Es muss weiter gehen!

Die Sachsen-Franken-Magistrale ist eine wichtige Verkehrsader zwischen Sachsen und Nordbayern. Aber nicht nur das, auch als Verbindung nach Tschechien wie auch im europäischen Rahmen spielt die Verbindung eine wesentliche Rolle. Deshalb fordert der Fahrgastverband PRO BAHN die unverzügliche Aufhebung des Ausbaustopps der Franken-Sachsen-Magistrale!

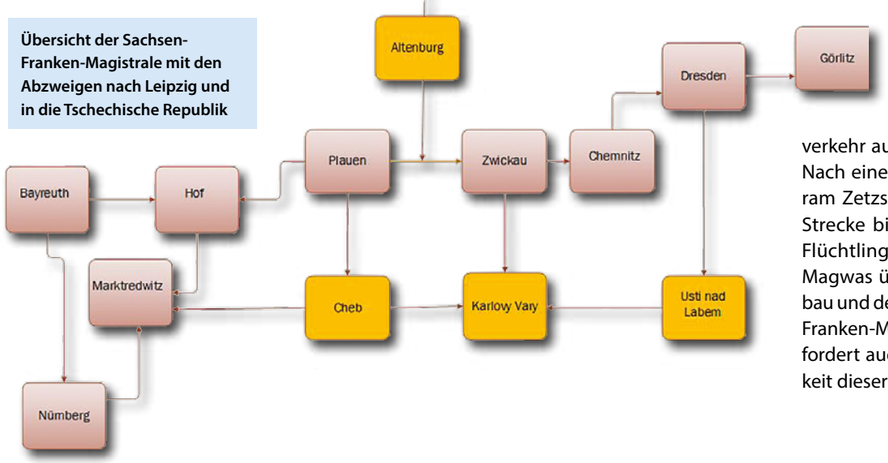
„Wann fährt wieder ein Personenzug durchgängig von Dresden nach Nürnberg oder von Dresden nach München?“ Diese Fragen stellen sich viele Bürger, die viel mit der Bahn reisen oder auch einmal das Auto stehen lassen wollen. Es fehlt noch auf einen ca. 140 Km langen Stück Strecke die Oberleitung, damit Züge zwischen Hof und Nürnberg durchgängig ohne Lokwechsel fahren können. Und da diese Lücke schon sehr viele Jahre besteht und es immer noch keine Bauaktivitäten anberaumt wurden, luden die mitteldeutschen und bayerischen Landesverbände des Fahrgastverbands PRO BAHN am 16.11.2024 zu einen Bahngipfel in das vogtländische Plauen ein, um auf diesen Missstand hinzuweisen und neue Impulse zu geben. Die Veranstaltung wurde von Prof. Dr. Lukas Iffländer, stellvertretender Bundesvorsitzender PRO BAHN und Vorsitzender PRO BAHN Bayern e.V. und Bertram Zetzsche, Schatzmeister PRO BAHN Mitteldeutschland e.V. organisiert. Die Schirmherrschaft übernahm dankenswerter Weise Frau Yvonne Magwas (CDU, Vizepräsidentin des Deutschen Bundestag).

Die Sachsen-Franken-Magistrale erstreckt sich von Görlitz über Dresden, Chemnitz, Zwickau, Plauen, Hof, Marktredwitz, Pegnitz nach Nürnberg. Das berühmteste Bauwerk der Relation ist die größte Ziegelsteinbrücke der Welt, die Göltzschtalbrücke bei Reichenbach im Vogtland. Ein Ast der Sachsen-Franken-Magistrale führt nach Leipzig über Werdau, Gößnitz und Altenburg.

Schwerpunkt der Veranstaltung war der auf bayerischer Seite liegende Streckenabschnitt von Hof nach Nürnberg. Bei dem Bahngipfel wurden aber auch über die Relationen nach Eger (Cheb) und Karlsbad (Karlovy Vary) in der Tschechischen Republik gesprochen.

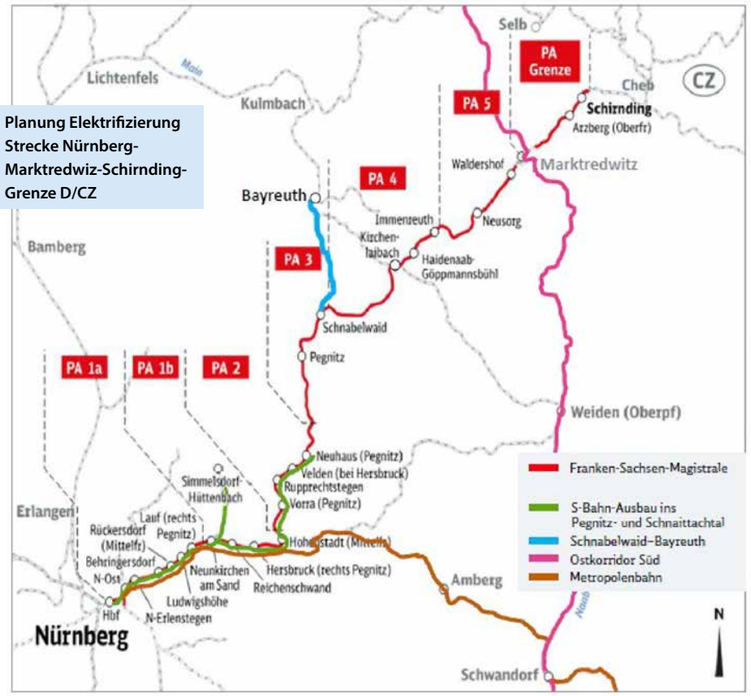
Die Teilnehmer an der Konferenz waren überwiegend Vertreter der Region Sachsen und Bayern. U.a. von DB InfraGO GmbH, TU Dresden, Sächsisch-Bayerisches Städtenetz (Städte Hof, Marktredwitz, Bayreuth, Plauen und Zwickau), den überparteilich arbeitenden parlamentarischen Arbeitskreis, der IHK Chemnitz-Vogtland und Repräsentanten der bayerischen und sächsischen Verkehrsministerien. Neben der CDU vertreten durch Yvonne Magwas, unterstützte auch die SPD in Person ihres stellvertretenden Fraktionsvorsitzenden Detlef Müller den Bahngipfel. Die Bedeutung des Projekts geht dabei deutlich über Sachsen und Bayern hinaus. Auch tschechische Vertreter übermittelten ihren Rückhalt für das Ausbauprojekt, das für die Einführung durchgehender Züge auf der Verbindung Nürnberg – Cheb – Prag (Praha) unabdingbar ist. Große Einigkeit bestand von Anbeginn der Veranstaltung, dass die vollständige Elektrifizierung nicht nur zu einer erheblichen Verbesserung des Fahrkomforts und kürzeren Reisezeiten führen, sondern auch die Attraktivität der Region für Unternehmen steigern und den Güterverkehr auf der Schiene fördern würde. Nach einer kurzen Einleitung von Bertram Zetzsche über die Geschichte der Strecke bis in die Gegenwart („Prager Flüchtlingszüge“) sprach Frau Yvonne Magwas über die Aktivitäten zum Ausbau und der Elektrifizierung der Sachsen-Franken-Magistrale seit den 2000ern. Sie fordert auch eine schnelle Ausbautätigkeit dieser wichtigen Verbindung!

Die Göltzschtalbrücke bei Reichenbach im Vogtland.



Übersicht der Sachsen-Franken-Magistrale mit den Abzweigen nach Leipzig und in die Tschechische Republik

BILD: B. ZETZSCHE



Planung Elektrifizierung Strecke Nürnberg-Marktredwiz-Schirnding-Grenze D/CZ

Ausbau der Strecke Hof-Marktredwitz.

Wie ist der Stand heute?

Seit dem Jahr 2003 ist der Ausbau Inhalt des vordringlichen Bedarfes des Bundesverkehrswegeplans. Was ist bis jetzt passiert? Darüber informierte der Leiter des Projektteams DB Bahnausbau Nordostbayern der DB InfraGO AG, Herr Norman Wilk zusammen mit dem Projektleiter Bahnelektrifizierung Hof-Marktredwitz, Herrn Matthias Holfeld. Die Vorplanung für die Strecke Nürnberg – Marktredwitz – Schirnding – Grenze (D/CZ) ruht weiterhin, da das Bundesministerium für Digitales und Verkehr bei dem Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) der Ausbaumaßnahme ein Ergebnis von 0,6 berechnet hatten und damit der Ausbau unwirtschaftlich sein. Der NKV sollte für einen wirtschaftlichen Ausbau größer 1 sein. Da auch aus Sicht zahlreicher Fachleute die Berechnungsformel ungeeignet ist, wird eine generelle Beseitigung der Formel gefordert.

Ausbau Hof-Marktredwitz

Zumindest ein positives Signal gibt es: Die Elektrifizierung des 42 km langen Abschnittes Hof-Marktredwitz befindet sich in der Planfeststellungsverfahren, da dieser Abschnitt auch zum (wirtschaftlich gerechneten) Projekt Hof – Regensburg – Obertraubling gehört. Es ist der Neubau von Straßenbrücken, der Umbau von Bahnhöfen und die Planung von Schallschutzmaßnahmen notwendig. Auch soll das Zugbeeinflussungssystem ETCS installiert werden.

Elektrifizierung und Ausbau Schnabelwaid-Bayreuth

Durch den Freistaat Bayern wurde der Planungsvertrag am 1. Juli 2024 unterzeichnet. Die Elektrifizierung und Ausbau des 18 km langen Abschnittes steht im unmittelbaren Zusammenhang mit dem Ausbau der Franken-Sachsen-Magistrale. Es wurde nochmals auf die Notwendigkeit hingewiesen, dass die Richard-Wagner und Universitätsstadt Bayreuth einen qualifizierten Bahnanschluss im Rahmen der Metropolregion Nürnberg erhalten muss.

Bedeutende Verkehrsachse innerhalb Europas

Für die Entlastung bestehender Güterbahnstrecken in Europa wird der Ostkorridor Süd von großer Bedeutung. Denn damit ergeben sich alternative Routen und große Kapazitätssteigerungen für den Gütertransport auf der Schiene. Der Ausbau und die Elektrifizierung von Hof-Marktredwitz-Regensburg mit einer Gesamtlänge von 180 km wäre ein großer Beitrag um die Verkehrswende und die Klimaziele schneller zu erreichen.

Große Bedeutung hat der Ausbau des Ostkorridors zur Erreichung der deutschen Verkehrs -und Klimaziele

Prof. Dr.-Ing. Arnd Stephan (rechts) bei seinem Vortrag zum Vorteil elektrischer Bahnen

Leistung, Leistung, Leistung!

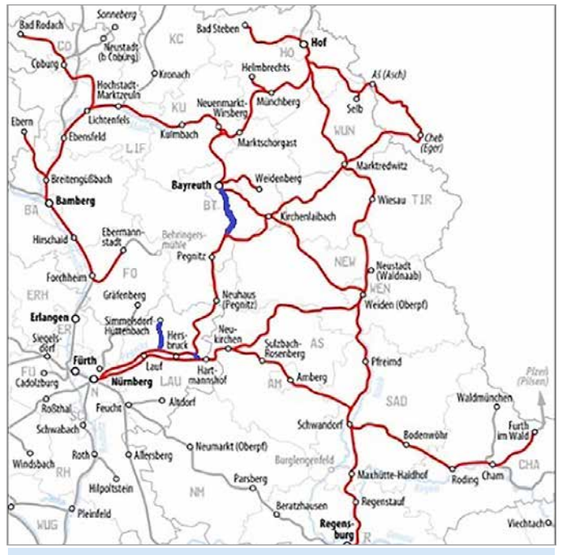
Prof. Dr.-Ing. Arnd Stephan von der TU Dresden stellte in seinen Vortrag die gravierenden Vorteile eines durchgängigen Elektrozugbetriebs eindrucksvoll dar. Der elektrische Antrieb ist alternativlos für das Bahnwesen in einer modernen Volkswirtschaft. Akku -und Wasserstoffbetrieb sind eher als Zwischenlösung und für Nebenstrecken geeignet. Nur unter einem Oberleitungsdraht lassen sich große Massen und hohe Geschwindigkeiten bei verhältnismäßig geringem Energieeinsatz transportieren bzw. erreichen. Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit sind bei den elektrischen Bahnen Alleinstellungsmerkmale. Ein elektrischer Wirkungsgrad von größer 97 % bei Vollbahnen und einer Geschwindigkeit bis 350 km/h bei nahezu allen Wetterlagen sind die entscheidenden Vorteile des elektrischen Zugbetriebes. Die kontinuierliche Energieversorgung mit größer 20 MW pro Zug ist durch eine stabile Bahnstromversorgung gegeben.

Das Städtenetz (Chemnitz–Zwickau–Plauen–Hof–Marktredwitz-Bayreuth)

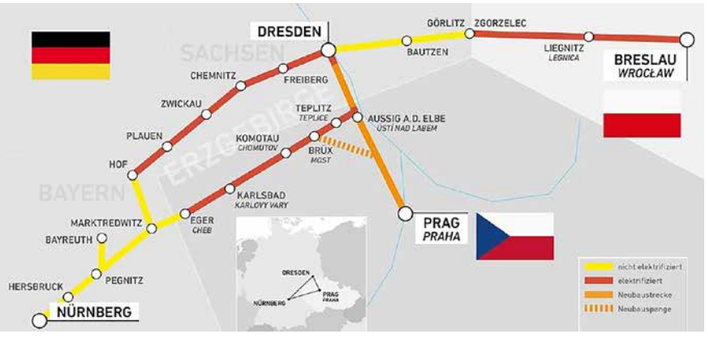
Das Städtenetz ist eine regionale Initiative in der sich die betroffenen Kommunen entlang der Strecke zu einem Aktionsbündnis zusammengeschlossen haben, um gemeinsam für den Ausbau zu kämpfen. Als Vertreter sprach Günter Finzel aus dem Bereich Strukturentwicklung der Stadt Bayreuth. In seinen Ausführungen betonte er die außerordentlich große Bedeutung der Anbindung Mitteleuropas durch das Magistrale-Dreieck Nürnberg-Dresden-Prag.

Mit den Ausbau -und Neubaustrecke Dresden-Prag und der Elektrifizierung des Ost-West-Verkehrs ergibt sich ein hochleistungsfähiges Magistralen-Dreieck und damit wird endlich ist die Mitte Europas in das europäische Bahnsystem vollständig integriert.

In seinen Vortrag bemängelte Herr Finzel das Fehlen des elektrischen Fahrdrahtes in der gesamte östliche Hälfte Nordostbayern der Europäischen Metropolregion Nürnberg. Für das Dreieck Nürnberg, Hof und Regensburg ergibt sich damit ein Elektrifizierungsbedarf von ca. 1000 km. Die Lösung zum Beseitigen der größten Dieselinsel Deutschland ist die Elektrifizierung der Hauptstrecken Nürnberg-



Größte Dieselinsel in Deutschland und Mitteleuropa wird elektrisch!



Tschechien und Hof-Regensburg. Mit dem Ausbau der Oberfranken-Achse können auch mit Hybridfahrzeuge Nebenstrecken bedient werden.

Von tschechischer Seite aus wurde bereits 2012 der Ausbau der Strecke Pilsen-Cheb (Eger) abgeschlossen. Nun genießt die Neubaustrecke Dresden-Prag höchste Priorität.

Als Fazit seiner Ausführungen kann gesagt werden, es muss schnellstmöglich Elektrifiziert werden, um einen hochwertigen und nachhaltigen Schienenverkehr in der Mitte Europas zu realisieren!

Die besondere Geschäftsstelle: Bahnelektrifizierung

Geschäftsstelle Bahnelektrifizierung Bayern-Sachsen

Die Geschäftsstelle ist bei der Logistik Agentur Oberfranken e.V. in Hof/Saale angesiedelt und wird von 14 Landkreisen und kreisfreien Städten finanziert, gefördert und getragen. Dazu zählen das

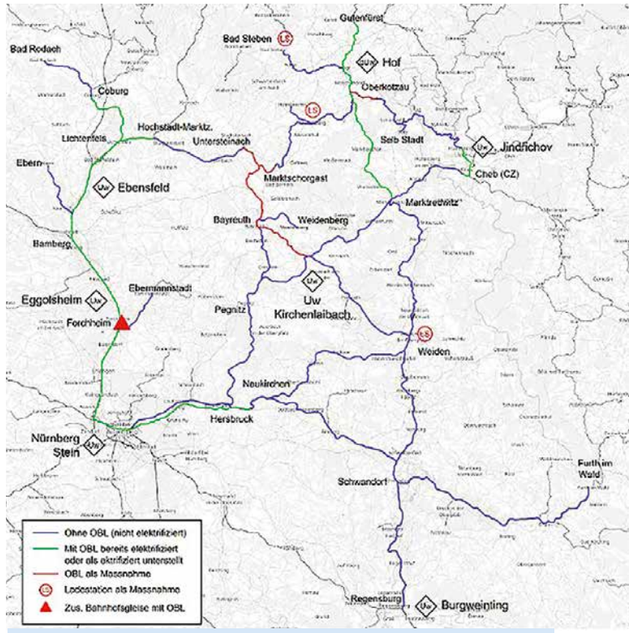
- Sächsisch-Bayerische Städtenetz
- IG E Nürnberg-Bayreuth/Cheb
- IG E Oberfranken-Achse

Die Logistik Agentur Oberfranken ist ein Verein, der sich im Zusammenwirken von Wirtschaft, Wissenschaft und Verwaltung mit den Oberfränkischen Interessen der Logistik und Fragen der Mobilität befasst.

Die Geschäftsstelle Bahnelektrifizierung leistet die„Lobbyarbeit“ für das große Projekt der Elektrifizierung der Sachsen-Franken-Magistrale. Herr Patrick Leitl, Leiter der Geschäftsstelle, stellte in seinen Vortrag die vielseitigen Aktivitäten und Aktionen vor, denn er ist das Bindeglied zwischen vielen Partnern aus Industrie, Verwaltung, IHK, Bahn und Politik ist. Besondere Aufmerksamkeit erreicht er durch seine tolle PR und Öffentlichkeitsarbeit. So erscheint monatlich ein Podcast „Allerhöchste Eisenbahn“ und ein Newsletter „update“ in dem es schlussendlich immer wieder um das große Ziel, dem schnellen Ausbau und der Elektrifizierung der Sachsen-Franken-Magistrale geht. Wir danken Herrn Leitl sehr für sein Engagement und seine vielen guten Ideen!

Politisches Ziel bis 2040: Beendigung des Dieselbetriebes im SPNV

Als weiterer Gast sprach Robert Veitenhansl, Regierungsdirektor der Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr. Auch er setzt sich stark für den Ausbau und der Elektrifizierung der Franken-Sachsen-Magistrale ein und fordert einen nachhaltigen und sauberen Nahverkehr. Genutzt werden sollen für den Zweck emissionsfreie Fahrzeuge mit Neigetechnik. Für den vorgesehen Einsatz von Akkuzügen benötigt man natürlich Ladestationen, also Gleisabschnitte, die mit Oberleitung überspannt sind. Dabei wird die Synergie mit der Franken-Sachsen-Magistrale bei den Infrastrukturausbau mit Teil-Elektrifizierung und der Errichtung von Ladestationen angestrebt. Bis Dezember 2035 sollen mit dem Auslaufen des Verkehrsvertrages Regionalverkehr Oberfranken auf Akkuzugbetrieb umgestellt werden. Der Einsatz von Wasserstoff stellt sich laut Studie als zu aufwendig dar.



Für den Einsatz emmissionsfreier Fahrzeuge notwendiger Infrastrukturausbau mit Teilelektrifizierungen und Ladestationen (Synergien mit der Sachsen-Franken-Magistrale)

Ein sehr wichtiges Projekt ist der teilweise zweigleisige Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke Schnabelwaid-Bayreuth. Dies ist notwendig, damit zukünftig ein durchgängiger umsteigefreier Bahnbetrieb zwischen Nürnberg und Bayreuth möglich ist. Ziel ist eine Finanzierung durch das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz.

Größte Dieselinsel in Deutschland und Mitteleuropa wird elektrisch!

Auch für Sachsen ist die Magistrale sehr wichtig!

Für den sächsischen Teil der Sachsen-Franken-Magistrale sprach vom Sächsischen Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Ver-

kehr Herr Stephan Berger. Der Ausbau hat natürlich auch Sachsen eine sehr große Bedeutung. Er verwies allerdings auch auf den Umstand, dass die Verlängerung der Sachsen-Franken-Magistrale auch in Richtung Osten (Dresden – Görlitz) dringend ausgebaut und endlich auch elektrifiziert werden muss. Der Bahnhof Görlitz soll bis 2026 eine Oberleitung bekommen. Allerdings von der polnischen Seite aus.

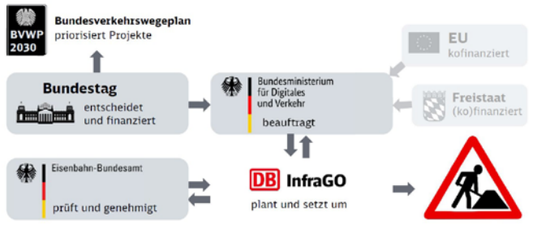
Elektrifizierung auf der tschechischen Seite

Der stellvertretende Bürgermeister von Cheb (Eger), Herr Michal Pospíšil, teilte mit, das Tschechien seine Hausaufgaben gemacht habe, und die Strecken bis in den Grenzbereich elektrifiziert sind. Das betrifft die Relationen Cheb – Schirnding – Marktredwitz und Cheb – Voitjanov – Bad Brambach – Plauen. Und nun ist endlich Deutschland am Zuge, damit ein wirtschaftlicher und leistungsstarker Bahnbetrieb möglich wird.

Politiker gründen einen parlamentarischen Arbeitskreis

Selbst bei den in den betroffenen Landkreisen beheimaten Politikern, die im Deutschen Bundestag vertreten sind, dauert das Prozedere zum Start des Ausbaus und Elektrifizierung der Franken-Sachsen-Magistrale viel zu lange. Die seit Juni 2022 eingestellte Planung, die aufgrund des schlechten Nutzen-Kosten-Verhältnisses von 0,6 zum Stillstand kam, muss unverzüglich wieder aufgenommen werden. Deshalb fanden sich auch parteiübergreifend aus CDU/CSU, SPD und Bündnis90/die Grünen 12 Protagonisten zusammen, um notfalls mit einer Gesetzesinitiative das Projekt „Ausbau und Elektrifizierung der Franken-Sachsen-Magistrale“ endlich voranzubringen. Ein Mitglied der Gruppe, Detlef Müller, SPD und stellvertretendes Mitglied des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestags sprach über den äußerst schwierigen und steinigen Weg in der Politik und der Gremien, bis gebaut werden kann. Mit dem Moderne-Schiene-Gesetz, so stellte er klar, sollte die Nutzen-Kosten-Berechnung für Elektrifizierungsmaßnahmen eigentlich abgeschafft werden. Aber mit den Ampel-Aus ist leider auch diese Gesetzesvorhaben erst einmal auf unbestimmte Zeit verschoben worden.

Rollenverteilung Bahnausbau in Deutschland



Prof. Iffländer: In Europäischen Dimensionen denken!

Prof. Dr. Lukas Iffländer stellt noch einmal die europäische Dimension und die Möglichkeiten einer vorhandenen Elektrifizierung der Strecke vor. So wäre zum Beispiel ab den 2030ern ein Nachtzug Tallinn-Nürnberg mit einer Reisezeit von etwa 14 Stunden möglich.

Auf der Relation Tallinn-Madrid – also von einem Ende des europäischen Normalspurnetzes zum anderen, müssten lediglich noch drei Elektrifizierungslücken geschlossen werden:

- Rail Baltica (Tallin–Białystok) [im Bau oder in Bauausführung]
- Dresden–Görlitz–Grenze DE/PL
- Hof–Nürnberg

Davon liegen zwei Elektrifizierungslücken auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland!

Prof. Dr. Lukas Iffländer, der auch Vorsitzender von PRO BAHN Bayern e.V. ist, stellte die neuen Fahrzeiten nach dem abgeschlossenen Ausbau im Fernverkehr für den geplanten Deutschlandtakt vor. So ist die Relation München-Hof in 3 Stunden und 6 Minuten und Hof-Dresden in 2 Stunden 40 Minuten zu erreichen. Die Reisezeit von Nürnberg nach Prag über Marktredwitz und Cheb wird 4 Stunden dauern. Prof. Dr. Iffländer forderte aber auch, größer zu denken. Statt der Verbindung Nürnberg-Dresden die Strecke von Stuttgart nach Wroclaw (PL) zu erweitern. Das Konzept wurde in ein Impulspapier für einen deutsch-polnischen integralen Taktfahrplan im Auftrag des ZVON eingearbeitet. Siehe auch *derFahrgast* 01/24 S. 22ff.

Fahrgastverband PRO BAHN

ITF DE/PL
Integraler Taktverkehr für den Grenzraum Deutschland/Polen

impulspapier

Dr. Lukas Iffländer, Timm Kerkhoner, Anja Schwarz
29.11.2019

erarbeitet in Zusammenarbeit und im Auftrag des Fahrgastverband Vogtlandnetz und Oberlausitz-Niederschlesien

ZVON

gefördert im Rahmen des Modellvorhabens der Raumordnung (MORO) „Integrierte Planungen deutsch-polnischer Verflechtungsräume“

MORO

Weitere Ideen für den Fernverkehr auf der Franken-Sachsen-Magistrale sind der Einsatz eines Eurocity mit deutlich beschleunigten Haltekonzept und der Einsatz von Neigetechnikzügen auf der Strecke Hof-Dresden, mit dem dann mit einer Fahrzeit von etwa 2 Stunden erreicht werden kann.

Für eine wesentlich bessere Fernverkehrsanbindung müssen die Abgeordneten des Deutschen Bundestages und die Mitglieder des Europäischen Parlamentes in den Verkehrsausschüssen sich noch stärker für den Ausbau einsetzen und werben.

Im Nahverkehrssektor im Rahmen des Deutschlandtaktes sollte die S5 des S-Bahn-Netzes Mitteldeutschland bis Hof verlängert werden. Die Fahrtzeit Hof-Leipzig betrüge dann 2 Stunden. Der Regionalexpress Nürnberg-Marktredwitz-Hof-Dresden sollte wieder im 2-Stunden-Takt fahren. Bayreuth und Marktredwitz brauchen eine Direktverbindung nach Dresden. Es sind durchgängig Neigetechnik-Züge einzusetzen, um in Dresden den 30-Knoten zu erreichen.

Beim Nahverkehr muss es unbedingt zu einer Steigerung der Regionalisierungsmittel mit Zweckbindung kommen, fordert Prof. Dr. Iffländer.

Die Trassenpreise müssen auf Grenzkosten umgestellt werden.

Weiterhin betonte Prof. Iffländer, dass auch elektrisch Fahren in Deutschland mit Bahnstrom teuer ist, denn innerhalb Europas hat Deutschland dafür die höchste Steuer!

Aber trotzdem bleibt die Kernaussage, dass an der Elektrifizierung der Hauptstrecken in Deutschland kein Weg vorbeiführt!

Somit waren sich alle Teilnehmer des Bahngipfels einig: Mit dem Ausbau der Franken-Sachsen-Magistrale wird ein wichtiger Beitrag zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts Nordbayern/Westsachsen geleistet. Mit einer verbesserten Anbindung an das überregionale und internationale Verkehrsnetz werden neue Perspektiven für Unternehmen, Pendler und Reisende eröffnet!

Gemeinsam verabschiedeten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer zum Abschluss der Veranstaltung die Plauener Erklärung:

Plauener Erklärung, 16. November 2024

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Plauener Bahngipfels zur Franken-Sachsen-Magistrale stellen sich einstimmig hinter das in der Region unumstrittene Projekt und fordern:

- die Menschen in Südwestsachsen und in Nordostbayern dürfen sich nicht länger gesellschaftlich und bahntechnisch abgehängt fühlen.
- ... der Personen- und Güterverkehr auf der Schiene in der Region und darüber hinaus muss deutlich ausgebaut werden.
- ... die Region muss wieder an den internationalen Fernverkehr angeschlossen werden.
- ... den Bau- und Planungsstopp der vollständigen Elektrifizierung der Franken-Sachsen-Magistrale mit Oberleitung unverzüglich aufzuheben und entsprechende Haushaltsmittel bereitzustellen.
- ... die Methodik der Wirtschaftlichkeitsbewertung zu überarbeiten, sodass die Kosten der eigentlichen Elektrifizierung nicht in die zugrundeliegende Nutzen-Kosten-Untersuchung eingehen. die Planungs-, Beteiligungs- und Entscheidungsprozesse zu entschlacken.

Am 19.12.2024 wurde die „Plauener Erklärung“ durch Bundestagsabgeordnete Yvonne Magwas (CDU) und Bundestagsabgeordneten Detlef Müller (SPD) den parlamentarischen Staatsekretär im Bundesministerium für Digitales und Verkehr, Herrn Sören Bartol, übergeben.

Es unterzeichneten die Erklärung

- Herr Prof. Dr. Lukas Iffländer, stellvertretender Bundesvorsitzender Fahrgastverband PRO BAHN e.V., Vorsitzender PRO BAHN Bayern e.V.
- Frau Yvonne Magwas (CDU, MdB, Vizepräsidentin Deutscher Bundestag),
- Herr Bertram Zetzsche, Vorstand Fahrgastverband PRO BAHN Mitteldeutschland e.V.

BERTRAM ZETZSCHE

FAHRGASTVERBAND PRO BAHN MITTELDEUTSCHLAND E.V.

Vorträge und Quellen:
https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=518

Ein gelungener Bahngipfel: Detlef Müller (SPD, links), Prof. Lukas Iffläder (2.v.l.), Yvonne Magwas (Schirmherrin, CDU, Mitte), Bertram Zetzsche (2. v.r.)