

Resolution



Die großen Lücken im Netz verhindern durchgängigen elektrischen Zugverkehr, blockieren den Güterverkehr auf der Schiene und schaden dem Klimaschutz. Besonders eklatant ist die Lage an der **Franken-Sachsen-Magistrale**.

Resolution Franken-Sachsen-Magistrale

Hof, 14.03.2026

Elektrifizierungslücken schließen – Franken-Sachsen-Magistrale jetzt voranbringen!

Nur 62 Prozent des deutschen Bundesschienennetzes sind elektrifiziert – weniger als in vielen Nachbarländern. Das Tempo der Elektrifizierung reicht bei Weitem nicht aus, um die gesteckten Ziele zu erreichen. Die großen Lücken im Netz verhindern durchgängigen elektrischen Zugverkehr, blockieren den Güterverkehr auf der Schiene und schaden dem Klimaschutz. Besonders eklatant ist die Lage an der **Franken-Sachsen-Magistrale**: Rund 180 km zwischen Nürnberg und Hof/Schirnding sind nicht elektrifiziert – obwohl die Strecke zum transeuropäischen Kernnetz gehört und dort sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr vorgesehen ist. Zudem ist sie Bestandteil des europäischen Grundnetzes der militärischen Mobilität. Auf sächsischer wie tschechischer Seite steht die Strecke bereits unter Fahrdraht.

Der Bundesverbandstag fordert:

1. **Sofortiger Planungsauftrag:** Der Bund muss der DB InfraGO unverzüglich den Auftrag zur Fortführung der Entwurfsplanung für die Elektrifizierung Nürnberg–Marktredwitz–Hof und des Abzweigs Marktredwitz–Schirnding–Cheb erteilen. Das positive Nutzen-Kosten-Verhältnis liegt vor; ein weiterer Planungsstopp ist nicht hinnehmbar.
2. **Bündelung mit Brückenerneuerung:** Die ab 2029 vorgesehene Erneuerung der maroden Pegnitztal-Brücken muss zwingend mit der Elektrifizierung des Abschnitts Nürnberg–Schnabelwaid verbunden werden, um Sperrzeit und Kosten zu minimieren.
3. **Grenzüberschreitende Anbindung nach Cheb:** Bund und Tschechische Republik müssen die Elektrifizierung des Grenzübergangs Schirnding–Cheb bilateral vorantreiben und europäische Fördermittel (CEF) nutzen. Es ist nicht akzeptabel, dass keine einzige bayerisch-tschechische Bahnstrecke elektrifiziert ist.
4. **Finanzierung sichern:** Die Elektrifizierung der Franken-Sachsen-Magistrale ist aus dem Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität zu finanzieren. Die Zugehörigkeit der Strecke zum europäischen Grundnetz der militärischen Mobilität eröffnet zusätzliche Finanzierungsmöglichkeiten, die konsequent genutzt werden müssen.
5. **Elektrifizierungslücken bundesweit schließen:** Die Bundesregierung muss ein Elektrifizierungsziel von mindestens 80 % bis 2035 gesetzlich verankern. Der Wirtschaftlichkeitsnachweis (NKV) für Elektrifizierungsmaßnahmen an Bestandsstrecken ist grundsätzlich abzuschaffen. Alle Grenzübergänge sind prioritär zu elektrifizieren.
6. **Verfahren beschleunigen:** Planungs- und Genehmigungsverfahren für Elektrifizierungsprojekte müssen durch Verfahrensvereinfachungen und Personalaufstockung drastisch verkürzt werden.

Resolution Franken-Sachsen-Magistrale

Begründung

Zur Franken-Sachsen-Magistrale. Die Franken-Sachsen-Magistrale (Nürnberg–Marktredwitz–Hof–Plauen–Zwickau–Chemnitz–Dresden) ist eine der wichtigsten Ost-West- und Südwest-Nordost-Verbindungen Deutschlands. Sie ist Bestandteil des transeuropäischen Kernnetzes (TEN-V) und dort sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr vorgesehen. Darüber hinaus gehört sie zum europäischen Grundnetz der militärischen Mobilität, was ihre strategische Bedeutung und zusätzliche Finanzierungsoptionen unterstreicht. Die Strecke bildet die Grundlage für Verkehre über Görlitz nach Schlesien und weiter nach Osteuropa. Auf bayerischer Seite fehlt auf rund 180 km zwischen Nürnberg und Hof bzw. Schirnding jede Oberleitung, während die sächsischen Abschnitte seit 2013 elektrifiziert sind. Seit diesem Zeitpunkt müssen Fahrgäste in Hof von elektrischen Triebwagen auf Dieselfahrzeuge umsteigen – ein spürbarer Qualitätsverlust. Durchgehender Fernverkehr ist nicht möglich.

Die Vorplanungen für die Elektrifizierung wurden 2021 abgeschlossen, danach folgte ein Planungsstopp durch den Bund wegen eines negativen Nutzen-Kosten-Verhältnisses (NKV 0,6). Eine Neubewertung im Jahr 2025 ergab ein positives NKV (> 1). Dennoch fehlt bis heute der formale Planungsauftrag an die DB InfraGO. Gleichzeitig musste die Strecke im September 2025 wegen maroder Brücken im Pegnitztal gesperrt werden – eine Situation, die Bayerns Verkehrsminister Bernreiter zutreffend als „Scheitern mit Ansage“ bezeichnet hat. Die Erneuerung der 18 Brücken ist bereits ab 2029 vorgesehen und bietet eine einmalige Gelegenheit, Brückenerneuerung und Elektrifizierung zu bündeln.

Zur Anbindung nach Cheb. Der Abschnitt Marktredwitz–Schirnding–Grenze ist 16 km lang und eingleisig. Auf tschechischer Seite ist die Strecke nach Cheb bereits weitgehend elektrifiziert. Die erst kürzlich geschaffene Direktverbindung Nürnberg–Cheb durch die Modernisierung des Knotens Marktredwitz und das neue ESTW Pechbrunn zeigt das Potenzial dieser Verbindung. Eine Elektrifizierung würde den grenzüberschreitenden Personen- und Güterverkehr erheblich stärken und Nürnberg als logistisches „Gateway zum Osten“ aufwerten. Es besteht ein gemeinsames Interesse mit dem tschechischen Verkehrsministerium an einer zügigen Umsetzung.

Zur allgemeinen Elektrifizierungslage. Deutschland hat den Elektrifizierungsgrad seines Schienennetzes zwischen 2010 und 2024 von 59 auf lediglich 62 % gesteigert. Im gleichen Zeitraum haben Länder wie Spanien und Polen Deutschland überholt. Das frühere Ziel von 75 % bis 2030 hätte eine achtfache Beschleunigung erfordert; es wurde klar verfehlt. Nur 28 von 57 Schienen-Grenzübergängen sind elektrifiziert – ein wesentliches Hindernis für den grenzüberschreitenden Verkehr. Der Fahrgastverband PRO BAHN unterstützt die Forderungen von Allianz pro Schiene und VDV nach einem Elektrifizierungsziel von mindestens 80 % bis 2035 und einer gesetzlichen Verankerung des öffentlichen Interesses an der Elektrifizierung.