

Der Newsletter der



Geschäftsstelle
Bahnelektrifizierung
Bayern-Sachsen

#update

Mai
2025



NÜRNBERG - DAS GATEWAY NACH OSTEN.

**BAYERN'S VERKEHRSMINISTER BERNREITER DISKUTIERT MIT
VERTRETERN AUS WIRTSCHAFT & KOMMUNALPOLITIK DIE CHANCEN
DER BAHNELEKTRIFIZIERUNG FÜR DIE METROPOLREGION NÜRNBERG,
SEITE 2.**

Bild: Mund/IHK Nürnberg

SEITE 4

**| NEUES GUTACHTEN BELEGT BEDEUTUNG
DER FRANKEN-SACHSEN-MAGISTRALE**

SEITE 5

**| PATRICK SCHNIEDER
NEUER VERKEHRSMINISTER?**

FRANKEN-SACHSEN-MAGISTRALE: ELEKTRIFIZIERUNG HAT HÖCHSTE PRIORITÄT.



Diskutieren über die Bedeutung des Schienenverkehrs für den Logistikstandort Nürnberg und die Metropolregion Nürnberg. Harald Leupold, HL Consulting, Bayerns Verkehrsminister Christian Bernreiter, Michael Möschel von der IHK Oberfranken Bayreuth, Ralf Behrens, IPG GmbH, Werner Dettenthaler, Deutschlandchef Gebr. Weiss GmbH und Roger Mahler, Geschäftsführer METRANS Deutschland GmbH. Bild: Mund/IHK Nürnberg.

Am lang ersehnten Lückenschluss der Elektrifizierung der Franken-Sachsen-Magistrale kann weitergeplant werden. Das hat eine neue Wirtschaftlichkeitsberechnung der Strecke durch den Bund ergeben. Warum das wichtig für Nürnberg ist, welche Chancen die Bahnelektrifizierung für die Metropolregion birgt und warum es noch ein weiter Weg ist, bis der Ausbau der Strecke abgeschlossen sein wird – darum ging es vor kurzem in einer hochkarätig besetzten Diskussionsrunde im Hafen Nürnberg, dem größten und bedeutendsten Güterverkehrs- und Logistikzentrum in Süddeutschland.

Dazu eingeladen hatten die IHK Nürnberg für Mittelfranken, die IHK für Oberfranken Bayreuth, das Sächsisch-Bayerische Städtenetz, die Interessengemeinschaft Elektrifizierung Nürnberg – Bayreuth/Cheb sowie die Geschäftsstelle Bahnelektrifizierung Bayern-Sachsen.

Im Beisein des Bayerischen Verkehrsministers Christian Bernreiter machten Vertreter aus Wirtschaft und Kommunalpolitik deutlich, was sie von der künftigen Bundesregierung erwarten. Denn auch wenn eine erneute Wirtschaftlichkeitsberechnung der Strecke ein Nutzen-Kosten-Verhältnis größer 1 ergeben hat und sie damit als wirtschaftlich gilt und eine Weiterplanung rechtlich möglich ist – der Auftrag zur Weiterplanung sowie die dafür notwendigen Mittel und das entsprechende Personal stehen noch nicht zur Verfügung.

Bayerns Verkehrsminister **Christian Bernreiter** unterstrich deshalb bei der Bahnlogistik-Konferenz die Bedeutung des Schienenprojekts:

„Der Wirtschaftsstandort Deutschland benötigt dringend umfassende Investitionen in die Infrastruktur. Ich begrüße daher ausdrücklich, dass es mit der Elektrifizierung der Franken-Sachsen-Magistrale endlich weitergehen soll. Das ist ein erfreuliches und überfälliges Signal aus Berlin für Nordostbayern. Die Elektrifizierung der 140 Kilometer zwischen Nürnberg und Hof und des Abzweigs von Marktredwitz nach Eger und weiter in die Tschechische Republik schaffen den dringend benötigten Lückenschluss nach Sachsen und Mittel- und Osteuropa. Von einer leistungsfähigeren Bahninfrastruktur profitieren die Menschen vor Ort und die regionale Wirtschaft gleichermaßen.“

Eine im Rahmen der Veranstaltung veröffentlichte Potenzialanalyse im Auftrag des Sächsisch-Bayerischen Städtenetzes untermauerte die Forderung nach einer zügigen Realisierung des Projekts: Demnach kann die volle verkehrliche Wirkung nach Osteuropa auf der Schiene nur dann entfaltet werden, wenn sowohl die Franken-Sachsen-Magistrale (Nürnberg – Marktredwitz – Eger), die Metropolregion (Nürnberg – Schwandorf – Furth/W.) als auch der Ostkorridor Süd (Hof – Regensburg) vollständig elektrifiziert werden.

Vor allem die nördliche Verbindung über die Franken-Sachsen-Magistrale ist dabei für den schweren Güterverkehr entscheidend. Im ausgebauten Zustand könnte die Elektrifizierung der Strecke das Gesamtnetz erheblich stärken – einerseits als wichtige Ausweichroute für das ohnehin ausgelastete Netz, andererseits als schnellste Direktverbindung von Süddeutschland in die Tschechische Republik, nach Polen, in die baltischen Staaten und in die Ukraine. Der Logistikstandort Nürnberg würde davon als „Gateway zum Osten“ enorm profitieren. (Dazu mehr auf Seite 4 folgend).

Aus diesem Grund forderten die regionalen Vertreter unisono, der Elektrifizierung der Franken-Sachsen-Magistrale höchste Priorität einzuräumen.



„Der Logistikstandort Nürnberg wird von der Elektrifizierung der Franken-Sachsen-Magistrale deutlich profitieren, wenn die Tschechische Republik und Polen dann durchgehend mit E-Traktion erreichbar sind. Dies stärkt die Gateway-Funktion von Stadt und Region Nürnberg und bietet neue geschäftliche Perspektiven,“ so Ingmar Schellhas, Geschäftsführer der Hafen Nürnberg-Roth GmbH, Betreibergesellschaft des bayernhafens Nürnberg.



„Die Elektrifizierung der Franken-Sachsen-Magistrale ist ein gesamtwirtschaftlich überaus sinnvolles Projekt – das zeigen die neuesten Zahlen. Wir dürfen den Anschluss an zentrale europäische Transportachsen nicht verlieren. Daher ist es jetzt vordringliche Aufgabe der Politik, die Genehmigungen, Planungsverfahren und Finanzierungszusagen zu beschleunigen. Ganz grundsätzlich gilt: Wir brauchen einen Genehmigungs-Turbo, damit die im Koalitionsvertrag beschlossenen Milliarden-Pakete für die Infrastruktur schnell Wirkung zeigen.“

Dr. Armin Zitzmann, Präsident der IHK Nürnberg für Mittelfranken

Nürnberg's Planungs- und Baureferent Daniel F. Ulrich hebt die Bedeutung des Schienenprojekts hervor: „Für die Stadt Nürnberg als historischem Knoten im deutschen Bahnnetz wird die vollständige Elektrifizierung der Franken-Sachsen-Magistrale nicht nur die Funktion als Gateway nach Osten im Güterverkehr wesentlich verbessern, sie wird auch eine verbesserte Fernverkehrsanbindung an unsere Partnerstadt Prag ermöglichen. Lokal ist die Stärkung des östlichen Umlands durch die Erweiterung der S-Bahn herausragend wichtig. Als Stadt mit einer sehr hohen Arbeitsplatzdichte ist Nürnberg besonders auf ein gutes Bahnnetz in alle Richtungen angewiesen, damit die nötigen Pendlerverkehre Alternativen zum Innenstadtstraßennetz haben. Ich hoffe darüber hinaus auch auf ein Signal für den letzten fehlenden Ast schnellen Zugverkehrs aus Nürnberg, die Strecke nach Stuttgart.“



„Wann rollen die ersten Bagger?“ fragte Patrick Leitl, Leiter der Geschäftsstelle Bahnelektrifizierung Bayern-Sachsen, Matthias Trykowski, den Leiter des Bahnausbau Nordbayern, DB InfraGO. Trykowski nutzte die Gelegenheit, um deutlich zu machen: So einfach ist es eben nicht. Es gelten nach wie vor die üblichen planungsrechtlichen Verfahrensschritte. Dürfte er sich etwas wünschen, hätte er gerne mehr und vor allem langfristige finanzielle Planungssicherheit für seine Projekte.



Nürnberg's Landrat Armin Kroder bedankte sich für die spannende Diskussion und brachte die Forderungen der Region nochmals auf den Punkt: Die Planungen für die Franken-Sachsen-Magistrale müssen unverzüglich wieder aufgenommen werden!

STÄDTENETZ: NEUE POTENZIALSTUDIE ZUR FRANKEN-SACHSEN-MAGISTRALE



Ralf Behrens erläutert die zentralen Ergebnisse der Potentialanalyse grenzüberschreitender Verkehre nach Osten für die Metropolregion Nürnberg. Bild: Mund/IHK Nürnberg.

Die Metropolregion Nürnberg kann das "Gateway zum Osten" sein. Das ist das Ergebnis einer Studie des Sächsisch-Bayerischen Städtenetzes, das anlässlich der Bahnlogistik-Konferenz im Nürnberger Hafen vorgestellt wurde.

Allerdings: Die Potenziale liegen brach, Nordostbayern braucht den Anschluss an das leistungsfähige Schienennetz, sonst droht der Metropolregion Nürnberg die Abkoppelung vom europäischen Bahnverkehr.

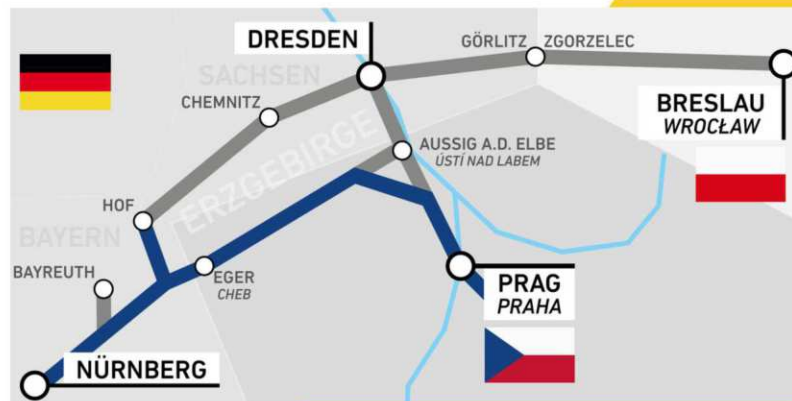
Nürnberg – Mitten im Herzen Europas liegt ein infrastrukturelles Nadelöhr: Der Nordosten Bayerns ist die größte nicht elektrifizierte Region Mitteleuropas. Eine aktuelle Untersuchung im Auftrag des Sächsisch-Bayerischen Städtenetzes, durchgeführt von der Infrastruktur- und Projektentwicklungsgesellschaft mbH aus Potsdam, hat nun die Chancen eines Ausbaus und der Elektrifizierung zentraler Bahnstrecken in Richtung Osteuropa analysiert – die Franken-Sachsen-Magistrale (FSM): Nürnberg – Marktreidwitz – Cheb – Prag; den Ostkorridor Süd: Hof – Marktreidwitz – Schwandorf – Regensburg sowie die Metropolregion: Nürnberg/Regensburg – Schwandorf – Furth im Wald – Pilsen/Prag.

Das Fazit: Für Ralf Behrens, Geschäftsführer des Potsdamer Planungsbüros, ist die Franken-Sachsen-Magistrale das zentrale Rückgrat für den grenzüberschreitenden Bahnverkehr.

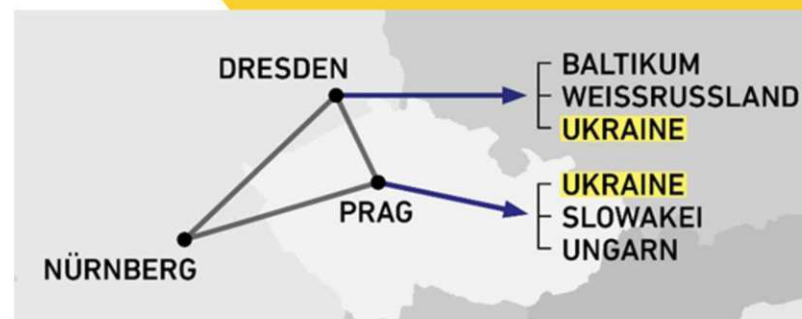
Der rund 140 km lange Abschnitt von Nürnberg über Marktreidwitz bis zur tschechischen Grenze ist – im Gegensatz zur Metropolregion – bereits zweigleisig ausgebaut und erfüllt mit der Streckenklasse D4 die Standards für schweren Güterverkehr. Das gilt insbesondere auch für die Strecke auf tschechischer Seite.

Zwar existieren dort noch zwei eingleisige Teilabschnitte, diese fallen jedoch angesichts der vorhandenen Überholgleise im Abstand von vier bis fünf Kilometern kaum ins Gewicht. Mehr noch: Tschechien plant den Bau einer neuen Hochgeschwindigkeitsstrecke von Prag nach Most, die als Spange von der Neubaustrecke Prag – Dresden ins nordböhmische Industrierevier abzweigt und die Reisezeit von Prag nach Karlsbad und Eger um mehr als eine Stunde verkürzt.

Derzeit läuft die Ausschreibung für eine entsprechende Machbarkeitsstudie. Perspektivisch entsteht damit nicht nur die schnellste Direktverbindung von Nürnberg nach Prag, sondern – über die Sachsen-Franken-Magistrale nach Dresden, die geplante Neubaustrecke Dresden-Prag und die Erzgebirgsmagistrale von Cheb über Karlovy Vary nach Prag – auch ein leistungsfähiges Magistralen-Dreieck für den internationalen Schienenverkehr mit direkten, elektrifizierten Routen nach Sachsen (Leipzig, Dresden), Polen (Breslau) und Tschechien (Karlsbad, Prag).



Damit wird die Franken-Sachsen-Magistrale zum Dreh- und Angelpunkt für den Schienenverkehr von West nach Ost. Angesichts des Ukrainekriegs und der schwindenden Rolle Russlands als Transitland braucht Europa neue, stabile Verbindungen Richtung Osten. Die FSM kann diesen strategisch wichtigen Ost-West-Korridor abbilden – als klimafreundliche, resiliente Alternative für den Warenverkehr zwischen der EU, der Ukraine und perspektivisch sogar China.





Die Studie macht deutlich: Die Franken-Sachsen-Magistrale ist eine zentrale Hauptstrecke im grenzüberschreitenden Verkehr – und ihre Elektrifizierung längst überfällig.

Ohne sie bleiben die Klimaziele unerreichbar, und die wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit der Region gerät zunehmend ins Hintertreffen. Zudem ist die FSM Bestandteil des europäischen TEN-T-Kernnetzes, was sie förderfähig im Rahmen von EU-Infrastrukturprogrammen (z. B. CEF) macht.

Mit dem Bundes-Sondervermögen für Infrastruktur und Verteidigung könnten Planungs- und Ausbaukosten kurzfristig gedeckt werden – ein entscheidendes Zeitfenster, das jetzt genutzt werden muss.

Ralf Behrens betont aber auch: Es geht nicht um Konkurrenz zwischen den einzelnen Projekten, sondern um eine vernetzte Gesamtstrategie. Nur im Zusammenspiel entfalten Franken-Sachsen-Magistrale, Ostkorridor und Metropolenbahn ihr volles Potenzial – für klimafreundlichen Verkehr, wirtschaftliche Stabilität und geopolitische Sicherheit im Herzen Europas.

Fazit: Der Schienenengpass in Nordostbayern ist kein regionales Problem, sondern ein europäisches. Jetzt ist der Moment, um zu handeln – für eine nachhaltige und zukunftsfähige Verkehrsinfrastruktur.

Das deutet darauf hin, dass insbesondere Lange künftig auch das Thema Eisenbahn inhaltlich mit bearbeiten wird.

Einen Bundesbeauftragten für die Schiene gibt es jedoch nicht mehr. Dieser Posten wurde mit weiteren Beauftragten in der ersten Kabinettsitzung per Organisationsbeschluss abgeschafft.



Bild: Tobias Koch/BMV

Patrick Schnieder neuer Bundesverkehrsminister

Personalwechsel im Bundesverkehrsministerium: Susanne Henckel geht, Ulrich Lange als Parlamentarischer Staatssekretär kommt.

Mit der Amtsübergabe von Wissing auf Schnieder gehen auch weitere personelle Veränderungen einher.

Die bisher für die Eisenbahn mit zuständige verbeamtete Staatssekretärin **Susanne Henckel** sowie Staatssekretär Hartmut Höpper wurden in den einstweiligen Ruhestand versetzt. Ihnen folgt **Claudia Stutz**, die bisher die Unterabteilung "Klimaschutz in der Mobilität, Umweltschutz" geleitet hat und davor als Staatssekretärin für Mobilität und Verkehr im Berliner Senat tätig war. **Stefan Schnorr** bleibt hingegen als Staatssekretär im Amt.

Als Parlamentarische Staatssekretäre sind **Christian Hirte** (CDU) und **Ulrich Lange** (CSU) ernannt worden.

Vor allem Lange hatte sich in den letzten Jahren als Verkehrspolitiker einen Namen gemacht. Zuletzt war er als stellv. Fraktionsvorsitzender zuständig für die Verkehrspolitik und hat als solcher wiederholt eine strikte Trennung von Betrieb und Infrastruktur beim DB-Konzern eingefordert.

Patrick Schnieder ist neuer Bundesminister für Verkehr. Der aus der Vulkaneifel stammende CDU-Politiker war zuletzt Parlamentarischer Geschäftsführer der CDU/CSU-Bundestagsfraktion und auch Mitglied im Verkehrsausschuss.

Vor seiner parlamentarischen Laufbahn war der Rechtsanwalt von 1999 bis 2009 Bürgermeister in der Verbandsgemeinde Arzfeld im Eifelkreis Bitburg-Prüm (Rheinland-Pfalz).

Herr Schnieder übernimmt ein Schlüsselressort in einer Zeit großer Herausforderungen. Die notwendige Reduzierung der CO₂-Emissionen im Verkehrssektor oder der eklatante Investitionsstau in der Verkehrsinfrastruktur – allein auf der Schiene wird dieser auf über 90 Mrd. Euro beziffert – sind drängende Aufgaben.

Zwar stehen mit dem Sonderfonds Infrastruktur und dem Klimatransformationsfonds (KTF) die entsprechenden Mittel bereit – doch Geld allein genügt nicht, es braucht auch strukturelle Reformen. Die Franken-Sachsen-Magistrale steht beispielhaft dafür.

In Ihrem Glückwunsch-Schreiben an den neuen Minister machten die Anrainer-Kommune darauf aufmerksam und forderten die zügige Weiterplanung der Franken-Sachsen-Magistrale. Es gelte nicht noch mehr Zeit zu verlieren.

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

