



Dr. Konrad Schliephake stellt die Bildergalerie zur Bahn in Saudi-Arabien vor.



Von den mehr als 60 Teilnehmern waren durchgängig 40 bis 50 Personen im Vortragssaal.

Highlights der Schienen-Tage 2025

Bahn, Technologie, Recht

Die Schienen-Tage 2025 in Meiningen boten mit ihrer Vielzahl an Vorträgen eine reiche Palette an Themen aus der Welt des Schienenverkehrs. Als Präsenzveranstaltung eröffneten sie vielfältige Möglichkeiten für Kontakte und Diskussionen für alle Teilnehmenden.

In Meiningen wurde im Rahmen der Schienen-Tage 2025 über viele wichtigen Themen rund um den Verkehrsträger Eisenbahn diskutiert.

Private Infrastruktur

Beim Begrüßungskaffee erläuterte Dr. Konrad Schliephake seine Bildergalerie zur Eisenbahn in Saudi-Arabien, die in der letzten Dekade auf fast 4000 Kilometer ausgebaut wurde. Sein Vortrag, zu dem eigens der Landtagsabgeordnete Paul Knobloch angereist war, thematisierte mit lokalem Bezug das Schicksal der vor 130 Jahren erbauten Strecke Kitzingen – Gerolzhofen – Schweinfurt.

Die 1945 gesprengte Brücke in Kitzingen blieb Ruine. So erfolgte ab den 1980er Jahren der Rückzug der Bahn aus der Fläche. Erst verschwand der Personenverkehr, dann nach etwa 20 Jahren der planmäßige Güterverkehr. 2006 ist die Strecke dank des Militärverkehrs weiterhin betriebsfähig, die Behörde unterbindet Versuchsfahrten der Erfurter Bahn zum Personenverkehr. Reaktivierungsversuche, unter anderem basierend auf einem Gutachten des Referenten zum Nachfragepotenzial, scheitern am Widerstand regionaler Politiker und sogenannter Bürgerinitiativen. 2021 lehnt das Bayerische Ver-

kehrsministerium einen Antrag der Thüringer Eisenbahn auf Güterverkehr ab. Über den Widerspruch gegen die Ablehnung hat das Bayerische Verwaltungsgericht Ende 2025 noch nicht entschieden. Das Beispiel dieser bisher verhinderten Reaktivierung verdeutlicht, wie einflussreiche Gegenstimmen und die übermäßige Dauer von Entscheidungen auch den Bahn-Ausbau verhindern.

Private Infrastruktur umfasst eine große Bandbreite, von ehrenamtlich betriebenen lokalen Toursimusbahnen über Nahverkehrsnetze bis zur wirtschaftlich über Deutschland hinaus relevanten Infrastruktur. Seit der am 1. Januar 1994 in Kraft getretenen Bahnreform ist für sie alle die Ungleichbehandlung gegenüber Bahnen des Bundes tägliches Geschäft. Die Bundesländer gehen mit diesen Herausforderungen unterschiedlich um. Dies wurde im Vortrag zur Finanzierung privater Infrastruktur deutlich. Der neugegründete Verband Nichtbundeseigener Infrastrukturbetreiber (VNEI; PriMa berichtete) will die Betroffenen politisch vertreten.

Das Recht ist das Schild des Schwachen

Ein herer Grundsatz, Prof. Urs Kramer zeigte die Realität in seinem Vortrag zur

Reaktivierung erfolgreich

Die Dampflok Erlebniswelt in Meiningen (DEW) war der Veranstaltungsort der Schienen-Tage vom 20. bis 22. November 2025. Über 60 Experten und Interessierte aus der Bahnbranche, den Fahrgastverbänden und der Wissenschaft haben sich wieder in Präsenz getroffen.

Ihr hohes fachliches Niveau macht die renommierte „open source“ Schienenverkehrstagung für Experten im Berufsleben interessant. Der geringe Kostenbeitrag erlaubt auch Studierenden oder Mitgliedern von Bürgerinitiativen die Teilnahme. Neben dem fachlichen Teil ist besonders auch der informelle Austausch am Rand der Veranstaltung und abends ein wesentliches Merkmal der Schienen-Tage.

Prof. Dr. Uwe Höft

Neufassung des §23 AEG auf. Die Freistellung (Entwidmung) der Bahninfrastruktur wird seit der letzten Änderung in der Jahresmitte 2025 erheblich erleichtert. Kramer mahnt deshalb Initiativen zu erhöhter Aufmerksamkeit, zumal es gegen die Freistellung keine Klagemöglichkeit gibt. Weiter wies er darauf hin, dass weder Gemeinwohl- noch der grundgesetzliche Gewährleistungsauftrag aus Art. 87e Abs. 4 berücksichtigt würden. Der juristische

Laie mag das Rechtsstaatsprinzip und den Schutz des Schwachen vielleicht anders verstehen als das hier geschriebene Recht.

Eine skurrile Beobachtung gibt noch eins oben drauf: § 315 StGB („Gefährlicher Eingriff in den Bahnverkehr“) ist ein konkretes Gefährdungsdelikt. Ein Gleis der privaten Infrastruktur wird in Passau immer wieder von Unbefugten betreten. Das Infrastrukturunternehmen stellte Strafanzeige. Das Verfahren wurde eingestellt. Begründung: Das Gleis wird regelmäßig zum Spaziergehen genutzt. Auch hier hat der juristische Laie vielleicht eine andere Vorstellung, wie geltendes Recht vollzogen werden sollte.



Die Diesel-VT 612 sollen in Bayern durch barrierefreie Akku-Neigezüge abgelöst werden

Bahn und Klima

Auch wenn es immer wieder so scheint, als wollten einige die Diskussion zum Klima aus der öffentlichen Aufmerksamkeit heraushalten, so gilt das nicht für die Schienen-Tage. Mehrfach wurden Klimaaspekte thematisiert, beispielsweise auch bei alternativen Antrieben. Göran Glauer berichtete über Erfahrungen der Niederbarnimer Eisenbahn mit Wasserstoff- und Akkuzügen. Die kursierenden negativen Erfahrungen bei anderen Projekten mit Wasserstoff haben sich hier nicht bestätigt. Zur Dekarbonisierung und alternativen Antriebsarten in Bayern stellte Florian Liese fest, dass Treibstoff aus pflanzlichen Fetten (HVO) sich nicht bewährt habe und seitens des Freistaats Bayern

nicht weiterverfolgt werde. Trotz negativer Erfahrungen in anderen Bundesländern, Meldungen und weiterer Bedenken wird Wasserstoff als Antriebsart vorsichtig erprobt, der Schwerpunkt der Dekarbonisierung liegt jedoch auf Elektrifizierung und Akku-Technik. Die in Nordostbayern und im Allgäu unverzichtbaren Neigezüge VT 612 sollen in den 2030er-Jahren am Ende ihrer wirtschaftlichen Lebensdauer durch barrierefreie Neuentwicklungen mit Akku-Antrieb abgelöst werden.

Dialog mit der Wissenschaft

Elisabeth Decker, Sprecherin der im Sommer 2025 gegründeten AutoRail Initiative, referierte zu Potenzialen der Automatisierung im Schienenverkehr. Diese kann nicht nur die Effizienz und die Sicherheit erhöhen, sondern auch die Kapazität steigern. Fahrerlose Systeme können durch automatisierte Fahrfunktionen und zentrale Steuerung den Zugverkehr gleichmäßiger und ressourcenschonender machen und bislang ungenutzte Reserven erschließen. Das zeigen aktuelle Pilotprojekte europäischer und weltweiter.

Den diesjährigen Förderpreis der Schienen-Tage erhielt Andreas Deutkens für sein Bewertungstool zur ganzheitlichen Betrachtung von emissionsarmen Antriebstechnologien auf nicht elektrifizierten Bahnstrecken. Es kombiniert Streckendaten aus OpenStreetMap mit manuellen Eingaben und berechnet Energieverbrauch, Emissionen und Wirtschaftlichkeit. Die an existierenden Bahnstrecken validierten Ergebnisse



Die Cafeteria der Dampflok Erlebniswelt, ein gern genutzter Treffpunkt

zeigen: Ab einem Elektrifizierungsgrad von etwa 50 Prozent und hoher Taktung ist der elektrische Triebzug (EMU) ökonomisch wie ökologisch am günstigsten. Bei geringerer Elektrifizierung und niedrigem Verkehrsaufkommen erweist sich der Akkuzug (BEMU) als vorteilhaft. Der Wasserstoffzug (HEMU) ist derzeit weder wirtschaftlich noch ökologisch führend. Anmerkung: Diese wissenschaftliche Arbeit untermauert anderorts gewonnene empirische Erkenntnisse.

Auf dem Programm standen weitere Themen, von denen noch zu berichten sein wird. Die Diskussionen in den Pausen, in der Cafeteria und bei den abendlichen Treffs waren lebhaft – die Rückkehr zur Präsenzveranstaltung hat sich bewährt. Das vollständige Programm der Schienen-Tage 2025 finden sie im Internet auf unserer Seite: <https://schienen-tage.de/>.

Rudolf Barth



Sie freuen sich über den Förderpreis (v.l.n.r.): Jörg Brill (Hochschulreferent der HST), Prof. Dr. Florian Heinitz (Moderator des Dialogs mit der Wissenschaft, organisatorischer Unterstützer und fachlicher Förderer der Schienen-Tage), Benjamin Schultz (lobende Erwähnung), Andreas Deutkens (Preisträger), Prof. Dr. Manfred Merkel (Jury), Tobias Brauer (Jury), Dr. Konrad Schliephake (Jury) und Rudolf Barth (Vorstand der HST).