

Besprechungsprotokoll vom 23.03.2023

1. Sitzung des Koordinierungsrates Bahnausbau Nürnberg–Amberg–Furth im Wald

Erstellt am: 23.03.2023

Erstellt von: Melanie Reinfelder

DB Netz AG
I.NI-S-N
Äußere-Cramer-Klett-Straße 3
90489 Nürnberg
www.dbnetze.com/fahrweg

Teilnehmer:innen:

1. Achatzi, Peter, 1. BM Gemeinde Neukirchen bei Sulzbach-Rosenberg
2. Baudyš Karel, Verkehrsinfrastrukturentwickler Region Pilsen (CZ)
3. Braun Stefan, Stellv. LR Lkr Amberg-Sulzbach
4. Černý, Michael, OB Stadt Amberg
5. Čížek, Pavel, Stellv. Präsident der Region Pilsen (CZ), Bereich Verkehr
6. Dendorfer, Walter, 2. BM Stadt Cham, Vertr. für Martin Stoiber, 1. BM Cham
7. Ebeling, Thomas, LR Lkr Schwandorf
8. Ederer, Thomas, Leiter Sachgebiet Mobilität Landratsamt Cham
9. Engelmann, Michael, DB Netz AG
10. Hahn, Alexander, Vertr. für MdB Kristine Lütke
11. Hierl, Susanne, MdB
12. Ilg, Robert, 1. BM Stadt Hersbruck
13. Kropáčková, Petra, Außenbeziehungen Bezirksamt Region Pilsen (CZ)
14. Lindemair, Franz, DB Netz AG
15. Lorenz, Manuel, IHK Regensburg für Oberpfalz/Kelheim
16. Maaß, Simone, Vertr. für MdB Jürgen Mistol
17. Müller, Thomas, DB Energie GmbH
18. Nöker, Marc, DB Netz AG
19. Pirner, Gerhard, IG „Bahnstrom – so nicht!“
20. Plobner, Jan, MdB
21. Reinfelder, Melanie, DB Netz AG
22. Dr. Şahverdi, Umut, Vertr. für MdB Verena Osgyan
23. Schell, Stefan, Bereichsleiter für Schieneninfrastruktur und Eisenbahnwesen, StMB
24. Schieder, Marianne, MdB
25. Schmitz Anastasia, DB Netz AG
26. Dr. Schwartz, Harald, MdL
27. Trykowski, Matthias, DB Netz AG

Ort/Zeit:

Rathaus Amberg
Marktplatz 11,
92224 Amberg,

23.03.2023, 10:00 – 12:00 Uhr

Protokollumfang:

5 Seiten

Anlagen:

Präsentation

Nr. Inhalte/Maßnahmen

1. Begrüßung und Vorstellung

Matthias Trykowski begrüßt die Teilnehmenden zur ersten Sitzung des Koordinierungsrates Nürnberg–Amberg–Furth im Wald. Er stellt die Agenda für den Termin vor. Anschließend erfolgt eine kurze Vorstellungsrunde (Folien 1 - 4).

2. Arbeitsweise und Organisation Koordinierungsrat

Bei der Auswahl der Mitglieder des Koordinierungsrates wurde darauf geachtet, die Vielfalt der Strecke möglichst gut abzubilden. Daher sind verschiedene Verwaltungsebenen, Regionen, Gemeinden unterschiedlicher Größen sowie unterschiedliche politische Parteien im Gremium vertreten. Für die konstruktive Zusammenarbeit der Mitglieder des Koordinierungsrates ist eine Geschäftsordnung maßgebend, die alle Mitglieder erhalten haben. Es gab keine Änderungsvorschläge. Der Koordinierungsrat tagt in der Regel zweimal jährlich, die Termine werden frühzeitig bekannt gegeben. Aus Transparenzgründen werden die Sitzungsunterlagen auf der Projektwebsite veröffentlicht (Folien 5 - 8).

3. Sachstand Streckenausbau und Finanzierung

Michael Engelmann stellt den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 als Grundlage für das Projekt des Bahnausbaus Nürnberg–Amberg–Furth im Wald (auch Metropolenbahn genannt) vor. Auftraggeber für den Bau und Erhalt des Schienennetzes ist der Bund. Anhand des BVWP wird ausgearbeitet, welche Projekte Vorrang haben. Dieses Projekt hat vom Bund die höchste Priorisierungsstufe, den vordringlichen Bedarf, erlangt. Die Verantwortung der DB Netz AG beim Ausbau von Bahnstrecken liegt darin, die beauftragten Strecken zu planen und umzusetzen. Die kontrollierende Ebene ist dabei das Eisenbahn-Bundesamt. Bezüglich der Finanzierung ist die Metropolenbahn zum aktuellen Zeitpunkt ein hundertprozentiges Bundesprojekt. Grundsätzlich können solche Projekte auch durch die EU oder den Freistaat Bayern finanziert bzw. kofinanziert werden. Michael Engelmann erwähnt neben der Metropolenbahn weitere Bahnbauprojekte in Nordostbayern und nennt die Gründe und Vorteile des Ausbaus. Weiterhin wird erläutert, was ausgebaut werden soll und warum der Bahnausbau hochkomplex ist (Folien 9 - 14).

4. Zeitplan

Michael Engelmann stellt die zeitliche Einordnung der Projekte vor. Während die Metropolenbahn in der Grundlagenermittlung ist, sind andere Streckenabschnitte bereits in der Vorplanung. Anschließend geht Marc Nöker auf die Zeitplanung seitens DB konkret für die Metropolenbahn ein. Außerdem gibt er einen Überblick über relevante Zahlen der zu untersuchenden Bahnstrecken im Projektraum, die die umfassende Planung verdeutlichen. Exemplarisch dafür informiert er darüber, warum Brücken erneuert werden müssen, beziehungsweise welche unterschiedlichen Möglichkeiten es gibt, wie zum Beispiel Gleisabsenkungen (Folien 15 - 19).

5. Bahnstrom

Thomas Müller erklärt, dass die DB ihren Strom in der Regel nicht aus dem öffentlichen Netz bezieht, sondern ein eigenes Stromnetz hat. Dieses bedarf in der Region Nordostbayern noch eines Ausbaus. Die Vorplanung und das Raumordnungsverfahren (ROV) wurde hierbei in Planungspakete aufgeteilt. Für das erste Planungspaket

Nr. Inhalte/Maßnahmen

(Bahnstromleitung Burgweinting – Wiesau/Pechbrunn) erfolgt aktuell die Ausschreibung für ein Planungsbüro. Die anderen Pakete folgen gestaffelt. Die Planungsbüros bereiten die Unterlagen für das ROV vor. Ziel des ROV ist ein fachlich fundierter, objektiver Vergleich verschiedener Varianten (Folien 20 – 23).

6. Deutschlandtakt

Michael Engelmann erläutert das Prinzip des Deutschlandtaktes. Der Deutschlandtakt ist eine Strategie des Bundes, die vorsieht, Infrastrukturmaßnahmen fahrplanbasiert abzuleiten. Ziel ist, dass Reisezeiten, durch häufigere und zeitlich optimal abgestimmte Zugverbindungen, verkürzt werden. Konkret für den Abschnitt der Metropolenbahn soll es, nach der Elektrifizierung der Strecke, Fernverkehr zwischen Nürnberg/München-Prag geben. Auch für den Nah- und Güterverkehr sei mit Veränderungen der Taktung zu rechnen (Folien 24 – 26).

7. Kommunikation

Anastasia Schmitz informiert über die Kommunikationsaktivitäten des Projektes. Neben dem Koordinierungsrat, finden auch Gespräche mit Bürgermeister:innen und weiteren Stakeholdern (z.B. Landräte) entlang der Strecke statt (sogenannte Kommunenbereisung). Darüber hinaus gibt es ein öffentliches Informationsangebot. Die Projektwebsite mit Kontaktformular sowie eine projekteigene E-Mailadresse ermöglichen den Austausch mit allen Interessierten (Folien 27 - 30).

8. Fragen und Anmerkungen

1. Wofür ist der Koordinierungsrat da?

In den Sitzungen des Koordinierungsrates soll aus erster Hand über die Fortschritte der Planung des Bahnausbaus Nürnberg–Amberg–Furth im Wald informiert werden. Es wird eine Plattform etabliert, bei der Fragen der Mitglieder beantwortet und Hinweise aufgenommen werden können. Wichtige Forderungen, die aus dem Koordinierungsrat hervorgehen können an den Bund kommuniziert werden, der der finanzielle Träger des Projektes ist.

2. Was wird unter §3.7 der Geschäftsordnung verstanden?

Der Koordinierungsrat ist kein Entscheidungsgremium, das Abstimmungen herbeiführt. Die Pressearbeit der DB gibt nicht die Diskussionen des Koordinierungsrates wieder.

3. Die Kofinanzierung von Schienenbauvorhaben durch Bundesländer muss nicht zwangsläufig im Auftrag des Bundes geschehen, sondern kann von den Ländern freiwillig übernommen werden. Grundsätzlich können Projekte z.B. auch durch die Kommunen oder Landkreise mitfinanziert werden.

4. Ein weiterer Nutzen der Elektrifizierung der Strecke Nürnberg–Amberg–Furth im Wald kann außerdem in dem Resilienz-Gedanken gefunden werden. Das Bahnnetz kann durch die Ausweitung durch den Ostkorridor sowie die Metropolenbahn insgesamt von einem Gesamtvorteil profitieren.

Nr. Inhalte/Maßnahmen

5. Wann wird die Parlamentarische Befassung des Projekts erfolgen?

Aktuell befindet sich das Projekt in der Grundlagenermittlung. Sobald die Vorplanung abgeschlossen ist, übergibt die DB Netz AG die Unterlagen dem Eisenbahnbundesamt.

6. Was ist der konkrete Zeitplan?

Die Veröffentlichung eines detaillierten Zeitplans ist nicht sinnvoll, da das Bauvorhaben Genehmigungsverfahren vorsieht, die teilweise außerhalb des Einflussbereichs der DB Netz AG liegen. Die DB Netz AG kann u.a. keine Aussagen darüber treffen, wie lange die Prozesse Parlamentarischen Befassung oder Planfeststellung benötigen.

7. Was ist das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) und könnte das Projekt dadurch zum Erliegen kommen?

In der ersten Bewertung ergab das NKV den Faktor 1,2. Aktuell finanziert der Bund lediglich Projekte, deren NKV größer-gleich 1,0 ist. Demnach ist das Projekt momentan nicht gefährdet. Außerdem wird beim Bund derzeit diskutiert, ob Elektrifizierungsvorhaben künftig noch mit einem NKV bewertet werden sollten. Aus Klimaschutzgründen ist daher ein Beschleunigungsverfahren im Gespräch.

8. Gibt es Referenzen aus Tschechien, wie lange sie gebraucht haben, um Strecken zu elektrifizieren?

In der tschechischen Grenzregion Pilsen wurde die Notwendigkeit der Strecken erkannt. So soll die Strecke zwischen Pilsen (CZ) - Domažlice (CZ) - Furth im Wald elektrifiziert werden. Zusätzlich wird zwischen Pilsen und Domažlice (CZ) eine Neubaustrecke diskutiert. Insgesamt gibt auf der Strecke aktuell vier Projektabschnitte, die alle schon bewertet wurden und in der ersten Phase der Umsetzung befinden. Es ist daher geplant, die Strecken bis 2030 ausgebaut zu haben. Der öffentliche Dialog mit Bürger:innen der Stadt Domažlice (CZ) findet bereits statt. Dennoch begegnet die Region Pilsen planerischen Hürden durch Genehmigungsprozesse der tschechischen Regierung. Beispielsweise konnte aufgrund von Nichtwirtschaftlichkeit in einem Abschnitt in der Grenzregion kein zweigleisiger Ausbau stattfinden. Auch im Hinblick auf den hohen wirtschaftlichen Nutzen des Güterverkehrs wird daher von der Region versucht, Druck auf ihre Regierung und das Finanzministerium auszuüben. Insgesamt konnte der Zeitplan für den Ausbau der Strecke zwischen Pilsen und Nürnberg nicht eingehalten werden.

9. Bedarf es neben der Berechnung des NKV und dem dazugehörigen Beschleunigungsverfahren nicht auch strategischen Entscheidungen zur Beschleunigung?

Es gibt Verfahren, die nicht im Zuständigkeitsbereich der DB liegen. Dazu zählt die Parlamentarische Befassung sowie die Planfeststellung. Da die Verantwortung für beide Verfahren beim Bund angesiedelt ist, lassen sie der DB Ungewissheit. Somit kann es zu Verzögerungen in der Planung kommen, die die DB nicht beeinflussen kann. Dabei liegt das Problem nicht in der Technik, sondern die Schritte der Finanzierung sowie die juristischen Hürden sind zeitverzögernd.

Nr. Inhalte/Maßnahmen

10. Aktuell sind 54 % der Strecken in Bayern elektrifiziert. Das Ziel ist 75%. Wie realistisch ist das?

Die DB Netz AG freut sich über jeden Auftrag zur Elektrifizierung von Bahnstrecken. Die Beschleunigungsideen der Politik werden als Rückenwind betrachtet.

11. Zum Thema Bahnstromversorgung hat die Interessengemeinschaft (IG) „Bahnstrom - so nicht!“ eigene Planungsvorschläge gemacht. Das gemeinsame Gutachten bestätigt nach Lesart der IG, dass bei der Elektrifizierung Nordostbayerns auf den Neubau von Bahnstromleitungen verzichtet werden kann. Die Bahn könnte sich aus dem öffentlichen Stromnetz bedienen, da dieses flächendeckende Einspeisepunkte hat. Ausreichende Kapazitäten wurden geprüft und bestätigt. Diese Variante hätte drei Vorteile:

- a. **Zeitersparnis, da auf ein ROV verzichtet werden kann**
- b. **Kostensparnis, da kein Planungsbüro beauftragt werden muss**
- c. **Natur- und Landschaftsschutz, indem auf die Rodung von 300 ha Wald verzichtet werden kann**

Die Bahn und die IG haben unterschiedliche Interpretationen der Ergebnisse des Gutachtens. Die Argumente dazu wurden von beiden Seiten ausgetauscht. Alle bisherigen Hinweise zur Bahnstromversorgung werden berücksichtigt. Eine sachliche Bewertung der Gutachten wird im Rahmen des ROV stattfinden.

Der Vorteil des eigenen Stromnetzes der Bahn liegt vor allem darin, resilienter und wirtschaftlicher Strom für die Bahn einspeisen zu können. Dies wurde mithilfe eines unabhängigen Gutachtens untersucht und bestätigt.

12. Stimmt es, dass 300 ha Wald für die Freileitungen des Bahnstroms gerodet werden müssen?

Diese Zahl bestätigt die DB nicht. Das Projektteam der DB Energie GmbH befindet sich in einer frühen Planungsphase noch vor dem ROV. Zudem ist eine Waldrodung nicht grundsätzlich für den Neubau von Freileitungen notwendig. Es gibt beispielsweise auch die Möglichkeit von Waldüberspannungen.

13. Aufgrund der Darstellung in Folie 18 und der Broschüre: Gibt es zwischen Nürnberg Hbf und Lauf links der Pegnitz nur einen Halt in Nürnberg-Mögdorf?

Zwischen Nürnberg Hbf und Lauf links der Pegnitz werden neben Nürnberg-Mögdorf weiterhin alle aktuellen Haltepunkte angefahren. Die S-Bahn bleibt bestehen. Die Broschüre der Metropolenbahn hat aus Darstellungsgründen nicht alle Stationen benannt.

9. Schluss

Zur Verabschiedung bedankt sich Matthias Trykowski für die Teilnahme und weist darauf hin, dass aufgrund der Wahl des bayerischen Landtages im Oktober 2023 die nächste Sitzung erst zu Beginn 2024 stattfinden wird. Ein genauer Termin wird rechtzeitig bekannt gegeben.
