



Geschäftsstelle Bahnelektrifizierung Bayern-Sachsen

#update

Geschäftsstelle Bahnelektrifizierung | März 2025



Mit bunten Plakaten und frechen Sprüchen... Die gemeinsame Kampagne der Geschäftsstelle Bahnelektrifizierung und des Sächsischen Bayerischen Städteneetzes anlässlich der Bundestagswahl stieß auf große Resonanz. So forderten die Anrainer der Franken-Sachsen-Magistrale nicht nur in der Region, sondern auch in unmittelbarer Nähe des BMDV „MUT ZUM LÜCKENSCHLUSS!“. Bild: StMB

Sehr geehrte Damen und Herren,

Die Bundestagswahl ist vorüber, und die Koalitionsverhandlungen für eine mögliche schwarz-rote Regierung haben begonnen.

Was bedeutet das Wahlergebnis für unsere Region und unsere Bemühungen um die Elektrifizierung der Franken-Sachsen-Magistrale? Wie lassen sich das Sondierungspapier und die Überlegungen zu einem Sondervermögen der potenziellen Koalitionspartner einordnen? Und wie wurde die gemeinsam mit dem Sächsisch-Bayerischen Städteneetz organisierte Kampagne #regionunterstrom aufgenommen?

Diese und weitere Fragen werden im neues-

ten #update der Geschäftsstelle Bahnelektrifizierung beleuchtet. Zudem ist eine neue Folge unseres Podcasts „Allerhöchste Eisenbahn“ online. In dieser spricht Patrick Leitl mit der Zwickauer Oberbürgermeisterin Constance Arndt über die Bedeutung der Bahn für die „Autostadt“.

Wir wünschen Ihnen viel Spaß bei der Lektüre!

Mit freundlichen Grüßen

Patrick Leitl
Leiter der Geschäftsstelle
Bahnelektrifizierung

Geschäftsstelle Bahnelektrifizierung
Logistik Agentur Oberfranken e.V.

Patrick Leitl
Moritz Steinhäuser-Weg-2
95030 Hof
09281/54938-46
pleitl@logistik-oberfranken.de

Entscheidung gefallen: Neue Neigetechnikfahrzeuge für Nordbayern

Für die beiden bayerischen Neigetechnik-Netze im Allgäu und in Nordostbayern wird die Entwicklung eines einheitlichen Neufahrzeugs angestrebt. Geplant ist ein reines Akku-Fahrzeug, das zusätzlich die Möglichkeit zum Nachladen über die Oberleitung bietet. Diese Lösung verspricht geringere Entwicklungs-, Anschaffungs- und Betriebskosten für die gesamte Fahrzeugflotte. Weitere Untersuchungen haben gezeigt, dass dies mit einem überschaubaren Ausbau der Infrastruktur realisierbar ist.

Bayerns Verkehrsminister **Christian Bernreiter** erklärt dazu: „Durch leistungsfähigere Akkus können wir auf einen zusätzlichen Wasserstoff-Antrieb verzichten. Die neue Fahrzeugflotte wird dadurch technisch deutlich unkomplizierter und wirtschaftlicher. Außerdem kann der Aufbau einer Versorgungs- und Betankungsinfrastruktur für Wasserstoff entfallen.“

Mehrere Gutachten zur Beendigung des Dieselmotors in Nordostbayern und im Allgäu haben ergeben, dass eine Kombination aus Akku- und Wasserstoffantrieb in einem Fahrzeug technisch sehr anspruchsvoll und mit hohen Risiken sowie Kosten verbunden wäre. Dank der Fortschritte in der Batterietechnologie ist es nun jedoch möglich, reine Akku-Züge mit größerer Reichweite zu entwickeln. Die neue Neigetechnik-Flotte soll voraussichtlich Anfang der 2030er-Jahre die derzeit dieselbetriebenen Neigetechnik-Züge ersetzen. Hierfür sind neben den ohnehin notwendigen Ausbaumaßnahmen für die Akku-Züge ohne Neige-

technik auch verschiedene Infrastrukturmaßnahmen erforderlich.

In Nordostbayern müssen bereits vor der geplanten Elektrifizierung Lademöglichkeiten an den Bahnhöfen in Bayreuth und Neustadt an der Waldnaab geschaffen werden. Zudem sind Nachrüstungen der Oberleitung an einzelnen Gleisen am Nürnberger Hauptbahnhof notwendig. Bis zur Fertigstellung der Elektrifizierung von Hof nach Marktredwitz müssen Züge, die in Marktredwitz enden, zum Aufladen ihrer Akkus entweder nach Cheb in Tschechien oder nach Hof weiterfahren.

Die Entscheidung basiert maßgeblich auf einer Machbarkeitsstudie, die vom Kulmbacher Landrat Klaus Peter Söllner initiiert und von den Landkreisen sowie kreisfreien Städten Oberfrankens mitfinanziert wurde. Entsprechend groß ist die Freude über die Entscheidung aus München.

Landrat **Klaus Peter Söllner** sagt: „Als Sprecher der IGE Oberfranken-Achse freue ich mich sehr, dass für die Region zusätzlich zu den Entscheidungen für das Regionalverkehr-Netz Oberfranken (RVOF-Netz) mit 10 RB-Linien im Herbst 2024 sehr schnell auch Klarheit für die Elektrifizierungsmaßnahmen für das Expressverkehr- und Neigetechnik-Netz Nordostbayern (EVNO-Netz) mit 11 RE-Neigetechniklinien besteht und unsere Vorschläge aus der Machbarkeitsstudie für Nordbayern einheitlich mit Südbayern zeitnah umgesetzt werden können - herzlichen Dank dafür an Verkehrsminister Christian Bernreiter!“

Auch Hof's Landrat **Dr. Oliver Bär**, oberfränkischer Bezirksvorsitzender des Landkreistages, unterstützt die Entscheidung: „Der Freistaat Bayern investiert in moderne Akku-Neigetechnikzüge und setzt damit auf barrierefreie, saubere und leise Züge. Die Neigetechnik ermöglicht die Anschlüsse an den Fernverkehr. Für unsere Region ist das eine gute und wichtige Entscheidung, wofür wir Staatsminister Christian Bernreiter sehr dankbar sind. Jetzt gilt es, dass auch der Bund seine Hausaufgaben macht und die Weichen richtig stellt für die vollständige Elektrifizierung der Franken-Sachsen-Magistrale.“

Zustimmung kommt auch von Bayreuths Oberbürgermeister **Thomas Ebersberger**, oberfränkischer Bezirksvorsitzender des Städtetages: „Der rasche Fortschritt in der Batterietechnik kommt auch dem Bahnverkehr zugute. Das für die baldige Elektrifizierung des Bahnbetriebs in Nordostbayern gründlich erarbeitete Konzept mit Akkufahrzeugen kann nun mit weniger Risiken umgesetzt werden. Seine Wirtschaftlichkeit wird mit der weiterhin notwendigen Elektrifizierung der Franken-Sachsen-Magistrale deutlich gesteigert. Dies ist entscheidend für ein besseres und dauerhaft gesichertes Fahrplanangebot, von dem ganz Nordostbayern profitieren wird.“

Noch in diesem Jahr soll die DB InfraGO AG mit der Planung des Akku-Betriebs in Nordostbayern beauftragt werden, einschließlich der notwendigen Maßnahmen im Neigetechnik-Netz. Die Weichen für eine nachhaltige Mobilität in der Region sind damit gestellt.

#regionunterstrom.

Eine kleine Bilanz der Kampagne in Zahlen.

Erfolgreiche Kampagne

#regionunterstrom zur Elektrifizierung der Franken-Sachsen-Magistrale
Die zur Bundestagswahl gestartete Kampagne #regionunterstrom zur Elektrifizierung der Franken-Sachsen-Magistrale erhielt eine durchweg positive Resonanz. Mehrere Medien griffen das Thema auf, darunter die Frankenpost, Extra-Radio, Radio Euroherz und der Bayerische Rundfunk. Auf Instagram und Facebook erreichte die Kampagne knapp 30.000

Aufrufe. Zudem beteiligten sich 36 Bundestagskandidierende am „Kandidatencheck“ – 11 von ihnen wurden in den neuen Bundestag gewählt. Unterstützung erhielt die Kampagne auch von 35 Persönlichkeiten des öffentlichen Lebens, die mit Testimonials ihre Zustimmung signalisierten.

Für hohe Sichtbarkeit sorgten Großflächenplakate an den Bahnhöfen in Chemnitz, Zwickau, Plauen, Hof, Marktred-

witz, Bayreuth, Lauf an der Pegnitz sowie an der U-Bahn-Station Naturkundemuseum nahe dem Bundesverkehrsministerium. Zusätzlich waren die Plakatschilde in der Plauener Straßenbahn sowie in Marktredwitz, Bayreuth und auf einer digitalen Großfläche in Hof zu sehen.

Die Kampagnen-Website

www.regionunterstrom.de dient weiterhin als zentrale Plattform für Informationen und Updates.

Quo vadis Bahn? Die Bundestagswahl und ihre Folgen – der Versuch einer Einordnung

Es ist kaum möglich, das Ergebnis der Bundestagswahl und die aktuellen politischen Ereignisse bahnpolitisch für unsere Region einzuordnen, angesichts der täglich neuen Nachrichten aus aller Welt. Geschäftsstellenleiter Patrick Leitl wagt dennoch einen Versuch und bietet eine erste Einschätzung - mit geringer Halbwertszeit.

Die Bundestagswahl in Zahlen

Die Bundestagswahl brachte für die bisherigen Regierungsparteien eine deutliche Niederlage. Insgesamt verloren SPD, FDP und Bündnis 90/Die Grünen 19,5 Prozent – mehr als ein Drittel ihrer Zustimmung. Die Folge: Die FDP verfehlte klar den Wiedereinzug in den Bundestag, und die SPD verlor nicht zuletzt aufgrund der Verkleinerung des Bundestages etwa die Hälfte ihrer Abgeordneten. Die Union konnte zwar von der Schwäche der Ampel-Koalition profitieren und erreichte mit 28,5 Prozent ein Plus von 4,4 Punkten, blieb aber deutlich unter der anvisierten 30-Prozent-Marke.

Einige wichtige parlamentarische Mitstreiter aus der #regionunterstrom sind nicht mehr im neuen Bundestag vertreten, entweder weil sie nicht zur Wiederwahl antraten oder nicht erneut gewählt wurden. Insgesamt schickt die Region aufgrund der Bundestagsverkleinerung weniger Abgeordnete nach Berlin. 15 Abgeordnete, die wieder kandidierten, verfehlten den erneuten Einzug, dem gegenüber stehen acht neue Mandatsträger.

Für den erst im vergangenen Jahr gegründeten Parlamentskreis Franken-Sachsen-Magistrale bedeutet dies einen großen personellen Umbruch. Es bleibt zu hoffen, dass dieser seine wertvolle und wichtige Arbeit bald wieder aufnehmen wird.

Kommt das Sondervermögen Infrastruktur oder nicht?

Ein Paukenschlag war die Vereinbarung von Union und SPD, noch mit den Mehrheitsverhältnissen des alten Bundestages ein 500 Milliarden Euro schweres Sondervermögen für die Infrastruktur auf den Weg zu bringen. Zum Vergleich: Die Konjunkturpakete I und II, die im Zuge der Finanz- und Wirtschaftskrise

2008/2009 beschlossen wurden, hatten insgesamt ein Volumen von etwas über 80 Milliarden Euro – davon wurden 18 Milliarden Euro in Infrastruktur investiert. Im Verhältnis zu den geplanten 500 Milliarden Euro ist dies ein Bruchteil, gerade einmal 3,6 Prozent.

Und dennoch: Diese „Mondzahlen“ sind dringend nötig. Bundesverkehrsminister Volker Wissing schätzte kürzlich den Investitionsbedarf in die Verkehrsinfrastruktur auf rund 220 Milliarden Euro. Laut einer Prognose der KfW für 2024 geht man bei den Kommunen von einem infrastrukturellen Investitionsrückstand von 165 Milliarden Euro aus. Besonders augenfällig ist dieser Mangel bei der Schieneninfrastruktur. Die Bahn beansprucht allein 150 Milliarden Euro aus dem geplanten Sondervermögen, wenn neben Sanierung und Instandhaltung auch Ausbaumaßnahmen finanziert werden sollen.

Viel Geld, aber für was?

Trotz der jüngsten Anstrengungen, mehr Geld in den Ausbau, die Sanierung und die Instandhaltung der Schiene zu investieren, mangelt es an Mitteln. Selbst bei bereits beschlossenen und in Planung befindlichen Bedarfsplanprojekten fehlt häufig eine langfristige finanzielle Perspektive, um diese erfolgreich abzuschließen. Ganz zu schweigen von der Wiederaufnahme von Planungen, wie sie etwa bei der Franken-Sachsen-Magistrale gefordert wird.

Auch wenn mehr Geld zur Verfügung stünde, muss angesichts der Fülle an Herausforderungen die Mittelverteilung im Falle einer Zustimmung durch den Bundestag priorisiert werden. Es spricht einiges dafür, dass die Priorisierung auch dem Lückenschluss der Franken-Sachsen-Magistrale zugute kommen könnte. Im oberfränkischen Kronach forderten die Ministerpräsidenten von Bayern, Sachsen und Thüringen Ende Januar den Ausbau und die Elektrifizierung grenzüberschreitender Bahnstrecken nach Tschechien und Polen zu priorisieren und notfalls außerhalb des Bundesverkehrswegeplans zu finanzieren. Sachsens Ministerpräsident Michael Kretschmer hat im Nachgang Unionskanzlerkandidat und Kanzler in spe, Friedrich Merz, ein entsprechendes Versprechen abgerungen.

Ins Sondierungspapier, das als Grundlage der Koalitionsverhandlungen dient, hat es die Formulierung ebenfalls geschafft. Dort heißt es wortwörtlich: „Wir werden die Verkehrsinfrastruktur zwischen Deutschland und unseren östlichen Nachbarn Polen und der Tschechischen Republik zügig ausbauen. Ziel ist ein vergleichbar gutes Niveau wie zwischen uns und unseren westlichen Nachbarn zu erreichen.“

Für die ABS Nürnberg-Marktredwitz-CZ/Grenze als grenzüberschreitenden Lückenschluss und TEN-Strecke könnte das ebenso wie für die Strecke Dresden-Görlitz den erhofften Durchbruch bringen - wenn denn die Grünen überzeugt werden, den Weg der Sondervermögen mitzugehen.

Der Ausbau der Strecke der VDE 8.1 Nürnberg - Erfurt sowie die Elektrifizierung zwischen Reichenbach und Hof wurde u.a. mit Mitteln aus dem Konjunkturpaket II finanziert. Vielleicht wiederholt sich hier die Geschichte...

Vortrag zu Bahnelektrifizierung



Vor kurzem durfte Geschäftsstellenleiter Patrick Leitl auf Einladung der Landesvorsitzenden Christiane Odewald auf der Jahresversammlung des Berufsverband der praktizierenden Landes- und Regionalplaner e.V. (LRV) im altherwürdigen Landkreissaal der Regierung von Oberfranken über die Bahnelektrifizierung in Nordostbayern referieren. Vor den Regionalplanern erläuterte er die Herausforderungen vor denen die Region steht und die Chancen, die die Elektrifizierung mit sich bringt. Bild: Hofmann/LRV.

Schlaglicht Schiene!

Bahnpolitische Kurznachrichten.

DB zahlt 200 Millionen Euro Entschädigungen für Verspätungen.

Berlin, 09.03.25 // Im vergangenen Jahr war mehr als jeder dritte Fernverkehrszug unpünktlich. Der schlechteste Wert seit über 20 Jahren – und das kostet. Fast 197 Millionen Euro musste die DB an betroffene Reisende auszahlen, weil Anschlüsse verpasst worden oder Züge ausgefallen sind. 6,9 Millionen Entschädigungsanträge wurden eingereicht. 2023 waren es noch 5,6 Millionen Anträge bearbeitet und 132,8 Millionen Euro Entschädigungen ausgezahlt. 80 Prozent der Verspätungen 2024 sind auf die marode und überlastete Infrastruktur zurückzuführen.

Allianz pro Schiene stellt „Fahrplan Zukunft“ vor

Berlin, 26.02.2025 // Die Allianz pro Schiene hat ihre zentralen Forderungen an die neue Bundesregierung und den Bundestag in einem „Fahrplan Zukunft“ gebündelt. Das Bündnis fordert unter anderem klare Zielvorgaben für den Schienenverkehr, eine Erhöhung der Bedarfsplanmittel für Neu- und Ausbaumaßnahmen auf mindestens 4,5 Milliarden Euro bis 2029 sowie eine langfristige Sicherung der Finanzierung der Schieneninfrastruktur auf hohem Niveau. Zudem setzt sich die Allianz pro Schiene für eine Vereinfachung der Nutzen-Kosten-Analysen bei Elektrifizierungsprojekten ein. Darüber hinaus fordert sie eine spürbare Senkung der seit 2018 massiv gestiegenen Trassenpreise.

Bahnhof Kirchenlaibach wird barrierefrei

Speichersdorf, 11.02.2025 // Barrierefrei-

heit für alle Reisenden: Der Bahnhof Kirchenlaibach an der Franken-Sachsen-Magistrale wird umfassend modernisiert. Bund, Freistaat Bayern, die Gemeinde Speichersdorf und die Deutsche Bahn investieren gemeinsam rund 11,8 Millionen Euro in das Projekt. Die Bauarbeiten haben kürzlich begonnen und sollen nach aktueller Planung im Frühjahr 2026 abgeschlossen sein.

Künftig werden die neuen Bahnsteige an die bestehende Personenüberführung der Gemeinde Speichersdorf angebunden. Von dort aus sind sie über Treppen sowie neue Aufzüge barrierefrei erreichbar. Der Hausbahnsteig bleibt weiterhin stufenfrei über den Bahnhofsvorplatz zugänglich. Die bisherige Personenunterführung wird zurückgebaut und verfüllt.

BMDV verspricht: Bessere Mobilfunkversorgung an Bahnstrecken

Berlin, 20.02.2025 // Das Mobilfunknetz in Zügen sorgt seit Jahren für Frust bei Reisenden. Doch wenn es nach dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) geht, soll damit spätestens 2030 Schluss sein. Funklöcher und langsame Verbindungen sollen der Vergangenheit angehören, so das Ministerium. Doch warum ist eine stabile Netzabdeckung im Zug so schwierig? „Die Versorgung mit öffentlichem Mobilfunk in Zügen ist eine technische Herausforderung“, erklärt die Deutsche Bahn. „Zum einen müssen die Mobilfunkzellen hohe Kapazitäten bereitstellen, zum anderen werden sie nur für kurze Zeit von einer großen Zahl an Fahrgästen genutzt. Erschwerend kommen die hohe Geschwindigkeit der Züge, die Abschirmung der Signale durch die Zugstruktur und die Koexistenz mit dem Bahnfunk hinzu.“ Ein zentrales Element der Bahnkommunikation ist das europaweit eingesetzte

Mobilfunksystem GSM-R. Es nutzt Frequenzen nahe dem 900-MHz-Bereich des öffentlichen Mobilfunks. In der Vergangenheit kam es dadurch zu Störungen in den GSM-R-Endgeräten der Eisenbahnen, weshalb das 900-MHz-Band des öffentlichen Mobilfunks nicht vollständig genutzt werden konnte.

Mit dem Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2024 hat sich das geändert: Seither dürfen nur noch Eisenbahnfahrzeuge mit störfesten GSM-R-Endgeräten auf dem Schienennetz fahren. Laut BMDV wurden in den vergangenen Jahren mehr als 10.000 Lokomotiven, Triebzüge und Steuerwagen auf die neue Technik umgerüstet. Bis 2030 soll dieser Prozess vollständig abgeschlossen sein. Das ambitionierte Ziel des Ministeriums: Deutschland soll vom Nachzügler zum Vorreiter in Sachen Bahn-Mobilfunk werden!



Der Podcast „Allerhöchste Eisenbahn“ geht in die zweite Staffel: Neue Folge ist online!



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.regionunterstrom.de