

Der Newsletter der



Geschäftsstelle
Bahnelektrifizierung
Bayern-Sachsen

#update

10/
2025



“HAUSGEMACHTE VERKEHRSKATASTROPHE”

**DIE DEUTSCHE BAHN SPERRT DIE FRANKEN-SACHSEN-MAGISTRALE
WEGEN MARODER BRÜCKEN. FAST GANZ NORDOSTBAYERN HAT
NUN KEINE DIREKTVERBINDUNG MEHR NACH NÜRNBERG | SEITE 2**

SEITE 3

**TAG DER SCHIENE IN HOF |
BAYERNTAKT - EIN FAHRPLAN FÜR GANZ BAYERN**

SEITE 4

**BESUCH IN HOF |
STAATSEKRETÄR LANGE BESUCHT BAHNBETRIEBSWERK**



SPERRUNG DER PEGNITZBRÜCKEN: REGION FORDERT ENDLICH ELEKTRIFIZIERUNG UND SANIERUNG!

Sperrung der Pegnitzbrücken zeigt dringenden Handlungsbedarf bei Sanierung und Elektrifizierung.

Seit Jahrzehnten fordert die Region die vollständige Elektrifizierung der Franken-Sachsen-Magistrale. Der nach wie vor nicht elektrifizierte Abschnitt zwischen Nürnberg und Marktredwitz bis zur tschechischen Grenze ist nicht nur ein Bedarfsplanprojekt des Bundes, sondern Teil des transeuropäischen Kernnetzes und zudem dem militärischen Grundnetz zugeordnet. Trotz dieser großen strategischen Bedeutung stagniert das Projekt seit Jahren – mit dramatischen Folgen für die Region.

Aktuelle Sperrung: Pendler massiv betroffen

Wegen maroder Brücken im Pegnitztal ist die Strecke Nürnberg–Marktredwitz seit dem 19. September auf unbestimmte Zeit unterbrochen.

Tausende Pendlerinnen und Pendler (7.000 täglich), der Regionalverkehr im Großraum Nürnberg sowie ganz Nordbayern sind stark beeinträchtigt.

Für Bahnreisende aus Hof, Marktredwitz und Bayreuth gibt es derzeit keine direkte Schienenverbindung mehr nach Nürnberg. Ab dem 13. Oktober wird es zwar wieder Direktverbindungen ab Hof geben, aber umgeleitet über Weiden.

Die Sperrung betrifft insbesondere die Regionalexpress-Linien RE 30, 31, 32 und 38, die nun in Pegnitz enden. Von dort verkehren stündlich Ersatzbusse über alle Zwischenhalte bis nach Hersbruck. Zusätzlich setzt die Bahn Direktbusse auf den Strecken Bayreuth–Nürnberg, Pegnitz–Nürnberg und Neuhaus–Nürnberg ein. Zwischen Hersbruck und Nürnberg bleibt der Verkehr mit den RE-Linien 40/41 sowie den Regionalbahnen der Mittelfrankenbahn bestehen; auch die S-Bahn auf der linken Pegnitzstrecke fährt weiter.

DB Regio als Eisenbahnverkehrsunternehmen hatte lediglich 36 Stunden Zeit den Schienenersatzverkehr (SEV) auf die Beine zu stellen. Angesichts diesen geringen Vorlaufs eine enorme Kraftanstrengung und Leistung.

Sperrung kommt mit Ansage

Trotz alledem: Das Unverständnis ist groß in der Region, denn die Sperrung kommt mit Ansage

Schon seit 20 Jahren sind die insg. 18 sanierungsbedürftigen Brücken im Pegnitztal zwischen Pegnitz und Hersbruck Thema und Sorgenkind. Die Brücken mit ihren Stahlkonstruktionen und den Widerlagern aus Beton haben ihre Nutzungsdauer schon längst überschritten. Neu ist, dass neben dem versprödeten Flussstahl nun auch die massiven Betonteile nicht mehr belastbar sind. Die Brücken sollen langfristig modernisiert und erneuert werden, doch machen die Topografie der Fränkischen Schweiz, Naturschutzauflagen und der

Denkmalschutz die Arbeiten besonders anspruchsvoll, heißt es dazu seitens der Bahn. Im August wurde zunächst eine Langsamfahrstelle eingerichtet, zum 1. September dann der Güterverkehr (galt gleichermaßen für Sonderfahrten mit historischen Zügen) gesperrt.

Am 17. September dann der Super-GAU: Vollsperrung. Die Deutsche Bahn verweist auf die notwendige Sicherheit und bittet um Verständnis. „Sicherheit hat bei der Bahn immer oberste Priorität“, heißt es.

Besonders problematisch: Für die Sanierung der Brücken – zunächst ab 2029 jetzt 2030 geplant – scheinen bislang keine Mittel bereitgestellt Auch die Finanzierung der Elektrifizierung ist unklar, obwohl deren Wirtschaftlichkeit längst nachgewiesen ist.

Scharfe Kritik aus der Region.

Die betroffenen Kommunen und Landkreise reagierten mit scharfer Kritik auf die Sperrung.

Armin Kroder, Landrat des Nürnberger Landes, spricht von einer „haus-gemachten Verkehrs-katastrophe“: „Statt endlich in Ausbau und Elektrifizierung zu investieren, wurde die Instandhaltung verschleppt. Jetzt zahlen Pendler und die ganze Region den Preis.“

Thomas Ebersberger, Oberbürgermeister von Bayreuth, betont die europäische Dimension: „Elektrifiziert könnte die Franken-Sachsen-Magistrale gemeinsam mit den Verbindungen nach Dresden und Prag ein leistungsfähiges Magistralen-Dreieck im Herzen Europas bilden. Stattdessen erleben wir das Ergebnis organisierter Verantwortungslosigkeit.“

Wolfgang Nierhoff, Erster Bürgermeister von Pegnitz, nennt die aktuelle Situation einen Skandal: „Für Tausende Reisende ist ab sofort in Pegnitz Endstation – Ersatzbusse im verwinkelten Pegnitztal oder Stau auf der Autobahn sind kaum zumutbar. Die Probleme sind seit Jahren bekannt, doch nichts ist passiert.“

Florian Wiedemann, Landrat des Landkreises Bayreuth, fordert vom Bund: „sofortige Mittel für die Brückensanierung, eine gesicherte Finanzierung der Elektrifizierung und einen transparenten Zeitplan für die Umsetzung“.

Krisensitzung: Auch Bahn und Bund wollen große Lösung.

Angesichts der Dramatik der Situation fand auf Initiative von **Ulrich Lange** (Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesverkehrsministerium) und **Dr. Oliver Bär** (Landrat Landkreis Hof) eine kurzfristige anberaumte Krisensitzung mit rund 50 Vertreterinnen und Vertretern der Region und des Bundestags statt. Unter den Teilnehmenden: Bayerns Verkehrsminister **Christian Bernreiter** sowie **Dr. Philipp Nagl**, Vorstandsvorsitzender der DB InfraGO AG.

Weiter auf Seite 3

Dr. Oliver Bär betonte: „Wir müssen unsere Kräfte bündeln und das Beste aus dieser Notsituation machen. Jetzt gilt es, konkrete Handlungsmöglichkeiten aufzuzeigen und umzusetzen.“ Auch Landrat Armin Kroder unterstrich, dass Brückensanierung und Elektrifizierung nun gemeinsam angegangen werden müssten. Staatsminister Bernreiter unterstützte die Forderung, die Elektrifizierung direkt mit diesen Arbeiten zu verknüpfen.

Aus der Krise eine Chance machen. Vorteile von Brückenerneuerung mit Elektrifizierung nutzen

Die DB InfraGO selbst verfolgt diese Strategie. Die Bahn will die Brücken bis Februar 2026 instand setzen, dass die Strecke wieder befahrbar ist. Dieser Zeitdruck ist der Generalsanierung Nürnberg – Regensburg geschuldet, wofür auch die Franken-Sachsen-Magistrale als Umleitungsstrecke dient. Der Ersatzneubau der 18 Pegnitzbrücken sei für 2030 bis 2032 geplant.

Diese Großbaustelle im oberen Pegnitztal wollen Bahn und Bund zur Elektrifizierung eines ersten Streckenabschnitts von Nürnberg bis Neuhaus a. d. P. oder Pegnitz nutzen. Sollte diese noch bis ins 8 km entfernte bis Schnabelwaid erfolgen, würde der Anschluss an die Elektrifizierung Bayreuth – Schnabelwaid hergestellt, welche der Freistaat Bayern gleichzeitig vornimmt. Durch die Bündelung der Brücken- und Elektrifizierungsarbeiten soll die Dauer der Streckensperrung minimiert werden. Neben der Zeitersparnis ermöglicht dies auch eine erhebliche Senkung der Kosten. Bahn und Bund werden nun die Finanzierung ermöglichen.

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Sitzung waren sich einig: Die notwendige Streckensperrung muss als Chance genutzt werden, um Synergieeffekte zu schaffen und die Elektrifizierung entscheidend voranzubringen. Ziel sei es, die aktuelle Krise in einen Wendepunkt für die Region zu verwandeln.

Doch der Zeitplan ist ambitioniert. Grundvoraussetzung dafür ist, dass in den aktuellen Haushaltsverhandlungen die entsprechenden Mittel für die Weiterplanung bis Schnabelwaid gesichert werden. Nur so kann gewährleistet werden, dass Brückenneubau und Elektrifizierung gemeinsam umgesetzt werden. Auch beim laufenden Raumordnungsverfahren zur Bahnstromversorgung des Ostkorridors Süd sei eine Entscheidung für den nördlichen Ast entlang der Franken-Sachsen-Magistrale notwendig, um schnell Fortschritte zu erzielen.

Jetzt geht's um die Wurst.

Die Region möchte deshalb die Gunst der Stunde nutzen und Nägel mit Köpfen machen. Am Donnerstag, den 16. Oktober lädt sie gemeinsam mit dem Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr um 9.30 Uhr zu einem Parlamentarischen Weißwurstfrühstück in die Bayerische Landesvertretung nach Berlin ein, verbunden mit dem klaren Ziel das Fenster der Gelegenheit zu nutzen. An der Veranstaltung nehmen u.a. auch der Bayerische Verkehrsminister Christian Bernreiter, der stellv. Bundesvorsitzende von PROBAHN, Prof. Lukas Iffländer und Prof. Arndt Stephan von der TU Dresden sowie zahlreiche Vertreter aus der Region teil.

Tag der Schiene: BayernTakt - Ein Fahrplan für ganz Bayern.



Geschäftsstellenleiter Patrick Leitl begrüßte zu Beginn rund 30 Teilnehmerinnen und Teilnehmer, darunter auch Oberbürgermeisterin Eva Döhla, Landrat Dr. Oliver Bär und Landtagsabgeordneter Kristian von Waldenfels.

Wie funktioniert der BayernTakt, was bedeutet ein integrierter Taktfahrplan – und wie können ländliche Regionen besser angebunden werden? Diese Fragen standen am Freitag im Mittelpunkt einer gemeinsamen Veranstaltung der Geschäftsstelle Bahnelektrifizierung, des Landkreises und der Stadt Hof in der VHS Hofer Land im Rahmen des bundesweiten Aktionstags „Tag der Schiene“.

In ihren Grußworten betonten Oberbürgermeisterin **Eva Döhla** und Landrat **Dr. Oliver Bär** die Bedeutung einer guten Bahnanbindung für Wirtschaft und Lebensqualität. Döhla hob hervor, dass Infrastruktur, Elektrifizierung, Bahnhofsgebäude und Takt im Verbund gedacht werden müssten. Bär verwies auf die Sperrung mehrerer Pegnitzbrücken: Die Krise sei ein deutlicher Weckruf und zugleich ein Impuls, die Modernisierung und Elektrifizierung entschlossen voranzubringen.

Fachlicher Einblick in den BayernTakt.

Im Hauptteil der Veranstaltung erläuterte **Markus Egger**, Leiter der Abteilung Planung bei der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH (BEG), die Grundidee des BayernTakts. Dieser sogenannte Integrale Taktfahrplan (ITF) sei ursprünglich in der Schweiz entwickelt worden und ist in Bayern seit den 1990er Jahren schrittweise umgesetzt worden. Die Idee: landesweite Umsteigebeziehungen und mindestens ein Stundentakt, erläuterte Egger. Früher habe ein Zug dann gefahren, wenn viele Menschen unterwegs waren – etwa früh oder spät am Tag. Dazwischen herrschte oft gähnende Leere.

Mit dem ITF habe sich das Angebot spürbar verbessert, Anschlüsse seien zuverlässiger geworden. Ziel bleibe, das Netz sukzessive weiter auszubauen und zu verbessern. Angesichts begrenzter finanzieller Spielräume sei dies jedoch eine große Herausforderung.

Im Anschluss stellte sich Egger den Fragen der Bürgerinnen und Bürger. Diskutiert wurden unter anderem die Zuverlässigkeit von Anschlüssen, die Nutzung des Bahnangebots für Schüler sowie die Perspektiven einer besseren Anbindung ländlicher Räume.

Bei Interesse können Sie sich hier gerne anmelden:
<https://forms.office.com/e/wKWbWcTt2H>



STAATSEKRETÄR BESUCHT HOF: REGION KÄMPFT WEITER FÜR DIE ELEKTRIFIZIERUNG DER FRANKEN-SACHSEN-MAGISTRALE!



Der Parlamentarische Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium Ulrich Lange (BMV) hat Anfang August auf Einladung des Hofer Bundestagsabgeordneten Heiko Hain und des Hofer Landrats Dr. Oliver Bär den Stimmkreis Hof besucht. Im Bahnbetriebswerk Hof informierte er sich über die dortige Werkstatt von DB Regio sowie den aktuellen Stand der Elektrifizierungsprojekte „Ostkorridor Süd“ und Franken-Sachsen-Magistrale.

Zu Beginn des Besuchs hob Gerd Schörner Leiter des Verkehrsvertragsmanagement Nordostbayern bei DB Regio, die Bedeutung des Bahnbetriebswerks hervor. Als Kompetenzzentrum für Neigetechnik sichere die Einrichtung nicht nur über 200 hochqualifizierte Arbeitsplätze, sondern spiele mit dem bundesweit einmaligen Knowhow auch eine zentrale Rolle für das Neigetechniknetz Nordostbayern – nach der S-Bahn München dem zweitgrößten SPNV-Netz Bayerns.

Matthias Trykowski (DB InfraGO), Leiter der Bahnausbauprojekte Nordbayern, erläuterte den aktuellen Stand der Elektrifizierungsvorhaben. Mit Blick auf die Franken-Sachsen-Magistrale betonte er, dass die Wirtschaftlichkeit der Strecke inzwischen erneut bestätigt sei. Dennoch habe die Deutsche Bahn bislang keinen Auftrag des Bundes zur Weiterplanung erhalten.

Die anwesenden Abgeordneten und Kommunalvertreter – neben Heiko Hain und Dr. Oliver Bär auch MdB Dr. Jonas Geissler, Oberbürgermeisterin Eva Döhla (Hof), Landrat Thomas Hennig (Vogtlandkreis) und Oberbürgermeister Thomas Ebersberger (Bayreuth) – machten deshalb deutlich, dass die Elektrifizierung der Franken-Sachsen-Magistrale für die gesamte Region oberste Priorität habe. Sie unterstrichen gegenüber dem Staatssekretär die Dringlichkeit eines Lückenschlusses zwischen Nürnberg und Marktredwitz. Ohne diesen bleibe der Nordosten Bayerns im Herzen Europas vom leistungsfähigen Schienenverkehr abgehängt, wodurch seine Potenziale als internationales Drehkreuz weiterhin ungenutzt wären.

Staatssekretär Lange sagte zu, sich in Berlin für das Projekt stark zu machen und die Argumente aus der Region in die weiteren Gespräche einzubringen. Ihm ist die Problematik aller Bedarfsplanvorhaben sehr bewusst, die im Übergang von den Vorplanungen hin zur Realisierungs- und Genehmigungsphase mangels Planungsmittel im Etat des BMV fest verharren.



MOBILITÄT UND VERKEHR DER ZUKUNFT GESTALTEN!

Wenn Sie die Verkehrs- und Mobilitätswende im Personen- und Güterverkehr aktiv mitgestalten möchten, bieten wir Ihnen diese Möglichkeit als

Leiter*in (m/w/d) **Geschäftsstelle Bahn-Elektrifizierung**

Bayern-Sachsen-Böhmen
bei der Logistik Agentur Oberfranken e.V.

Über uns:

Die Logistik Agentur Oberfranken e.V. ist ein seit 2002 bestehender Zusammenschluss von Wirtschaft, Wissenschaft und Verwaltung. Im Auftrag unserer Partner bündeln wir Themen rund um die Schieneninfrastruktur, insbesondere die Elektrifizierung der Franken-Sachsen-Magistrale und der Oberfranken-Achse, und setzen uns für eine bessere Bahn-anbindung der Region ein. Dabei tragen wir diese Anliegen verstärkt in die Öffentlichkeit und zu politischen Entscheidungsträger*innen.

Bild: Tobias

Ihre Aufgaben und Chancen:

- Leitung und Weiterentwicklung der Geschäftsstelle Bahn-Elektrifizierung
- Lobbyarbeit bei den Entscheidungsträgern zum Infrastrukturausbau und Bahnverkehr
- Koordination von Projekten, Veranstaltungen, Kampagnen und Aktivitäten im Bereich Schieneninfrastruktur und Mobilitätsschnittstellen
- Begleitung der Planung und Umsetzung von Ausbaumaßnahmen
- Kommunikation mit Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Verbänden
- Öffentlichkeitsarbeit und Begleitung rund um die geplanten Schienenprojekte
- Netzwerkpfege und Netzwerkausbau

Wir bieten Ihnen eine Vollzeitstelle am Standort Hof mit:

- hohem Gestaltungsspielraum
- flexiblen Arbeitsmöglichkeiten (Homeoffice möglich)
- enger Anbindung an ein erfahrenes Fachteam und bestehende Netzwerke
- zunächst auf zwei Jahre befristet, mit Option auf Verlängerung

Ihr Profil:

- Studium, Ausbildung oder Berufserfahrung im Bereich Bahn, Verkehr, Infrastruktur- oder Raumplanung
- ausgeprägte Kommunikationsstärke in Wort und Schrift
- Affinität im Umgang mit Social Media
- Kreativität bei der eigenen Gestaltung von Newslettern und Kampagnen
- Erfahrung im Umgang mit politischen Entscheidungsprozessen
- Freude an eigenverantwortlicher Arbeit und strategischem Netzwerken

Ihre Bewerbung:

Wir freuen uns auf Ihre aussagekräftigen Bewerbungsunterlagen an:

Logistik Agentur Oberfranken e.V.
z.H. Sebastian Kant
Moritz-Steinhäuser-Weg 2 (Gebäude IHK-Bildungszentrum Hof)
95030 Hof

Bevorzugt digital per Mail an: skant@logistik-oberfranken.de

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

