

Kurzbericht

Anlage - Nr.: STE/008/2026

Abteilung:	Strukturentwicklung	Datum:	01.07.2026
		AZ:	STE

Beratungsgremium	Termin	Vertraulichkeit
Ferienausschuss	11.08.2026	öffentlich

Antrag der CSU/DU-Stadtratsfraktion gem. §15 GeschO vom 08.06.2026 betr. Sachstandsbericht betr. Umsetzung Franken-Sachsen-Magistrale

So leistungsfähig die Einbindung der Region Bayreuth in das Fernstraßennetz ist, so rückständig ist sie beim Schienennetz. Ausschließlich mit eingleisigen und nicht elektrifizierten Bahnstecken angebunden zu sein ist eine gewaltige historische Bürde, die nur durch Streckenausbau mit Elektrifizierung und 2. Gleisen beseitigt werden kann.

Das betrifft die internationale Franken-Sachsen-Magistrale Nürnberg – Dresden nach Schlesien und Böhmen, deren Ausbau mehrere Milliarden Euro Investitionsmittel erfordert. Zudem muss der Ausbau der Oberfranken-Achse Bamberg/Coburg – Bayreuth/Hof insbesondere auf den Streckenabschnitten rund um Bayreuth erfolgen, damit sie für Akkuzüge befahrbar wird. Der Bahnausbau wird in Ostoberfranken das größte Infrastrukturpaket sein und damit ein Konjunkturprogramm für die regionale Bauindustrie.

Bei der Umsetzung haben wir derzeit zwei gegenläufige Entwicklungen. Während es gelungen ist, den Freistaat Bayern für den Ausbau der Nebenstrecken und für die Umstellung auf Akkuzüge zu gewinnen, hakt es bei den Projekten des Bundesverkehrswegeplans. Es gilt daher, die überregionale und überparteiliche Überzeugungsarbeit der Streckenanlieger bei den Entscheidungsträgern bei Bund und Bahn fortzusetzen und wo nötig zu intensivieren.

Dabei kommt den benachbarten Regionen und Ländern sowie der EU eine wachsende Rolle zu, da die internationale Bedeutung der Franken-Sachsen-Magistrale stark zunimmt. Das betrifft ihre Funktion als die direkte Verbindung Süddeutschlands nach Tschechien und Polen und jeweils weiter zur Ukraine. Im Koalitionsvertrag wurde der Elektrifizierung von Bahnstrecken sowie dem Ausbau der Infrastruktur nach Mittel- und Osteuropa ein besonderes politisches Gewicht beigemessen. Hinzu kommt die Funktion für die militärische Mobilität in Europa, wo die Franken-Sachsen-Magistrale nach den Plänen der EU eine zentrale Ost-West-Verbindung darstellt.

In den regionalen Bündnissen hat die Stadt Bayreuth seit den 90er Jahren eine führende Rolle. Trotz mancher Rückschläge konnten wichtige Fortschritte im Bahnbetrieb und bei der Bahninfrastruktur erreicht werden. Hier darf ich auf den Bau der Schlömener Kurve bei Neuenmarkt-Wirsberg, die Elektrifizierung Reichenbach i.V. – Hof, an den ICE Nürnberg – Dresden mit Neigetechnik sowie an den sehr nachgefragten Franken-Sachsen-Express hinweisen. Nun besteht die Chance, dass die Franken-Sachsen-Magistrale durchgängig bis Nürnberg elektrifiziert wird. Damit werden der Regionalverkehr verbessert und gesichert sowie die Voraussetzungen für den leistungsfähigen Fern- und Güterverkehr geschaffen.

Ich werde die Anstrengungen meiner Amtsvorgänger fortsetzen und mich persönlich für die Verbesserung der Bahnanbindung von Bayreuth einsetzen. Dabei werde ich die politische und fachliche Netzwerkarbeit aufgreifen und fortführen. Der Wechsel von Akteuren ist eine Herausforderung und Chance zugleich, die von den Anliegerbündnissen bislang stets bewältigt bzw. genutzt wurden. Dabei stellte die Stadt Bayreuth in den vergangenen drei Jahrzehnten sowohl auf politischer als auch auf fachlicher Ebene eine Konstante dar, insbesondere im Sächsisch-Bayerischen Städtenetz, welches die zentrale Rolle im Anliegerbündnis spielt.

Aktuell sehe ich die Herausforderung in der Durchsetzung der erwähnten politischen Ziele des Koalitionsvertrags sowie in der Bewältigung der akuten Krise, die durch aktuelle und künftige Streckensperrungen im Pegnitztal verursacht ist. Diese droht sich zu einer Dauerkrise auszuweiten.

Der Streckenabschnitt Hof – Martinlamitz ist seit kurzem baureif, kann trotz der politischen Gewichtung von Elektrifizierungen und Ost-West-Verbindungen wegen der derzeitigen Konzentration der Bundesmittel auf Generalsanierungsmaßnahmen nicht finanziert und begonnen werden.

Die Weiterplanung der Franken-Sachsen-Magistrale für den Abschnitt Nürnberg – Schnabelwaid bleibt weiterhin auf Eis, da es lt. BMV im laufenden Haushalt trotz Maßgabebeschluss des Haushaltsausschusses keine zusätzlichen Mittel für Planungen gibt. Auch der Bundeshaushalt 2027 bietet nach ersten Informationen kaum Spielräume für Aus- und Neubauprojekte.

Die Sperrungen im Pegnitztal zur Reparatur der Bahnbrücken haben massive Auswirkungen auf Bahnreisende bis nach Sachsen und Tschechien, am stärksten jedoch auf die Anbindung von Bayreuth. Die langen Streckensperrungen dürfen nicht nur für die Sanierung und den Ersatz der Pegnitzbrücken, sondern müssen auch für die Elektrifizierung genutzt werden. Nur mit einer Bündelung der Ausbaumaßnahmen können ständige Sperrungen in den nächsten Jahrzehnten vermieden werden.

Ab 2029 werden im Pegnitztal über mehrere Jahre hinweg 18 Bahnbrücken erneuert. Die Finanzierung soll mit Unterhaltsmitteln der DB InfraGO erfolgen. Hierfür setze ich mich zusammen mit weiteren Anliegern mit meinen Amtskollegen aus dem Landkreis Bayreuth, dem Landkreis Nürnberger Land und der Stadt Nürnberg beim Vorstandsvorsitzenden der DB InfraGO, Dr. Philipp Nagl, ein. Bei rechtzeitiger Planung könnte zugleich die Aufweitung der 7 Tunnel vorgenommen, zumindest angegangen werden.

Eine Totalsperrung der Bahnstrecke ist für Tunnelarbeiten hinsichtlich Zeit und Kosten besonders vorteilhaft. Die Finanzierung der Tunnelarbeiten sollte über die militärischen Ausgaben für zivil-militärische Infrastruktur erfolgen, da das vergrößerte Lichtraumprofil der Tunnel auch für den uneingeschränkten Güter- und Materialtransport zwingend erforderlich ist. Nur so kann die Franken-Sachsen-Magistrale ihrer Rolle in der militärischen Mobilität in Europa gerecht werden.

Bei diesen Themen steht das Anliegerbündnis und insbesondere die Stadt Bayreuth in engem Kontakt mit dem Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr, mit dem parteiübergreifenden Parlamentskreis im Bundestag zur Franken-Sachsen-Magistrale sowie mit der DB InfraGO. Hierzu konnte ich mit meinen Amtskollegen beim Bayerischen Städtetag und mit dem zuständigen Minister beim Staatsempfang der Bayreuther Festspiele sowie unseren lokalen Landtagsabgeordneten bei den Kennenlernetreffen sprechen. Zudem wird dies auch ein zentrales Anliegen bei meinen Gesprächen mit unseren regionalen Bundesabgeordneten und parlamentarischen Staatssekretärinnen sein. Erfreulicher Weise setzt sich auch die Tschechische Regierung für die prioritäre Elektrifizierung Eger – Marktredwitz ein. Weitere Gespräche mit der oberfränkischen Wirtschaftskammern stehen an.

Die Stadt Bayreuth befindet sich inmitten der größten Dieselinsel Deutschlands. Die Franken-Sachsen-Magistrale zählt zu den am meisten befahrenen Dieselstrecken in Deutschland. Durch die unermüdliche Überzeugungsarbeit ihrer Anlieger ist sie inzwischen das Sinnbild der Selbstblockade in Deutschland bei der Elektrifizierung von grenzüberschreitenden Bahnstrecken. Wir Anlieger sollten uns nicht scheuen, mit den hier aufgeführten Argumenten, die weit über die Dimension einer regionalen Bahnstrecke hinausgehen, den Lückenschluss der Elektrifizierung zu erwirken.

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?
☒ Ja, positiv	☐ Ja
☐ Ja, negativ	☐ Nein
☐ Nein, keine Auswirkung	
III. Begründung (obligat) und ggf. klimafreundlichere Handlungsoptionen:	
Dekarbonisierung des Bahnverkehrs Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene	