

Besprechungsprotokoll vom 07.03.2024**2.Sitzung des Koordinierungsrates
Bahnausbau Nürnberg–Amberg–Furth im Wald****Erstellt am: 07.03.2024****Erstellt von: Melanie Reinfelder****Teilnehmer:innen:**

1. Achatzi, Peter, BM Gemeinde Neukirchen bei Sulzbach-Rosenberg
2. Bauer, Sandro, BM Stadt Furth im Wald
3. Cerny, Michael, OB Stadt Amberg
4. Čížek, Pavel, Stellv. Präsident der Region Pilsen (CZ), Bereich Verkehr
5. Ebeling, Thomas, LR Lkr Schwandorf
6. Englhardt-Kopf, Martina, MdB
7. Frank, Harald, Vert. für MdB Susanne Hierl
8. Ganserer, Tessa, MdB
9. Ilg, Robert, BM Stadt Hersbruck
10. Kropáčková, Petra, Außenbeziehungen Bezirksamt Region Pilsen (CZ)
11. Löffler, Franz, LR Lkr Cham
12. Lorenz, Manuel, IHK Regensburg für Oberpfalz/Kelheim
13. Mistol, Jürgen, MdB
14. Müller, Thomas, DB Energie GmbH
15. Nöker, Marc, DB InfraGO AG
16. Pirner, Gerhard, IG „Bahnstrom – so nicht!“
17. Plobner, Jan, MdB
18. Reinfelder, Melanie, DB InfraGO AG
19. Reisinger, Richard, LR Lkr Amberg-Sulzbach
20. Dr. Şahverdi, Umut, Vertr. für MdB Verena Osgyan
21. Schieder, Marianne, MdB
22. Šťastný, Tomáš, Eisenbahnverwaltung Internat. Beziehungen Pilsen (CZ)
23. Stoiber, Martin, BM Stadt Cham
24. Trykowski, Matthias, DB InfraGO AG
25. Veitenhansl, Robert, Vertr. für Bereichsleiter für Schieneninfrastruktur und Eisenbahnwesen, StMB
26. Wilk, Norman, DB InfraGO AG

Ort/Zeit:

Landratsamt Cham
Rachelstraße 6
93413 Cham,

07.03.2024, 11:00 - 13:00 Uhr

Protokollumfang:

7 Seiten

Anlagen:

Präsentation

Nr. Inhalte/Maßnahmen

1. Begrüßung und Vorstellung

Als Hausherr richtet Landrat Franz Löffler einleitende Worte an die Mitglieder des Koordinierungsrates und begrüßt alle Teilnehmenden. Daran schließt sich Matthias Trykowski an und eröffnet die zweite Sitzung des Koordinierungsrates Nürnberg-Amberg-Furth im Wald in Cham. Er stellt Norman Wilk als neuen Leiter der Bahnausbauprojekte in Nordbayern vor und gibt einen Überblick über die Inhalte der Sitzung (Folien 1 - 4).

2. Strukturelle Veränderungen

Matthias Trykowski stellt die Verschmelzung von der DB Netz AG und der DB Station & Service AG zur gemeinwohlorientierten DB InfraGO vor. Durch diese strukturellen Änderungen innerhalb des DB-Konzerns gehen Gemeinwohlorientierung und wirtschaftlich verantwortliches Handeln Hand in Hand. Weiterhin geht er auf die Haushaltssparpläne des Bundes ein, die derzeit in der Öffentlichkeit diskutiert werden. Die DB hält weiter an den Ausbauvorhaben fest (Folien 5 - 7).

3. Bahnausbau Nordostbayern

Norman Wilk gibt einen Überblick über den Bahnausbau in Nordostbayern. Dabei geht er auf den aktuellen Planungsstand der Projekte Ostkorridor Süd, Franken-Sachsen-Magistrale und Metropolenbahn ein. Einen genaueren Blick wirft er auf das Projekt Elektrifizierung Marktredwitz-Regensburg als Teil des Ostkorridor Süd, das den Streckenabschnitt Schwandorf-Irrenlohe beplant. In diesem Projekt steht der Abschluss der Vorplanung voraussichtlich Ende 2024 an (Folien 8-10).

4. Aktuelles zur Metropolenbahn und Zeitplan

Marc Nöker zeigt zum Einstieg ins Thema Metropolenbahn ein Video, in dem das Projekt vorgestellt wird. Anschließend geht er auf die verkehrlichen Ziele der Metropolenbahn und den aktuellen Zeitplan ein. Er erklärt, dass 2023 eine verkehrliche Untersuchung (EBWU) abgeschlossen wurde. Die EBWU zeigt eine Differenz zwischen dem ursprünglichen Projektauftrag und dem tatsächlichen Bedarf auf. Ergebnisse der EBWU sind zum Beispiel, dass in Röthenbach, Luitpoldhütte, Altenschwand und Furth im Wald Gleisverlängerungen notwendig sind, während in Hersbruck l.d.P. und Lauf l.d.P. sogenannte Wendegleise benötigt werden. Zusätzlich wird in den Abschnitten Hiltersdorf-Irrenlohe, Wackersdorf-Altenschwand und Pösing-Cham der zweigleisige Ausbau notwendig. Diese Ergebnisse werden in die weiteren Planungen mit einbezogen. Derzeit werden die Aufgabenstellungen bearbeitet. Außerdem wird die Bestandsvermessung durchgeführt. Parallel dazu wird vorbereitet, die Planungsleistung ab Mitte 2024 auszu-schreiben. Die Planung der einzelnen Gewerke entlang der Strecke wird dann von Planungsbüros durchgeführt. Anfang 2025 soll die Technische Planung beginnen. Abgeleitet von ähnlichen Projekten zeigt sich, dass die Vorplanung in etwa drei Jahre in Anspruch nimmt (Folien 11-15).

5. Bahnstrom

Thomas Müller stellt kurz vor, wie Züge mit Strom versorgt werden können. Das Stromnetz bedarf in der Region Nordostbayern eines Ausbaus. Er stellt das Konzept von DB Energie dar, das sich aufgrund der Planungspause der Franken-Sachsen-Magistrale verändert hat. So ist neu, dass ein Unterwerk statt in Wiesau nun in Pechbrunn geplant sei, um den Bahnknoten Marktredwitz zu entlasten.

Nr. Inhalte/Maßnahmen

Zudem ist ein Unterwerk in Weiden vorgesehen. Während das erste Arbeitspaket (Burgweinting-Pechbrunn) derzeit von einem Planungsbüro bearbeitet wird, sollen die folgenden Planungspakete direkt nach Abschluss dessen vergeben werden. Die externen Planer bereiten die Unterlagen für die Raumverträglichkeitsprüfung vor. Ziel ist ein fachlich fundierter, objektiver Vergleich verschiedener Varianten.

Für die Abschnitte des nördlichen Ringschluss und der Trasse nach Bodenwöhr wird außerdem noch eine Veranstaltung zur Öffentlichkeitsbeteiligung stattfinden (vgl. Folien 16 - 20).

6. Fragen und Anmerkungen

Antworten

- 1. Die zeitliche Einordnung und die Aussage, dass Infrastrukturprojekte mehr als zehn Jahre dauern, wird hinterfragt. Es besteht Besorgnis, dass finanzielle Mittel im Bestandsnetz nicht genutzt werden können.**

Die vergangenen Jahre zeigen, dass ein beträchtlicher Investitionsrückstau auf dem deutschen Bestandsnetz besteht. Seit der Bahnreform ist der Verkehr erfreulicherweise um etwa ein Drittel gewachsen, die Infrastruktur ist jedoch nicht mitgewachsen. Gleichzeitig sind viele Anlagen veraltet und stör anfällig. Um dem entgegenzuwirken, baut die DB bereits heute auf Rekordniveau. Trotzdem gelingt es bislang noch nicht, das Anlagenalter signifikant zu senken. Die Generalsanierung soll das nun beenden. Ziel ist die Entwicklung des hochbelasteten Netzes zu einem Hochleistungsnetz. Gleichzeitig sind die Elektrifizierung und der Ausbau von bestehenden Strecken weiterhin wichtig zur Erreichung der Klimaziele. Die Nennung von Inbetriebnahmetermi nen zum aktuellen Zeitpunkt wäre nicht seriös. Nicht alle Planungsschritte sind für die DB vorhersehbar. Die Finanzierung der Leistungsphasen 1 und 2 ist in allen Bedarfsplanprojekten des Bahnausbaus Nordostbayern gesichert. Im Projekt Hof-Marktredwitz sind bereits Leistungsphasen 3 und 4 finanziert. Nach Abschluss der Vorplanung erfolgt die Parlamentarische Befassung so wie in der Leistungsphase 4 das Planfeststellungsverfahren. Der Abschluss beider Schritte ist terminlich kaum seriös vorhersagbar. Mit Eintritt ins Plan feststellungsverfahren können Aussagen verbindlicher werden. Die Zusammen arbeit mit den Kommunen ist zwischen Hof und Marktredwitz beispielsweise beim Thema Lärmschutz gut gelungen.
 - 2. Die Frage, ob es eine interne Annahme sei, dass alle Elektrifizierungsprojekten mit einem NKV = 1,0 bewertet werden, wird gestellt.**

Die DB begreift diesen Vorstoß als Rückenwind für die Elektrifizierungsprojekte. Jedoch steht nach aktueller Gesetzeslage nach der Vorplanung noch eine Nutzen-Kosten-Berechnung sowie die Parlamentarische Befassung an. Diese liegen nicht im Einflussbereich der DB.
 - 3. Bei der Elektrifizierung wird sich auf den SPNV bezogen. Dabei stellt sich die Frage, inwiefern die Bestellung von Zugmaterial mitgedacht wird und, ob Maßnahmen wie ein barrierefreier Ausbau betrachtet werden.**

Bezüglich der Fahrzeugtechnik wird an den Freistaat Bayern verwiesen.
-

Nr. Inhalte/Maßnahmen

- 4. Es wird gefragt, warum die Strecke bei Hersbruck rechts der Pegnitz nicht elektrifiziert werde. Dadurch könnte eine doppelte Führung der Züge geschehen, sodass der Abschnitt entlastet werden kann.**
Es ist zu bedenken, dass der heutige Verkehr nicht die Zukunftspläne widerspiegelt. Nach dem Deutschlandtakt werden Nahverkehrszüge im westlichen Teil der linken Strecke im halbstündlichen statt im einstündlichen Takt fahren. Die aktuelle Planung erfolgt nach den Zugzahlen des Deutschlandtakts, daher ist ein Mischbetrieb der Strecken links und rechts der Pegnitz vorgesehen. Gemäß Deutschlandtakt ist es das Ziel, dass beide Strecken elektrifiziert werden.
 - 5. Die Frage, ob es geprüft sei, ob für den zweigleisigen Ausbau des Abschnitts Pösing-Cham ausreichend Fläche zur Verfügung sei, wird gestellt.**
Diese Prüfung ist Teil der Vorplanung, es ist aufgrund der frühen Projektphase nur eine erste Abschätzung zur Realisierung erfolgt.
 - 6. Im Landkreis Cham öffnet eine neue Berufsschule. Der Wunsch nach einem dortigen Bahnhof wird geäußert.**
Für zusätzliche Bahnhalte und deren Bewertung sei die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) bzw. der Freistaat Bayern einzubeziehen.
 - 7. Es wird gefragt, ob der Chamer Bahnhof ein barrierefreier geplant wird.**
Der barrierefreie Ausbau des Bahnhofs Cham ist nicht Teil des Projekts Metropolenbahn, sondern wird durch ein vorgelagertes Projekt geplant.
 - 8. Es wird darauf hingewiesen, dass bei der Raumverträglichkeitsbehörde auch alternative Lösungen zur Bahnstromtrasse der DB Energie eingebracht werden sollen. Während die DB an Freileitungen festhält, soll der Raumverträglichkeitsbehörde auch der Vorschlag der IG „Bahnstrom-So nicht!“ vorgelegt werden.**
Auch die Variante der „Bahnstrom-So nicht!“ wird Eingang in die Raumverträglichkeitsprüfung finden.
 - 9. Im Austausch mit der Regierung entstände der Schein, als, dass das Thema Bahnstrom nicht eilt. Ob ein Austausch zwischen Regierung und Bahn besteht, wird erfragt.**
Der Austausch zwischen der Regierung und der DB ist gegeben. Die derzeit untersuchten Inhalte wurden gemeinsam abgestimmt. Es ist das Ziel, die Unterlagen zu Ende des Sommers 2024 abzugeben. Anschließend erfolgt die Bewertung.
 - 10. Kommunalpolitiker:innen appellieren untereinander nachdrücklich und wohlwollend zu agieren, um langwierige Prozesse in Zukunft zu beschleunigen.**
Die DB begrüßt das Engagement.
-

Nr. Inhalte/Maßnahmen

- 11. Um in der Bevölkerung Akzeptanz für Bahnstrom zu schaffen, wäre Verbindlichkeit zur Elektrifizierung der Strecke Nürnberg-Irrenlohe wichtig. Ein Zeitplan wird benötigt. Es sei unverständlich, warum die Elektrifizierung und Bahnstrom separat voneinander geplant werden.**

Die frühe Information in der Öffentlichkeit bringt das Dilemma mit sich, zunächst noch unverbindlich zu sein. Mit der Aufnahme der Planungen Metropolenbahn ist nun der Zusammenhang der dort vorgesehenen Bahnstromleitungen mit dem Bahnausbau deutlich verbindlicher geworden, als dies noch vor zwei Jahren war.

- 12. Aus der Politik kommt die Frage, warum Prozesse irrsinnig lange dauern. Dies müsste man der Bevölkerung erklären. Die Befürchtung besteht, dass die Maßnahme während der Planung teurer wird und sich dadurch das NKV ändert.**

Dass die Planung von Infrastrukturprojekten in dieser Größenordnung einige Jahre beansprucht, ist richtig. Ob sich der NKV in diesem Zeitraum verändern wird, kann die DB nicht sagen.

- 13. Das Thema Zugmaterial wird angesprochen. Es wird befürchtet, dass die Fahrzeugtechnik nicht mit dem Projekt abgestimmt ist.**

Laut der bayerischen Staatsregierung soll mit neuen Zügen nicht der Zustand der Nicht-Elektrifizierung manifestiert werden. Die Staatsregierung hätte gerne alle drei Elektrifizierungsstrecken in Nordostbayern umgesetzt. Vom Zugmaterial her sei man für alles gewappnet.

- 14. Die Frage bezüglich der Ergebnisoffenheit beim Thema Bahnstrom wird gestellt. Konkret wird gefragt, wie viele Varianten in die Raumverträglichkeit aufgenommen werden. Es wird auch darauf hingewiesen, dass es im Sinne der Akzeptanz wäre, Kooperationen mit Bestandsnetzen von anderen Trägern einzugehen.**

Es werden verschiedene Bündelungsoptionen beleuchtet. Möglichkeiten der Bündelung bestehen mit Bahnstrecken, mit Autoverkehr sowie mit bestehender Strom-Infrastruktur. Es gibt ein Bündelungsgebot. Die Bündelung mit anderen Netzbetreibern ist differenziert zu betrachten. Teilweise sind Tennet und Bayernwerk gebündelt. Es ist die klare Aussage, dass die Bündelung von drei Betreibern betrieblich und technisch nicht machbar ist. Wie viele Varianten konkret eingereicht werden ist derzeit noch offen.

- 15. Die Bündelung des Ostbayernring war eine politische Entscheidung. Die Betreiber selbst hätten sich so nicht entschieden. Es wird darum gebeten, dass die Bündelung mit anderen Netzbetreibern in Betracht gezogen wird. Dies dient der Verträglichkeit.**

Es wäre wünschenswert, dass die unterschiedlichen Maßnahmen der Stromnetzbetreiber in der Region zeitlich im Gleichklang laufen.

- 16. Es wird darauf hingewiesen, dass kürzlich in der Zeitung berichtet wurde, dass die Tennetleitung von Ludersheim-Altenschwand neu gebaut wird. Seitens Tennet ist eine Ersatzverbindung geplant. Durch eine**
-

Nr. Inhalte/Maßnahmen

Traverse an den neuen Masten könnte man Bahnstromleitungen vorsehen.

Der Hinweis wird aufgenommen und geprüft.

- 17. Es wird darauf angemerkt, dass in Deutschland und in Tschechien mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten gearbeitet wird. Es wird appelliert, das Projekt als ein gemeinsames, grenzübergreifendes Projekt zu planen.**

Vertreter aus der Region Pilsen merken an, dass auch auf tschechischer Seite die Idee der Hochgeschwindigkeitsbahn zwischen München und Prag nicht priorisiert wird. Der Fokus liegt dort auf der Strecke Prag-Dresden-Berlin. Auf der Strecke zwischen Prag und Domažlice sollen einige Abschnitte beschleunigt werden. Der Abschnitt Domažlice-Pilsen befindet sich zum Zeitpunkt in der Phase der Raumverträglichkeit. Man hofft auf eine baldige Entscheidung. Es wird damit gerechnet, dass man 2025 der Baugenehmigung einen Schritt näher ist. Für den Abschnitt Domažlice-Furth im Wald wäre es wünschenswert, wenn es ein Hochgeschwindigkeitsgleis gäbe. An der Elektrifizierung ist vor allem der Güterverkehr interessiert. Der Neubau einer Direktverbindung zwischen Nürnberg und Prag erscheint kaum möglich, daher ist der Ausbau der Bestandsstrecken der realistischere Schritt.

- 18. Es wird darüber Unzufriedenheit geäußert, dass Tschechien in der Planung weiter ist als Deutschland. Es scheint schwerfällig, in Europa grenzübergreifende Infrastruktur zu bauen. Es wird an die Politik appelliert, entsprechende Weichen zu stellen.**

Die DB bedankt sich für den Zuspruch.

- 19. Das Thema Barrierefreiheit wird aufgegriffen und sich nach den Stationen von Nürnberg aus kommend erkundigt. Die Frage ist, ob einzelne Bahnhöfe nicht barrierefrei umgebaut werden, sofern sie nicht im Projektumfang angepasst werden.**

Im Projekt Metropolenbahn ist grundsätzlich keine Anpassung aller Verkehrsstationen entlang der Strecke und ein barrierefreier Ausbau enthalten. Sollten aufgrund des Projektes neue Bahnsteige entstehen, werden diese möglichst barrierefrei ausgebaut. Vorlaufend zur Metropolenbahn erfolgt ein barrierefreier Ausbau einiger Bahnhöfe - diese Projekten werden aber nach unterschiedlichen Kriterien ausgewählt (z.B. Ein- und Aussteigerzahlen). Dadurch können Stationen auch nach Bau der Metropolenbahn existieren, die nicht barrierefrei ausgebaut sind.

- 20. Konkret erfolgt die Rückfrage zum aktuellen Sachstand im Zusammenhang mit dem einem möglichen barrierefreien Ausbau in Neukirchen bei Sulzbach- Rosenberg.**

Die DB sichert zu, im Nachgang den aktuellen Sachstand mitzuteilen.

- 21. Es erfolgt die Rückfrage zum geplanten Barrierefreien Ausbau in Cham. Kann dieser Ausbau nun vor der Metropolenbahn realisiert werden?**

Die DB sichert zu, im Nachgang den aktuellen Sachstand in einem Gespräch zu erläutern.

Nr. Inhalte/Maßnahmen

22. Die Frage kommt auf, inwiefern ein Zusammenhang zwischen Zugmaterial und Barrierefreiheit besteht. Die Befürchtung besteht, dass z.B. in Freihöls kein Zu-/Ausstieg mehr möglich sei aufgrund der mangelnden Barrierefreiheit. Züge, die 2028 fahren sollen, müssten bereits heute beauftragt sein. Der Pendolino hat bislang keinen Nachfolger.

Bezüglich Zugmaterial und Barrierefreiheit verweist die DB an den Freistaat Bayern.

7. Schluss

Zur Verabschiedung bedankt sich Matthias Trykowski für die Teilnahme. Er weist außerdem auf die Projektwebsite mit Kontaktformular sowie eine projekteigene E-Mailadresse hin, die den Austausch mit allen Interessierten ermöglichen. Außerdem gibt Herr Trykowski bekannt, dass die nächste Sitzung Ende 2024 bzw. Anfang 2025 stattfinden wird. Ein genauer Termin wird rechtzeitig bekannt gegeben (Folien 22 - 24).
