

Der Newsletter der



Geschäftsstelle  
Bahnelektrifizierung  
Bayern-Sachsen

# #update

11/  
2025



## LICHT AM ENDE DER TUNNEL.

**EIN MEILENSTEIN FÜR DIE REGION: DER HAUSHALTSAUSSCHUSS BESCHLIESST DIE WEITERPLANUNG DER ELEKTRIFIZIERUNG DER FRANKEN-SACHSEN-MAGISTRALE | SEITE 2**

**SEITE 3**

**EINE REGION KÄMPFT FÜR DIE ELEKTRIFIZIERUNG |  
VERANSTALTUNG IN BERLIN**

**SEITE 5**

**IN EIGENER SACHE |  
PATRICK LEITL VERLÄSST GESCHÄFTSSTELLE**

Impressum: Logistik Agentur Oberfranken e.V.  
Geschäftsstelle Bahnelektrifizierung  
Patrick Leitl  
Moritz-Steinhäuser-Weg 2  
95030 Hof  
pleitl@logistik-oberfranken.de  
www.regionunterstrom.de

## MEILENSTEIN FÜR DIE FRANKEN-SACHSEN-MAGISTRALE. HAUSHALTSAUSSCHUSS BESCHLIESST WEITERPLANUNG!



**Kann die Elektrifizierung der Franken-Sachsen-Magistrale endlich weitergeplant werden? Werden die nötigen Mittel bereitgestellt? Diese Fragen bestimmten in den vergangenen Wochen und Tagen viele Gespräche in der Region. Hinter den Kulissen wurde fieberhaft verhandelt: Abgeordnete aller Parteien warben für das Projekt, Kommunalpolitiker suchten Unterstützung bis in die Ministerien hinein (siehe Seiten 3 und 4).**

In der Nacht vom 13. auf den 14. November kam schließlich die Nachricht, auf die in der Region viele seit Jahren warten: Der Haushaltsausschuss hat die Bundesregierung per Maßgabebeschluss aufgefordert, die Deutsche Bahn mit der Entwurfs- und Genehmigungsplanung für die Elektrifizierung des Abschnitts Nürnberg-Schnabelwaid zu beauftragen. Gleichzeitig wurden innerhalb des Bahnetats 100 Millionen Euro für die Weiterplanung von Bedarfsplanprojekten gebunden – Mittel, nicht nur – aber auch für die Franken-Sachsen-Magistrale.

Das nächtliche Signal aus Berlin löste bei vielen Erleichterung aus. **Dr. Jonas Geissler** (CSU), einer der Sprecher des Parlamentskreises Franken-Sachsen-Magistrale, sprach von einem „entscheidenden Schritt“, der den gordischen Knoten nach über 30 Jahren endlich durchschlage. Für **Heiko Hain** (CSU) ist vor allem wichtig, dass die gesamte Strecke bis Hof im Blick bleibt: Der Beschluss sei dafür „ein erster wichtiger Baustein“.

### Ein selten breiter parteiübergreifender Konsens

Auffällig ist, wie geschlossen sich die politischen Ebenen diesmal hinter das Projekt stellen. **Ralph Edelhäuser** (CSU) sieht im Votum ein „Signal des Zusammenhalts“, das es so lange nicht gegeben habe.

Auch von den Grünen kommt klare Unterstützung. Dr. Paula Piechotta, Berichterstatterin ihrer Fraktion für den Verkehr im Haushaltsausschuss, betont, dass die Modernisierung der Magistrale erneut „gegen erheblichen Widerstand des Verkehrsministeriums“ erkämpft worden sei. Ihre Fraktionskollegin Lisa Badum hebt hervor, dass die Elektrifizierung bereits mit der ohnehin geplanten Erneuerung der Brücken bis 2032 verknüpft werden könne – ein enormer Vorteil, weil zusätzliche Sperrungen vermieden würden.

Vom sozialdemokratischen Teil der Koalition kommt ebenfalls Zustimmung. SPD-Haushälter **Andreas Schwarz** nennt den Beschluss „einen wichtigen Fortschritt für eine leistungsfähige Schienenverbindung, die unsere Region stärkt“. Dass Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder persönlich bei der Sitzung anwesend war und sich gegenüber dem Beschluss wohlwollend äußerte, wertete Schwarz als positives Zeichen.

### „Jahrhundertchance“ durch Kombination von Brückenerneuerung und Ausbau

Auch die Bahn sieht die Entscheidung als Wendepunkt. DB-InfraGo-Vorstandschef Dr. Philipp Nagl sprach bereits im Vorfeld von einer „Jahrhundertchance“, wenn Elektrifizierung und Brückenersatz im Pegnitztal gemeinsam geplant werden könnten. Der Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,06 im Zuge einer Neubewertung der Strecke – und das auch auf Druck des Haushaltsausschusses – macht den Ausbau wirtschaftlich und damit rechtlich möglich.

Das **Sächsisch-Bayerische Städtenez** bewertet den Haushaltsbeschluss entsprechend als klaren Erfolg gemeinsamer Überzeugungsarbeit. Seit drei Jahren waren die Planungen blockiert, nun können sie wieder aufgenommen werden. Entscheidend sei, so das Städtenez, dass die Arbeiten spätestens ab 2030 parallel zu den Brückenerneuerungen starten.

## Wie es jetzt weitergeht

Zur Einordnung ist es wichtig zu verstehen, dass die 100 Millionen Euro nicht zusätzliche Mittel sind, sondern Gelder, die innerhalb des Etats seitens der Haushälter für die Weiterplanung von Bedarfsplanprojekten zweckgebunden worden sind. Es steht also nicht mehr Geld zur Verfügung und das zur Verfügung stehende Geld ist nicht explizit für die Franken-Sachsen-Magistrale bestimmt, sondern für alle Bedarfsplanprojekte im Bund, deren Weiterplanung finanziell ungewiss ist. Es gibt keinen klar definierten Haushaltstitel.

Der in diesem Zusammenhang gefasste Maßgebungsbeschluss in Kombination mit der Zweckbindung der Mittel ist also eher zu verstehen als ein Wink mit dem ganzen Zaun. Auch wenn damit Unwägbarkeiten bleiben, darf der Beschluss dennoch optimistisch stimmen.

Mit dem Beschluss kann nun die Weiterplanung (Entwurfs- und Genehmigungsplanung, Leistungsphasen 3 und 4) der Elektrifizierung zwischen Nürnberg und Schnabelwaid starten - sofern Bahn und Bund dies zeitnah entsprechend vertraglich regeln.

Sowohl Bahn als auch Bund haben signalisiert, dass sie den Wink nicht nur verstanden haben, sondern auch folgen wollen.

Dem Vernehmen nach sind beide Parteien dazu gewillt, dies auch zeitnah zu tun. Parallel werden die Pegnitztalbrücken projektiert, um Erneuerung und Ausbau in einem Paket umzusetzen. Der Freistaat Bayern hat zugesagt, den anschließenden Abschnitt bis Bayreuth zu elektrifizieren und auszubauen – ein weiterer wichtiger Baustein. Langfristig bleibt das Ziel klar: Eine durchgehend elektrifizierte Verbindung von Nürnberg bis Marktredwitz und nach Tschechien, sowie nach Hof.

**Eines steht seit Freitag fest: Die Frage ist nicht mehr, ob die Weiterplanung zur Elektrifizierung kommt, sondern nur noch wie und wann.**

## EINE REGION KÄMPFT FÜR DIE ELEKTRIFIZIERUNG: VERTRETER FORDERN IN BERLIN STARTSCHUSS FÜR WEITERPLANUNG EIN. MIT ERFOLG



**Bayerns Verkehrsminister, regionale Vertreter und Bahnexperten appellieren an Parlamentarier und Bund, die Jahrhundertchance jetzt zu nutzen und die Finanzierung der Weiterplanung zur Elektrifizierung der Franken-Sachsen-Magistrale sicherzustellen.**

Die Sperrung der maroden Pegnitzbrücken ist eine Verkehrskatastrophe – Tausende Pendlerinnen und Pendler in Nordbayern stehen vor einer monatelangen Geduldssprobe. Doch die Krise kann auch zur Chance werden: Wenn Brückenerneuerung und Elektrifizierung der Franken-Sachsen-Magistrale gemeinsam angegangen werden, können bei diesem zukunftsfähigen Bahnprojekt Zeit und Geld gespart werden. Auch die Sperrzeiten würden minimiert.

Damit das gelingt, müssen die Mittel für die Weiterplanung der Strecke jetzt im Bundeshaushalt verankert werden. Aus diesem Grund luden die Streckenanlieger mit der Geschäftsstelle Bahnelektrifizierung Mitte Oktober – gemeinsam mit dem Bayerischen Verkehrsministerium – zu einer Diskussionsrunde in die Bayerische Landesvertretung in Berlin ein. Der Zeitpunkt war bewusst gewählt: Parallel fanden die Haushaltsberatungen zum Bundeshaushalt 2026 statt.

**Bayerns Verkehrsminister Christian Bernreiter** erneuerte bei der Veranstaltung seinen Appell an Bund und Bahn, die Gelegenheit zu nutzen:

**„Bund und Bahn könnten auf der Franken-Sachsen-Magistrale zwei Fliegen mit einer Klappe schlagen. Da auf der Strecke wegen der unvermeidlichen Brückensanierungen ohnehin größere Bauarbeiten anstehen, wäre es ein Schildbürgerstreich, nicht auch die dringend notwendige Elektrifizierung umzusetzen.“**



Unterstützung kam von Prof. Lukas Iffländer, stellvertretender Bundesvorsitzender des Fahrgastverbandes PRO BAHN: „Für das Pegnitztal muss gelten, was für das Ahrtal gilt: Bei unerwarteten Katastrophen muss man langwierige Verfahren aussetzen und die Chance in der Krise nutzen.“

Wie so oft entscheidet letztlich das Geld: Ohne die Bereitstellung der Mittel kann nicht weitergeplant werden. Dass sich Investitionen in die Elektrifizierung lohnen, machte Prof. Arndt Stephan, Inhaber des Lehrstuhls für Elektrische Bahnen an der TU Dresden deutlich:

**„Die moderne Eisenbahn des 21. Jahrhunderts zeichnet sich durch zwei Attribute aus: ‚viel‘ und ‚schnell‘.“**

Die Bahn sei ein Massenverkehrsmittel, so Arndt, das kann sie besser als alle anderen Verkehrsträger. Und deshalb fährt die moderne Bahn weltweit elektrisch. Weil es technisch vergleichsweise einfach geht und weil es über den Lebenszyklus wirtschaftlicher ist als alle anderen Optionen. Wenn die Bahn im Wettbewerb der Verkehrsträger wirklich punkten will, dann muss sie ihren wesentlichen Systemvorteil der durchgängigen Elektrifizierung voll ausspielen.“

Das Argument, Elektrifizierung sei zu teuer, greife zu kurz, so Stephan. Langfristig sichere sie die Zukunft der Bahn.

Auch Staatsminister Bernreiter betonte die Dringlichkeit:

„Es gibt meiner Ansicht nach kaum ein Projekt, das so gut zum Titel des Sondervermögens Infrastruktur und Klimaneutralität passt, wie die Elektrifizierung dieser Magistrale. Die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme wurde bestätigt, Geld sollte durch das Sondervermögen auch da sein, es gibt also für den Bund keine Ausrede. Auf tschechischer Seite ist die Strecke fast bis zur Grenze elektrifiziert. Deutschland muss endlich nachziehen! Jeder Tag, den der Bund den Ausbau verzögert, ist ein verlorener Tag für Mobilität, Klima und das Zusammenwachsen von Tschechien, Sachsen und Bayern.“

Bereits seit 1992 ist der Ausbau zwischen Hof und Nürnberg Teil des Bundesverkehrswegeplans – doch bis heute leiden die Fahrgäste unter lauten, nicht barrierefreien Dieseltriebzügen. „Die jetzige Sperrung bringt das Fass endgültig zum Überlaufen. Wenn nach der jetzigen Notinstandsetzung Anfang der 30er die



Brücken richtig erneuert werden, muss das Leiden der Fahrgäste ein Ende finden. Nur die Elektrifizierung bringt öftere, bequemere, leisere und barrierefreie Verbindungen.“

Auch Florian Wiedemann, Landrat des Landkreises Bayreuth, forderte entschlossenes Handeln:

**„Es wäre den Bürgerinnen und Bürgern schlichtweg nicht mehr vermittelbar, wenn sie Streckensperrungen und Schienenersatzverkehre hinnehmen müssten, nur um den Status quo zu erhalten. Jetzt ist die Zeit zu handeln – also handeln wir!“**

Die anwesenden Abgeordneten sagten zu, sich für die Elektrifizierung der Franken-Sachsen-Magistrale einzusetzen – machten jedoch deutlich, dass die Konkurrenz um Fördermittel groß sei. CSU-Bundestagsabgeordneter Dr. Jonas Geissler erklärte:

„Man steht im Wettbewerb mit anderen Regionen und Projekten um Mittel für Elektrifizierung und Ausbau.“ Dennoch versprach er, sich dafür einzusetzen, dass „die Mittel bereitstehen und fließen“. Auch Lisa Badum, Bundestagsabgeordnete der Grünen und Mitglied im Haushaltsausschuss, machte deutlich, dass die Elektrifizierung jetzt angegangen werden müsse.

Oberbürgermeisterin Eva Döhla unterstrich die Bedeutung über den regionalen Rahmen hinaus:

**„Es gibt jetzt eine historische Chance für die Elektrifizierung und es wäre ein historisches Versäumnis, jetzt nicht die Mittel für die weiteren Planungen bereitzustellen. Es geht um mehr als nur um die Verkehrsanbindung einer Region. Es geht darum zu zeigen, dass der Staat handlungsfähig ist. Denn vom Scheitern und Schieben, vom Vertrösten und Versagen profitieren am Ende nur die populistischen Ränder.“**

Auch Thomas Ebersberger, Oberbürgermeister der Stadt Bayreuth, warnte in seinem Eröffnungsstatement vor den Folgen weiteren Zögerns:

**„Sollte ein baldiger Planungsbeginn scheitern, würde das seiner Meinung nach seit dem Mauerfall dringend erforderliche Gesamtprojekt um weitere Jahrzehnte zurückgeworfen. Finanzierungs-, Planungs- und Bauresourcen wären dann auf lange Sicht durch andere Vorhaben gebunden. Ebersberger fragte: Wenn nicht jetzt, wann dann?“**

Die gut besuchte Veranstaltung zeigte: Die Franken-Sachsen-Magistrale hat viele Mitstreiterinnen und Mitstreiter – in Bayern, Sachsen und in Berlin. Doch trotz der überzeugenden Argumente blieb nach der Veranstaltung die Unsicherheit, ob das Momentum tatsächlich genutzt wird. Das rief zahlreiche Akteure in der Region auf den Plan (siehe Seite 5).



## Nürnberg macht Druck: Oberbürgermeister Marcus König schreibt Staatssekretär Lange.

Oberbürgermeister Marcus König hat sich in einem Schreiben an den Parlamentarischen Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, Ulrich Lange, MdB, für eine rasche Entscheidung zur Elektrifizierung der Franken-Sachsen-Magistrale stark gemacht.

Angesichts der derzeit gesperrten Pegnitzbrücken und der geplanten Neubauten zwischen 2030 und 2032 sieht König eine einmalige Chance, die Modernisierung der Strecke und die Elektrifizierung parallel umzusetzen. Nur wenn der Bund jetzt die notwendigen Planungsmittel bereitstellt, könne dieses Ziel erreicht werden.

„Wenn wir diese Gelegenheit jetzt nicht nutzen, droht ein Jahrzehnt Stillstand statt Fortschritt“, so König. „Die Elektrifizierung ist entscheidend für die Zukunftsfähigkeit unserer Region.“

Der Oberbürgermeister forderte das Bundesministerium auf, die Planung umgehend zu beauftragen und die Mittel im Bundeshaushalt 2026 oder über den Klimatransformationsfonds bereitzustellen.

König betont die Bedeutung des Projekts für die gesamte Metropolregion Nürnberg: Die Franken-Sachsen-Magistrale ist nicht nur eine der am stärksten genutzten Regionalverkehrsstrecken Deutschlands, sondern auch Teil des europäischen TEN-Verkehrsnetzes und des militärischen Grundnetzes.

Mit der Elektrifizierung wäre zudem der Weg frei für den Ausbau der S-Bahn-Linien Richtung Neuhaus (Pegnitz) und Simmelsdorf-Hüttenbach – ein wichtiger Schritt für bessere Verbindungen im Großraum Nürnberg.

**„Die Menschen in unserer Region erwarten zu Recht, dass wir Infrastruktur nicht nur erhalten, sondern zukunftsfähig machen“**

**Oberbürgermeister Marcus König**

## Erfolg für die Oberfranken-Achse: Machbarkeitsstudie abgeschlossen – Region fordert nächste Schritte

Die Interessengemeinschaft (IGE) Oberfranken-Achse hat einen wichtigen Meilenstein erreicht: Die Machbarkeitsstudie zur Elektrifizierung der Oberfranken-Achse und des rund 1.000 Kilometer umfassenden umliegenden Streckennetzes in Nordbayern, Sachsen und Tschechien ist abgeschlossen. Bereits am „Tag der Schiene“ 2024 wurde sie gemeinsam mit dem Bayerischen Verkehrsministerium vorgestellt.

Für das vom Landkreis Kulmbach eingereichte Förderprojekt konnten Zuschüsse von Bund und Freistaat Bayern gesichert werden; der Förderzeitraum endete planmäßig am 30. November 2024. Aus den Ergebnissen wird deutlich, dass eine Teilelektrifizierung von 109 Streckenkilometern Investitionen von lediglich 152 Millionen Euro erfordern würde – und damit rund 614 Millionen Euro Einsparung gegenüber einer vollständigen Elektrifizierung gemäß Bundesverkehrswegeplan 2030 ermöglicht.

Der Freistaat Bayern plant darüber hinaus, Anfang 2026 den Planungsvertrag mit der DB InfraGO für das Neigeternetz Nordbayern abzuschließen – ein weiterer Baustein, der laut Gutachten zusätzliche wirtschaftliche Vorteile für alle Elektrifizierungsprojekte in der Region schaffen wird.

Die Studie zeigt außerdem klare Synergien zur Franken-Sachsen-Magistrale auf.

In einem Schreiben an den Parlamentarischen Staatssekretär beim Bundesverkehrsminister, Ulrich Lange, warben die beiden Sprecher der Interessengemeinschaft, Landrat **Klaus Peter Söllner** und Landrat **Dr. Oliver Bär** deshalb für die Elektrifizierung der Franken-Sachsen-Magistrale, deren Elektrifizierung auch für die Dekarbonisierung des Schienennetzes in ganz Oberfranken von großer Bedeutung sei.

Das vom Bund mit geförderte Gutachten zeige deutlich, die wirtschaftlichen und planerischen Synergieeffekte, welche für alle Elektrifizierungsprojekte erwachsen könnten.

## Aiwanger: "Elektrifizierung der Franken-Sachsen-Magistrale muss jetzt vorankommen. Die Strecke ist eine wichtige Verkehrsachse für unsere Wirtschaft"

Bayerns Wirtschaftsminister Hubert Aiwanger hat sich ebenfalls mit einem Schreiben an das Bundesverkehrsministerium gewandt. Er forderte von Minister Patrick Schnieder, die Planungen zur vollständigen Elektrifizierung der Franken-Sachsen-Magistrale rasch wieder aufzunehmen. Aiwanger betont die große wirtschaftliche und strategische Bedeutung: „Die Franken-Sachsen-Magistrale ist eine wichtige Verkehrsachse für unsere Wirtschaft für schwere Gütertransporte von Süddeutschland nach Osteuropa. Auf dieser Strecke stehen größere Brückenarbeiten an. Damit wäre es nur sinnvoll und effizient, wenn der Bund diese Gelegenheit nutzt, um die Strecke zu elektrifizieren. Wenn wir schon Einschränkungen im Verkehr hinnehmen müssen, dann bitte mit nachhaltigem Nutzen für die Zukunft.“ Die Strecke spielt eine zentrale Rolle im europäischen Schienenverkehr und verbindet Süddeutschland mit Tschechien, Polen und darüber hinaus mit den baltischen Staaten und der Ukraine. Während auf tschechischer Seite die Elektrifizierung bereits abgeschlossen ist, hinkt Deutschland bislang hinterher. Wir dürfen uns hier nicht abhängen lassen“, so der Minister weiter. „Die Unternehmen in Bayern müssen sich auf eine leistungsfähige, moderne Infrastruktur verlassen können. Wir dürfen nicht zulassen, dass ein veraltetes Schienennetz zum Wettbewerbsnachteil für unsere Wirtschaft wird.“

## In eigener Sache

### Sehr geehrte Damen und Herren,

im Oktober 2022 startete ein in dieser Form wohl bundesweit einmaliges Projekt: 14 Landkreise und Städte haben sich länderübergreifend zusammengeschlossen, um eine gemeinsame Geschäftsstelle zu finanzieren – mit dem Ziel, der Forderung nach einer besseren Bahnanbindung Nordostbayerns und Südwestsachsens mehr Gehör zu verschaffen und die vielfältigen Interessen zu bündeln.

In den vergangenen drei Jahren durfte ich diese Geschäftsstelle als "kommunaler Bahnlobbyist" aufbauen und leiten. Gemeinsam mit dem Sächsisch-Bayerischen Städtenetz, der Interessengemeinschaft Elektrifizierung Nürnberg-Bayreuth-Cheb und der Interessengemeinschaft Elektrifizierung Oberfranken-Achse ist es uns gelungen, eine starke Plattform zu schaffen und ein belastbares Netzwerk aufzubauen.

Wir haben gemeinsam eine Machbarkeitsstudie zur Dekarbonisierung des Schienennetzes in Oberfranken angestoßen und damit mitbewirkt, dass der Freistaat Bayern erhebliche Mittel für die Teilelektrifizierung bereitstellt. Wir haben für die Neigetechneik geworben – und überzeugt.

Auch die Neubewertung der Franken-Sachsen-Magistrale, angestoßen durch den Parlamentskreis und den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages, konnten wir positiv begleiten. Durch eindrucksvolle Veranstaltungen in Berlin, München, Karlovy Vary oder Nürnberg haben wir Impulse gesetzt, unsere tschechischen Partner erneut wieder ins Boot geholt und einfach nicht locker gelassen. Mit Großflächenplakaten vor dem Bundesverkehrsministerium, mit Briefen, Resolutionen und zahlreichen Hintergrundgesprächen haben wir das Thema präsent gehalten.

Oder salopp formuliert: Wo wir konnten, haben wir genervt.

Mit der Bereinigungssitzung des Haushaltsausschusses am 13/14. November 2025 ist nun ein wichtiger Meilenstein erreicht: Die Mittel für die Weiterplanung der Elektrifizierung wurden bereitgestellt. Es kann also endlich weitergehen – oder, vielleicht treffender gesagt: Jetzt beginnt die Arbeit erst richtig.

Diese Arbeit wird künftig meine Nachfolgerin oder mein Nachfolger übernehmen. Ich selbst verlasse die Geschäftsstelle zum 1. Dezember, um mich auf eigenen Wunsch einer neuen beruflichen Herausforderung im Bahnumfeld zu stellen.

Was bleibt, ist ein großes Dankeschön.

Danke für das Vertrauen in meine Person, für die hervorragende und verlässliche Zusammenarbeit – fachlich wie politisch. Es war mir eine große Freude und Ehre, gemeinsam mit Ihnen für die Anbindung unserer Region an das leistungsfähige europäische Schienennetz zu kämpfen.

Die vergangenen drei Jahre haben gezeigt: Es lohnt sich, dranzubleiben. Bleiben Sie beharrlich!!



Mit den besten Grüßen

Patrick Leitl

**Nach dem Planungsstopp der Franken-Sachsen-Magistrale vor 4 Jahren und dem Stillstand beim Ausbau der Oberfranken-Achse haben das Sächsisch-Bayerische Städtenetz sowie die Interessengemeinschaften Elektrifizierung Nürnberg-Bayreuth/Cheb und der Oberfranken-Achse die Geschäftsstelle Bahnelektrifizierung Bayern-Sachsen errichtet, damit die Aktivitäten zur Weiterführung der Projekte verstärkt werden.**

**Patrick Leitl hat die Teamarbeit kräftig unterstützt und bereichert. Für alle sichtbar hat er der Netzwerk- und Kommunikationsarbeit viele kreative Impulse gegeben und für zahlreiche Einblicke in die Infrastrukturpolitik und -planung gesorgt.**

**Wir bedanken uns für drei Jahre intensiver und erfolgreicher Zusammenarbeit!**

**Michael Beck, Landratsamt Kulmbach  
Hagen Brosig, Stadt Plauen  
Günter Finzel, Stadt Bayreuth**

**Führungsteam der Geschäftsstelle**

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

