die Delegation an. | Seite 3

SEITE 2  
| FRANKEN-SACHSEN-MAGISTRALE  
DOCH WIRTSCHAFTLICH!

SEITE 4  
| WAS BRINGT DER  
KOALITIONSVERTRAG?

## ETAPPENSIEG: FRANKEN-SACHSEN-MAGISTRALE DARF WEITERGEPLANT WERDEN.

**Berlin. Diese Nachricht schlug ein wie eine Bombe. Die Franken-Sachsen-Magistrale ist jetzt doch wirtschaftlich. Ein neues Nutzen-Kosten-Verhältnis bestätigt der Ausbaustrecke einen Wert von 1,06.**

Seit über 30 Jahren kämpfen die Anrainer für die vollständige Elektrifizierung der Franken-Sachsen-Magistrale. Seit vier Jahren liegen die Planungen auf Eis, weil der Strecke in einer Neubewertung nach Abschluss der Vorplanungen ein, als unwirtschaftlich eingestuftes Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV von 0,6) unterstellt wurde.

Die Region und die beiden Freistaaten Bayern und Sachsen haben sich damit nicht abgefunden und unvermindert weiter für den Lückenschluss und die Anbindung an das leistungsfähige elektrifizierte Schienennetz gekämpft.

### Wie sich nun herausstellt: Mit Erfolg.

In Berlin wurde ein parteiübergreifender Parlamentskreis Franken-Sachsen-Magistrale ins Leben gerufen, der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages forderte im Herbst 2023 das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) einstimmig zu einer Neubewertung des ABS Nürnberg-Marktredwitz-D/CZ-Grenze auf. Im Januar 2024 verkündete das Ministerium schließlich, dass die Strecke aufgrund einer neuen Verkehrsprognose neu bewertet wird. Anfang April 2025 verkündete schließlich Volker Wissing die gute Nachricht höchstpersönlich: Das neu bewertete Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) liegt bei 1,06, das zwischenzeitlich gestoppte Bedarfsplanprojekt gilt (wieder) als wirtschaftlich.

In einem Schreiben des BMDV an die Leipziger Bundestagsabgeordnete Dr. Paula Piechotta (Bündnis 90/Die Grünen), eine der Sprecherinnen des Parlamentskreises, heißt es dazu: „Mit einem wirtschaftlichen Bewertungsergebnis kann die DB InfraGO die Planungen des Bedarfsplanvorhabens weiterführen, sofern Haushaltslage dies zulässt.“

### WAS BRINGT EIN POSITIVES NUTZEN-KOSTEN-VERHÄLTNIS (NKV)?

Ausbauvorhaben – etwa Elektrifizierungen – im bundeseigenen Schienennetz werden vom Bund in der Regel nur dann umgesetzt, wenn sie als sogenannte Bedarfsplanprojekte gelten. Das sind Projekte, die auf Beschluss des Bundestages in den Bedarfsplan Schiene des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSchWAG) aufgenommen wurden.

Voraussetzung für die Aufnahme in den sogenannten Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans ist, dass das Vorhaben als wirtschaftlich gilt – also ein Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) größer als 1 aufweist. Das bedeutet: Im Rahmen einer Wirtschaftlichkeitsberechnung überwiegt der Nutzen die Kosten.

Nach derzeit geltender Gesetzeslage gemäß BSchWAG und Bundeshaushaltsordnung (BHO) wird die Wirtschaftlichkeitsberechnung nicht nur vor Aufnahme eines Projekts durchgeführt, sondern nach Abschluss der Vorplanungen (Leistungsphase 2) erneut bewertet. Ohne ein positives NKV in der Neubewertung kann die Entwurfs- und Genehmigungsplanung (Leistungsphasen 3 und 4) nicht begonnen werden.

Im Falle der Franken-Sachsen-Magistrale ergab die zweite Wirtschaftlichkeitsberechnung nach der Vorplanung im Mai 2022 ein NKV von 0,6. Damit galt das Bedarfsplanprojekt als unwirtschaftlich und wurde gestoppt. Mit dem nun vorliegenden positiven Wirtschaftlichkeitsergebnis steht der Weiterplanung aus rechtlicher Sicht nichts mehr im Wege.

Diese wiederholten Wirtschaftlichkeitsberechnungen stoßen seit Jahren auf Kritik. Die vom BMDV eingesetzte Beschleunigungskommission Schiene forderte bereits in ihrem Abschlussbericht im Dezember 2022 die Abschaffung der Neubewertungen. Das Sächsisch-Bayerische Städtennetz, die IG E Nürnberg-Bayreuth-Cheb, die Geschäftsstelle Bahnelektrifizierung und zahlreiche Branchenverbände kritisieren diese Praxis – insbesondere bei Elektrifizierungsmaßnahmen – als zu bürokratisch, personalintensiv, zeitaufwendig und vor allem unnötig.

## DELEGATION WIRBT IN BERLIN FÜR FRANKEN-SACHSEN-MAGISTRALE



Zwar sind mit der positiven Neubewertung die rechtlichen Voraussetzungen für die Weiterplanung erfüllt, dennoch steht das Bedarfsplanprojekt noch unter Finanzierungsvorbehalt: Der Lückenschluss der Franken-Sachsen-Magistrale kann weitergeplant werden, „sofern die Haushaltslage dies zulässt“, heißt es aus dem BMDV.

Damit die entsprechenden Mittel bereitgestellt werden und der Planungsauftrag zeitnah erfolgt, ist eine große Delegation aus der Region Anfang April nach Berlin gereist, um im Gespräch mit Bundestagsabgeordneten für die Franken-Sachsen-Magistrale zu werben. Denn die Beteiligten mahnen: Noch ist die Realisierung nicht gesichert!

Im Rahmen der Veranstaltung wurden auch erste Ergebnisse eines Gutachtens im Auftrag des Städteneetzes skizziert, das die Bedeutung der Strecke Nürnberg - Cheb für den Güterverkehr hervorhebt. Das Gutachten wird im Rahmen einer Bahnkonferenz am 30. April im bayernhafen in Nürnberg im Beisein von Staatsminister Bernreiter vorgestellt.

„Wir freuen uns sehr über die Nachricht, wengleich es bis zur Inbetriebnahme noch ein weiter Weg ist. Wir haben uns mit vereinten Kräften für die Elektrifizierung stark gemacht. Unser breites länderübergreifendes Bündnis – stark unterstützt seitens der Staatsregierungen in Sachsen und Bayern sowie im Schulterschluss mit den Bundestagsabgeordneten des Parlamentskreises – war wichtig, um dieses wertvolle Etappenziel zu erreichen.“

**Dr. Oliver Bär**  
Landrat des Landkreises Hof

„Das ist ein Meilenstein für unsere Region, auf den wir schon sehr lange gewartet haben. Das gilt gleichermaßen für unsere tschechischen Nachbarn, die ihre vertraglichen Verpflichtungen bereits erfüllt haben und darauf warten, dass auch Deutschland das gemeinsame Abkommen aus dem Jahr 1995 endlich erfüllt. Deshalb gilt: Der Bund muss die Bahn unverzüglich mit den Weiterplanungen für die Leistungsphasen 3 und 4 beauftragen, damit die bisherigen Ergebnisse nicht veralten und weitere Zeit verloren geht!“

**Armin Kroder,**  
Landrat des  
Landkreis Nürnberger Land

„Die Franken-Sachsen-Magistrale ist wirtschaftlich, damit erfüllt die Strecke die rechtlichen Voraussetzungen für eine Weiterplanung. Damit weitergeplant werden kann, müssen aber auch die finanziellen Mittel dafür hinterlegt werden. Die Strecke steht auf Beschluss des Bundestages im Bedarfsplan Schiene. Der Bundestag muss jetzt dafür Sorge tragen, dass die Gelder dafür auch vorhanden sind und verlässliche Planungssicherheit geschaffen wird.“

**Florian Wiedemann, Landrat des  
Landkreises Bayreuth**

„Wir sind wieder im Rennen! Für uns war immer klar, dass die Strecke wirtschaftlich ist und die erste Neubewertung die Potenziale der Franken-Sachsen-Magistrale als international bedeutsame Ost-West-Verbindung nicht ausreichend berücksichtigt hat. Dennoch gilt: Wir haben vier Jahre durch diese unnötige Extraschleife verloren. Die Planungsverfahren müssen beschleunigt und Elektrifizierungsmaßnahmen von Wirtschaftlichkeitsberechnungen befreit werden, weil sie bei stark befahrenen Strecken wirtschaftlich sind!“

**Thomas Ebersberger, Oberbürgermeister der Stadt Bayreuth**

„Das sind sehr gute Nachrichten für unsere Region. Die vollständige Elektrifizierung der Sachsen-Franken-Magistrale von Nürnberg über Dresden nach Görlitz ist für unsere Region von enormer Bedeutung. Das ist die Grundvoraussetzung für die Anbindung an das leistungsfähige Schienennetz und den Fernverkehr auch in Richtung Süden. Wir brauchen den Lückenschluss auf bayerischer, aber auch auf sächsischer Seite bis nach Polen!“

**Constance Arndt, Oberbürgermeisterin  
der Stadt Zwickau**



## WAS IM KOALITIONSVERTRAG STEHT & WIE ES ZU BEWERTEN IST...

Derzeit befindet sich der Entwurf des schwarzrote Koalitionsvertrages in den Parteien zur Abstimmung. Wir haben schon einmal reingeschaut und analysiert, was der 144-seitige Entwurf unserer Region und insbesondere der Schiene bringt..

**1** "Die HLK-Sanierung wird aus dem Sondervermögen Infrastruktur finanziert und an dessen Laufzeit gekoppelt. Dadurch stehen die Mittel der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung wieder für die Fläche zur Verfügung."

**2** "Elektrifizierung ist Klimaschutz: Wir werden sie beschleunigen und auf das Kosten-Nutzen-Verhältnis verzichten. Die Digitalisierung und die Elektrifizierung finanzieren wir aus dem KTF."

**3** "Zentrale Teile der Verkehrsinfrastruktur nach Polen und der Tschechischen Republik werden zügig ausgebaut. Dafür stellen wir schnellstmöglich Planungsrecht und Finanzierung sicher."

Derzeit fließt alles Geld in die Hochleistungskorridore. Damit besteht die Chance auf mehr finanzielle Planungssicherheit für Bedarfsplanprojekte, denen Stand jetzt aufgrund der Korridorsanierungen diese eben fehlt.

Die ABS-Nürnberg-Marktredwitz-D/CZ-Grenze ist eine Elektrifizierungsmaßnahme. Damit besteht die Chance auf Finanzierung des Projektes aus dem KTF (Es stehen 10 Mrd. pro Jahr zur Verfügung)

Was sind zentrale Teile der Verkehrsinfrastruktur? Das ist sehr schwammig formuliert. Für uns ist klar: Die Franken-Sachsen-Magtrale als TEN-V-Strecke gehört dazu!

### Kurz notiert...

Zwar ist eine weitere Entflechtung zwischen Betrieb und Infrastruktur geplant, eine Trennung sieht der Entwurf nicht vor. **Allianz pro Schiene** begrüßt zwar die geplanten Mehrinvestitionen in die Schiene & das Bekenntnis zum Deutschlandticket, vermisst aber weiterhin eine klare Strategie, wie die Bahn in Zukunft aufgestellt werden soll.



Der **Mobilitätskongress** und der **Bahnkongress Bayern** des CNA e.V. bzw. BahnCluster Bayern Anfang April in Nürnberg sind wichtige Veranstaltungen, um sich mit ExpertInnen der Branche auszutauschen neue Kontakte zu knüpfen. Geschäftsstellenleiter Patrick Leitl war wieder vor Ort.

Die Geschäftsstelle Bahnelektrifizierung Bayern-Sachsen in der Logistik Agentur Oberfranken e.V. wird finanziert & getragen von: