

## **Kurzbericht**

**Anlage - Nr.: STE/007/2026**

Abteilung:           Strukturentwicklung	Datum: 04.03.2026 AZ:           STE
--	--

<b>Beratungsgremium</b>	<b>Termin</b>	<b>Vertraulichkeit</b>
Stadtentwicklungsausschuss	17.03.2026	öffentlich

### **Sachstandsbericht Infrastrukturausbau Bahnanbindung Bayreuth**

Nach der positiven Neubewertung der restlichen Elektrifizierung der Franken-Sachsen-Magistrale 2025 und der Bereitstellung von Planungsmitteln für 2026 durch den Haushaltsausschuss des Bundestages ist nicht mehr das Ob, sondern das Wann und Wie zu beantworten.

Im vergangenen Herbst haben sich Bahn, Bund und der Freistaat Bayern wegen der mehrmonatigen ad-hoc-Sperrung des Pegnitztals aufgrund der maroden Pegnitzbrücken darauf verständigt, die Franken-Sachsen-Magistrale beschleunigt zu elektrifizieren. Es sollen die häufigen und langen Sperrzeiten zur die Erneuerung von 18 Bahnbrücken für Elektrifizierungsarbeiten im Abschnitt Nürnberg – Schnabelwaid genutzt werden. Hierzu soll in diesem Frühjahr die Planungsvereinbarung zwischen Bund und Bahn abgeschlossen werden.

Die weitere Elektrifizierung der Franken-Sachsen-Magistrale von Schnabelwaid bis Bayreuth befindet sich bereits in der Vorplanung, da diese vom Freistaat Bayern im Sommer 2024 beauftragt wurde. Jüngst wurden die Ergebnisse der Grundlagenermittlung bekannt gegeben, wonach neben dem neuen Bahnhof „Hofgarten“ im Stadtteil Dürschnitz auch ein zweites Gleis von Bayreuth bis Neuenreuth vorgesehen ist.

Zudem wurde Anfang dieses Jahres die Planungsvereinbarung des Freistaats Bayern mit der Bahn für das Akku-Netz Nordbayern unterzeichnet. Hier sollen zum Laden der Akku-Triebwagen einige Streckenabschnitte der Oberfranken-Achse Bamberg/Coburg – Bayreuth/Hof elektrifiziert werden, so auch Bayreuth – Trebgast und Bayreuth – Kirchenlaibach.

Mit diesen umfangreichen Infrastrukturprojekten in Milliardenhöhe wird die Stadt Bayreuth bei den Zubringerstrecken nach Nürnberg, Bamberg/Coburg, Hof und Marktredwitz in das leistungsfähige elektrifizierte Streckennetz eingebunden und damit der schnelle, komfortable und zuverlässige Anschluss an den Fernverkehr erreicht.

Allerdings muss noch um die rasche Weiterplanung der Elektrifizierung Nürnberg – Schnabelwaid gerungen werden. Eine schnelle Wiederaufnahme ist vor allem erforderlich, damit die Planungen der Erneuerung der Pegnitzbrücken und der Elektrifizierung, insbesondere die Aufweitung der 7 Tunnel im Pegnitztal, aufeinander abgestimmt werden können. Da die Planungen der Brücken bereits weit fortgeschritten sind, muss in nächster Zeit die Abfolge der Baumaßnahmen im Brücken – Tunnel – Abschnitt Vorra – Neuhaus a.d.P erfolgen. Es muss gewährleistet werden, dass die Sperrzeiten für die mehrjährigen Brückenarbeiten ab 2029 weitestgehend für die Tunnelarbeiten und die Elektrifizierung genutzt werden können, um Zeit und weitere

Sperrungen sowie Geld zu sparen.

Bislang hat das Bundesverkehrsministerium die für Frühjahr avisierte Unterzeichnung der Planungsvereinbarung noch nicht bestätigt. Diverse Äußerung der DB InfraGO bei der Sitzung der Oberbürgermeister des Sächsisch-Bayerischen Städteneetzes am 16. Januar, des Bundesministeriums, zuletzt durch den Bundesverkehrsminister Schnieder nach der Ministerratssitzung am 10.02.2026 in München oder die schriftliche Antwort seines Ministeriums auf eine Anfrage von Frau Picotta, MdB und stellvertretende Vorsitzende des Parlamentskreises zur Franken-Sachsen-Magistrale, lassen Zweifel aufkommen, ob dieser Termin eingehalten werden kann.

Es ist zu befürchten, dass bei der Franken-Sachsen-Magistrale die üblichen jahrelangen Entscheidungswege eingeschlagen werden, so dass die im Krisenmodus vereinbarte beschleunigte Elektrifizierung ab 2029 zusammen mit den Brückenerneuerungen nicht mehr erfolgen kann.

Angesichts der Streckensperrung im Pegnitztal, die nun zum zweiten Mal verlängert werden muss und vsl. bis Ende der Sommerferien dauert, sowie der langwierigen Brückenarbeiten wird der Bahnverkehr in den folgenden Jahren stark eingeschränkt bleiben. Zur besseren Akzeptanz in Bevölkerung und Wirtschaft ist es daher wichtig, dass dabei nicht nur Versäumtes nachgeholt wird, sondern mit der Elektrifizierung grundlegende Verbesserungen vorgenommen werden, die einen leistungsfähigen Personen- und Güterverkehr auf der Franken-Sachsen-Magistrale ermöglichen.

Die bisherigen Erfolge bei den Entscheidungen des Bundes und des Freistaats Bayern konnten durch eine intensive und hartnäckige politische und fachliche Überzeugungsarbeit der Anlieger erzielt werden. Diese gilt es jetzt und in den kommenden Jahren fortzusetzen, damit der rasche Fortgang der Planungen und Bauarbeiten erreicht und gesichert werden kann. Denn die Erfahrungen der vergangenen 37 Jahre Überzeugungsarbeit seit der Grenzöffnung und Wiedervereinigung zeigen, dass es ohne massivem überregionalen, internationalen und überparteilichen politischen Druck keine verlässlichen Fortschritte im Bahninfrastrukturausbau gibt. Schließlich müssen Entscheidungen zur Freigabe von Milliardenbeträgen erreicht werden.

### Finanzielle Auswirkungen (auch mittelbar)

nein  ja

Auswirkungen auf Klimaschutz oder Anpassung an den Klimawandel	
I. Das Vorhaben hat eine Auswirkung auf den Klimaschutz oder auf die Anpassung an den Klimawandel:	II. Wenn, ja negativ: Bestehen klimafreundlichere Handlungsoptionen?
<input checked="" type="checkbox"/> Ja, positiv	<input type="checkbox"/> Ja
<input type="checkbox"/> Ja, negativ	<input type="checkbox"/> Nein
<input type="checkbox"/> Nein, keine Auswirkung	
III. Begründung (obligat) und ggf. klimafreundlichere Handlungsoptionen: Dekarbonisierung des Schienenverkehrs	

Vorschlag der Verwaltung zum Beschluss:

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt vom Bericht der Stabsstelle Strukturentwicklung Kenntnis.

Die Aktivitäten der Stadt Bayreuth zum weiteren Ausbau der Bahninfrastruktur sollen auf intensive Weise fortgeführt werden.