

Geschäftsstelle Bahnelektrifizierung Bayern-Sachsen

#update

Geschäftsstelle Bahnelektrifizierung | Mai 2024



Gemeinsam grenzüberschreitend für den Lückenschluss. Vertreter aus Politik und Wirtschaft aus Sachsen, Bayern und Tschechien unterzeichnen am Rande eines internationalen Verkehrsgipfels in Karlovy Vary die „Karlsbader Erklärung“. Foto: Miroslav Nový.

Sehr geehrte Damen und Herren,

Wo stehen wir? Eine Frage, die angesichts zahlreicher bahnpolitischer Reformen gar nicht so leicht zu beantworten ist. In unserer fünften Podcast-Folge gehen wir mit der Bundestagsabgeordneten Lisa Badum u.a. dieser Frage nach. Den Link finden Sie auf den folgenden Seiten. Welche Maßnahmen derzeit diskutiert oder in Umsetzung befindlich sind und was für Auswirkungen diese auf uns haben könnten, können Sie im Rahmen einer kleinen Standortbestimmung und Begriffs-erklärung auf Seite 5 lesen.

Wo hingegen die Region in Sachen Franken-Sachsen-Magistrale steht, ist leicht zu beantworten: Nämlich ohne ‚Wenn‘ und ‚Aber‘ hinter diesem wichtigen Verkehrsprojekt.

Auf einem gemeinsam organisierten

internationalen Verkehrsgipfel am 2. Mai in Karlovy Vary haben zahlreiche Vertreter aus Wirtschaft und Politik der Anrainer-Regionen ein starkes grenzüberschreitendes Zeichen für die Elektrifizierung gesetzt und auf deren verkehrliche Bedeutung in Mitteleuropa und insbesondere im Dreieck Dresden - Nürnberg - Prag hingewiesen.

Näheres hierzu können Sie auf den folgenden Seiten unseres Newsletters nachlesen.

Ich wünsche Ihnen 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

Verkehrsgipfel in Karlsbad: Ein starkes Plädoyer für die Franken-Sachsen-Böhmen-Magistrale



Ein starkes Zeichen für die Region: Martin Kupka, Tschechiens Verkehrsminister, Christian Bernreiter, Bayerischer Staatsminister für Wohnen, Bau und Verkehr und Ines Fröhlich, Staatssekretärin im Sächsischen Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, folgten dankenswerterweise der Einladung aus der Region und diskutierten miteinander über den Ausbau des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs. Fotos: Miroslav Nový.

Karlsbad. 35 Jahre nach dem Fall des Eisernen Vorhangs und 20 Jahre nach der EU-Osterweiterung klaffen immer noch empfindliche Lücken im transeuropäischen Streckennetz. Das war das Thema eines internationalen Verkehrsgipfels in Karlsbad, zudem Wirtschaft und Anrainerregionen der Franken-Sachsen-Magistrale Nürnberg—Dresden—Görlitz und der Erzgebirgsmagistrale von Eger (Cheb) nach Aussig a. d. Elbe (Usti nad Labem) geladen hatten.

Rund 120 hochrangige Vertreterinnen und Vertreter aus Wirtschaft und Politik folgten der Einladung nach Karlsbad, an der auch die Verkehrsminister aus Tschechien und Bayern und die Verkehrs-Staatssekretärin aus Sachsen teilnahmen.

In einer gemeinsamen "Karlsbader Erklärung" appellierten die Repräsentanten der Region an die Regierungen in Berlin und Prag, die zentralen grenzüberschreitenden Bahnvorhaben von europäischer Bedeutung ohne weitere Verzögerungen zu realisieren. Hier könne die europäische

Einigung und Zusammenarbeit in Mitteleuropa unter Beweis gestellt werden, heißt es in der Erklärung. "Die Verkehrsinfrastruktur ist für den Zusammenhalt unseres Kontinents von größter Bedeutung", macht **Tomás Linda** deutlich, der Vorstandsvorsitzende der Wirtschaftskammer der Region Karlsbad.

Konkret geht es in der "Karlsbader Erklärung" um den Ausbau und die Elektrifizierung des transeuropäischen Schienennetzes an der zentralen Nahtstelle von Ost und West.

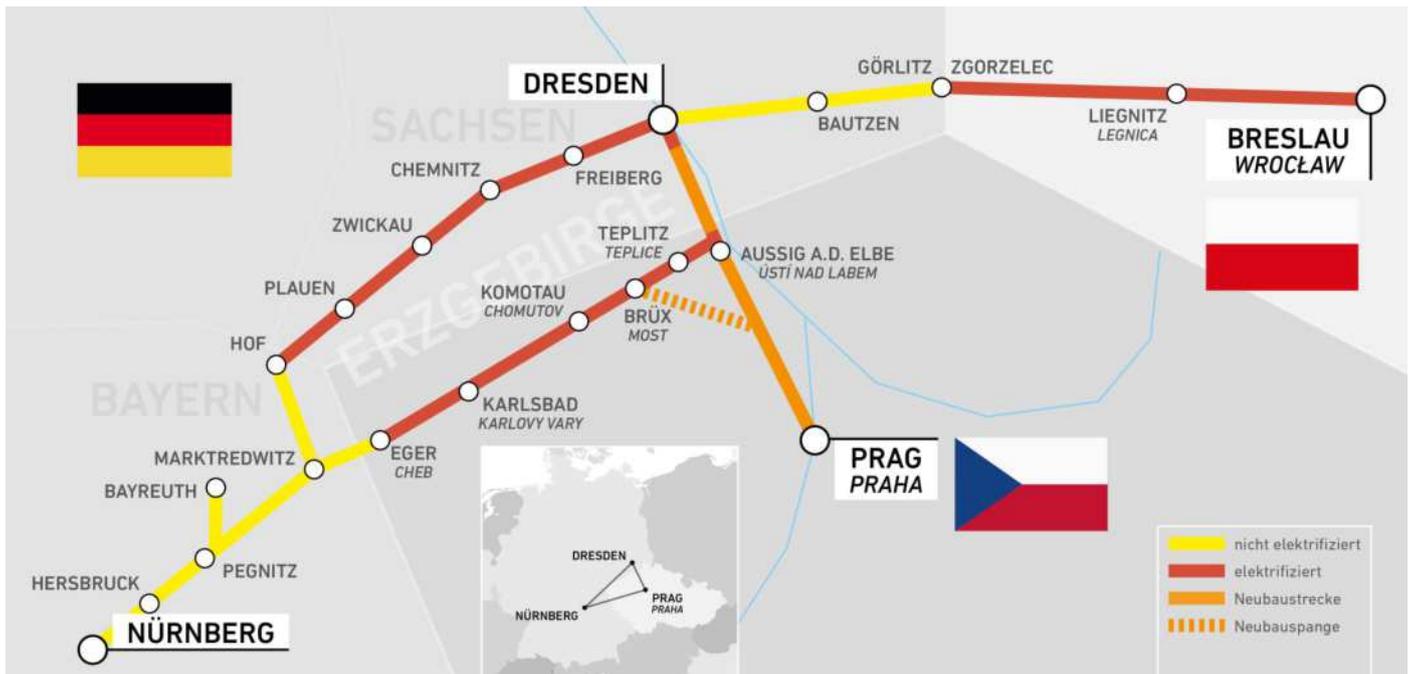
Die Verantwortlichen fordern einen Ausbau zwischen Bayern, Tschechien, Sachsen und Polen, darunter auch die Elektrifizierung der Schienenwege Nürnberg – Marktredwitz – Hof – Chemnitz – Dresden – Görlitz – Breslau/Wroclaw; sowie den für den Schienengüterverkehr wichtigen Abzweig von Marktredwitz nach Eger/Cheb.

Das Schließen dieser Lücken würde ein leistungsfähiges Magistralen-Dreieck zwischen Nürnberg, Dresden und Prag zur Folge haben, mit

schnellen und robusten Verbindungen zwischen den Metropolen für den Personen und Güterverkehr. Ohne das Schließen dieser Lücke kann das Schienen-Dreieck hingegen seine internationale verkehrliche Bedeutung nicht entfalten.

In einem zusammenwachsenden Wirtschaftsraum in der Mitte Europas fehlt es noch heute an einer ausreichend guten Anbindung an das leistungsfähige tschechische Schienennetz, für das die Elektrifizierung der deutschen Schieneninfrastruktur die Grundvoraussetzung ist.

Der bayerische Abschnitt der Franken-Sachsen-Magistrale sei eine gravierende Infrastrukturlücke zwischen Tschechien und Deutschland, machten die Konferenzteilnehmer deutlich. Dabei geht es um den rund 140 Kilometer langen Lückenschluss zwischen Nürnberg und Marktredwitz bis Hof, beziehungsweise bis Eger/Cheb. In der Mitte Europas verhindere die fehlende Elektrifizierung den durchgehenden Personen- und Güterverkehr. Deswegen verfügen viele mittel- und osteuropäische Staaten über



keine direkten Verbindungen nach Süddeutschland und Südwesteuropa, obwohl deren Schienenmagistralen mit europäischen Fördermitteln vielfach bereits ausgebaut und modernisiert worden seien.

"Genau 20 Jahre nach der Osterweiterung der Europäischen Union müssen wir Flagge zeigen für eine gemeinsame Infrastruktur", fordert der Präsident der Industrie- und Handelskammer für Oberfranken Bayreuth, **Dr. Michael Waasner**. Er bedauert, dass es auf bayerischer Seite noch immer eine Elektrifizierungslücke gebe.

Er erinnert auch daran, dass bereits 1995 die erste zwischenstaatliche Vereinbarung zur Modernisierung der Strecke Nürnberg – Marktredwitz-Prag unterzeichnet worden sei. "Seit fast 30 Jahren kämpfen wir für die Erüchtigung des Bahnnetzes."

"Wir müssen unsere Stimme gemeinsam erheben, denn der Ausbau ist für alle Beteiligten von enormer Bedeutung", mahnt der tschechische Verkehrsminister **Martin Kupka**.

Die sächsische Verkehrsstaatssekretärin **Ines Fröhlich** nannte die Sicherstellung von Mobilität für Personen und Güter ein gesamtgesellschaftliches Thema. Deshalb müsse es das gemeinsame strategische Ziel sein, schnellstens voranzukommen. "Unterlassene Entscheidungen der zurückliegenden Jahre und Jahrzehnte holen uns jetzt ein."

Die Elektrifizierung der Franken-Sachsen-Magistrale sei auch keine bayerische Angelegenheit, sondern eine internationale, macht der bayerische Verkehrsminister **Christian Bernreiter** deutlich. „Wir müssen den Druck hochhalten, damit wir nicht auf den Sankt-Nimmerleinstag vertröstet werden.“ Dabei appelliert Christian Bernreiter auch an alle Verantwortlichen, nicht die Straße gegen die Schiene auszuspielen.

"Eine starke Bahn ist wichtig, um den Verkehr auf unseren Schienen und Straßen flüssig zu halten, um den Strukturwandel hin zu zukunftsfähiger und klimaneutraler Wertschöpfung voranzubringen und um den Zusammenhalt in Mittel- und Osteuropa zu fördern, betonte Bayreuths Oberbürgermeister **Thomas Ebersberger**.

Er wünsche sich, dass die „Karlsbader Erklärung“ nun endlich einmal die letzte Resolution dieser Art sei und man nun endlich zur Umsetzung übergehen könne, sagte **Armin Kroder**, Landrat des mittelfränkischen Landkreises Nürnberger Land. „Der Worte sind genug gewechselt“, so Armin Kroder.

Der Hofer Landrat **Dr. Oliver Bär** wendet sich in einem leidenschaftlichen Appell an den Bund, die Trasse von Nürnberg über Marktredwitz nach Prag nicht als Nebenstrecke einzustufen. In ihren jüngsten Beschlüssen habe nun auch die EU der Strecke Priorität eingeräumt.





Es gleiche einem unfreundlichen Akt, wenn Deutschland den Ausbau der Strecke nicht weiter betreiben würde, schließlich sei der tschechische Abschnitt längst fertiggestellt.

"Damit hat man uns eine Tür geöffnet, doch wir sind nicht hindurchgegangen", so der Wunsiedler Landrat **Peter Berek** und Präsident der Euregio Egrensis für die bayerische Seite. „Wir arbeiten jeden Tag daran, die Menschen zusammenzubringen, doch ohne die entsprechende Infrastruktur ist alles nichts.“

Beschluss des EU-Parlamentes macht Hoffnung

Was elf Bundesverkehrsminister seit 1995 nicht geschafft haben, schafft nun vielleicht ein aktueller Beschluss des EU-Parlamentes. Große Hoffnungen setzen alle Beteiligten in einen Beschluss zur Fertigstellung großer transeuropäischer Verkehrsprojekte. Die Verordnung über Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes soll einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr schaffen und grenzüberschreitende Mobilität garantieren. Die Strecke über Marktredwitz ist dabei nicht etwa eine Nebenstrecke, sondern ein sehr wichtiger Korridor.



Breites Bündnis organisiert Konferenz

Mit einem halben Jahr Vorlaufzeit wurde die internationale Verkehrskonferenz von einem einmaligen breiten Konsortium organisiert:

IHK für Oberfranken Bayreuth, IHK Nürnberg für Mittelfranken, IHK Dresden, der Wirtschaftskammer der Region Karlsbad, der Geschäftsstelle Bahnelektrifizierung in der Logistik Agentur Oberfranken e.V., dem Landkreis Wunsiedel, dem Sächsisch-Bayerischen Städtenetz sowie der Interessensgemeinschaft Elektrifizierung Nürnberg-Bayreuth-Cheb.

Die Veranstaltung wurde als deutsch-tschechische Projekt mit Fördermitteln von der Europäischen Union über das Programm INTERREG Sachsen-Tschechien 2021-2027 im Rahmen des Kleinprojektfonds der EUREGIO EGRENSIS unterstützt.



Interreg



Kofinanziert von der Europäischen Union
Spolufinancováno Evropskou unií



Quo Vadis Franken-Sachsen-Magistrale?

Der Versuch einer Einordnung.

Seit der Ankündigung, dass die Franken-Sachsen-Magistrale neu bewertet werden soll, ist es ruhig geworden. Doch der Schein trügt. Denn bahnpolitisch ist vieles in Bewegung. Die Frage ist nur: Bewegen wir uns auch vorwärts? Versuch einer Standortbestimmung.

Novelle des BSchWAG

Ende Februar hat der Bundestag eine Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSchWAG) verabschiedet. Ziel der Novelle ist es, dem Bund die Möglichkeit einzuräumen in Unterhalt und Instandhaltung, Digitalisierung, Barrierefreiheit und Lärmsanierung bundeseigener Schienenwege direkt zu investieren.

Ein Vorhaben, das eigentlich auf breite Zustimmung stößt, weil gerade kleinere Instandhaltungsmaßnahmen, wie beispielsweise der Austausch defekter Weichen, dadurch leichter und vor allem unbürokratischer umzusetzen wären. Die Tatsache, dass Anlagen, in denen Fracht für Güterzüge umgeschlagen oder bereitgestellt wird, mit einbezogen worden sind, hebt beispielsweise Allianz-pro-Schiene-Geschäftsführer Dirk Flege positiv hervor.

Dennoch entwickelte sich die Novelle zu einer echten Hängepartie. Insgesamt sechs Mal musste es von der Tagesordnung des Verkehrsausschusses genommen werden, jetzt nach der Verabschiedung im Bundestag, hat der Bundesrat den Vermittlungsausschuss auf Antrag Baden-Württembergs angerufen.

Das Land macht seine Kritik an drei Punkten fest: Erstens, will man verhindern, dass die Kosten der Digitalisierung den Ländern aufgebürdet werden. Zweitens sollten Bahnhöfe als Teil der Infrastruktur verstanden und mit einbezogen werden und schließlich drittens, dürfen die Kosten für den Schienenersatzverkehr bei den mehrmonatigen Vollsperrungen im Zuge der Generalsanierung des Hochleistungsnetzes nicht den Ländern übertragen werden.

Die Generalsanierung der Hochleistungskorridore führt auch anderweitig zu Kritik an der Novelle. Denn diese schreibt fest, dass die zur Verfügung gestellten Haushaltsmittel vorrangig dafür verwendet werden sollen. Das ruft wiederum den Bayerischen Verkehrsminister Christian Bernreiter auf den Plan. Er sieht eine „konkrete Gefahr, dass andere wichtige Projekte wie zum Beispiel die Franken-Sachsen-Magistrale, der Brenner-Nordzulauf, die Ausbaustrecke München – Mühldorf – Freilassing, die Strecke Ulm – Augsburg oder die Elektrifizierung der Strecke Regensburg – Hof hinten runterfallen“.

Es bleibt abzuwarten, ob die Länder dem Bund im Vermittlungsausschuss noch eine Zusage abringen können, dass die Umsetzung von Bedarfsplanprojekten nicht unter der Sanierung des Hochleistungsnetzes leiden.

Moderne-Schiene-Gesetz (MoSchG)

Einen langen Atem braucht man auch beim Moderne-Schiene-Gesetz, das eigentlich schon für Ende 2023 angekündigt worden war. Der Bundestag verliert zunehmend die Geduld mit dem BMDV, was in einer erneuten Entschließung zum Ausdruck gekommen ist, die mit der BSchWAG-Novelle verabschiedet worden ist. „Wir haben klare Erwartungen an das noch im ersten Halbjahr 2024 vorzulegende Moderne-Schiene-Gesetz. Hier müssen weitere Handlungsempfehlungen der Beschleunigungskommission Schiene umgesetzt werden, insbesondere die Beschleunigung und Vereinfachung von Elektrifizierungsmaßnahmen im Netz sowie die Vereinfachung der Struktur und mehr Transparenz bei der Eisenbahnfinanzierung. Wir müssen weg von den 189 verschiedenen Finanzierungstöpfen“, bringt SPD-Fraktionsvize Detlef Müller den Wunsch der Parlamentarier aber auch größten Knackpunkt zur Sprache. Die Beschleunigungskommission Schiene empfiehlt den Verzicht

auf Wirtschaftlichkeitsberechnungen bei Elektrifizierungsmaßnahmen, weil diese per se wirtschaftlich sind. Das BMDV hält dagegen und verweist auf die Bundeshaushaltsordnung, die dem entgegen stehen würde.

Gut möglich, dass es am Ende zu einem Kompromiss kommt: An den Wirtschaftlichkeitsberechnungen wird festgehalten, aber der Modus Operandi wird zugunsten eines zügigeren Bahnausbaus geändert. Darauf deutet zumindest ein weiterer Beschluss des Haushaltsausschusses hin.

Infraplan

Mit der neuen DB-Sparte InfraGo und der damit einhergehenden Gemeinwohlorientierung soll mit dem Infraplan auch ein neues Steuerungsinstrument etabliert werden. In Anlehnung an Österreich sollen in einem sog. rollierenden 5-Jahres-Plan Ziele und Strategien für Schienennetz und Bahnhöfe gebündelt werden — der Infraplan als ein sich jährlich aktualisierendes kurz- und mittelfristiges konkretes Arbeitsprogramm.

Zur Konkretisierung dieses Systemwechsels hat der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages dem BMDV Mitte März neue Hausaufgaben mit auf den Weg gegeben. So fordert er das Ministerium auf, „für alle Projekte der neuen Fünfjahresplanung 2025 - 2029 von Straße, Schiene und Wasserstraße, die 2025 begonnen werden sollen, bis zum 31.12.2024 dem Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages eine aktualisierte Nutzen-Kosten-Berechnung nach BVWP-Methodik unter Verwendung aktualisierter Kosten- und Wertansätze sowie eines aktualisierten Verkehrsmengenrückgrüdes vorzulegen.“ Für alle Projekte, die nach 2025 begonnen werden sollen, soll eine neue Nutzen-Kosten-Berechnung bis zum 31.03.2025 erfolgen. Dies würde eigentlich auch auf die Franken-Sachsen-Magistrale zutreffen, wenn

BSWAG-Novelle passiert Bundestag: Der Druck auf das BMDV steigt - eine kurze Analyse.

da nicht noch ein anderer Haushaltsbeschluss wäre.

Neubewertung der FSM

Wie bereits berichtet, hat der Haushaltsausschuss im September einen Beschluss gefasst, der das BMDV dazu auffordert, bis zum 31. März eine Neubewertung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses der ABS Nürnberg-Marktredwitz-CZ/Grenze vorzunehmen. Anstelle eines CO2-Preises von 150 Euro pro Tonne, sollen 670 Euro angenommen werden und damit der gleiche Faktor wie beim standardisierten Bewertungsverfahren für

Schienausbauprojekte nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Dies würde zu einem höheren Nutzen führen und – so hofft man – dazu beitragen, das Projekt in die Wirtschaftlichkeit zu hieven und die Weiterplanung der Franken-Sachsen-Magistrale dadurch zu ermöglichen.

Bisher liegt jedoch noch kein Ergebnis vor und ein Antwortschreiben von Staatssekretär Theurer an Landrat Dr. Oliver Bär von Anfang März lässt vermuten, dass mit der Berechnung noch gar nicht begonnen worden ist, sondern diese erst im Zusammen-

hang mit dem rollierenden 5-Jahres-Infraplan erfolgen soll.

So bleibt festzuhalten, das vieles in Bewegung ist und die Bundesregierung sich tatsächlich bemüht zeigt, den Bahnausbau in Deutschland auf neue Füße zu stellen. Unsere Aufgabe als Anliegerregionen muss es sein, mit politischer Entschlossenheit und schlagkräftigen Argumenten dafür zu sorgen, dass die Franken-Sachsen-Magistrale nicht länger auf dem Abstellgleis bleibt.

Allerhöchste Eisenbahn mit Lisa Badum.

Erstmals kommt die Politik zu Wort. Patrick Leitl, Leiter der Geschäftsstelle Bahnelektrifizierung, hat für seine fünfte Folge die Bundestagsabgeordnete **Lisa Badum** von Bündnis 90/Die Grünen eingeladen. In der sechsten Folge wird sich Dr. Jonas Geissler, MdB, CSU, in die Allerhöchste Eisenbahn begeben.

Hier können Sie sich die neue Folgen anhören!



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