



Presseinformation

Bahnausbau im Pegnitztal: DB stellt Varianten für umweltfreundliche Elektrifizierung vor

Im Juni startet Dialog mit Bürgern – Planungsergebnisse für die Strecke Nürnberg–Marktredwitz–Schirnding – Bahnstromleitung für den elektrischen Zugverkehr

(Nürnberg/Lauf, 25. Mai 2020) Die Elektrifizierung der 140 Kilometer langen Bahnstrecke von Nürnberg durch das Pegnitztal bis zur Grenze nach Tschechien rückt ein gutes Stück näher: Die vom Bund beauftragte DB Netz stellte heute erste Ergebnisse der Planungen vor. Sie zeigen, welche Aus- und Umbauten notwendig werden und wie die Bahn mit den über 100 Brücken und zehn Tunneln auf der Strecke verfahren will. Als Alternativen bieten sich dabei auch neue Bauwerke an. Versorgt wird die Strecke durch eine Bahnstromleitung, die von Ottensoos bis Schnabelwaid gebaut werden soll. S-Bahn, Intercity-Züge oder Güterverkehr - der umweltschonende elektrische Bahnbetrieb wird der Region viele Vorteile bringen - vom klimafreundlichen Regionalverkehr bis zum grenzüberschreitenden Fernverkehr.

Bei der Vorstellung der Pläne im Rathaus in Lauf verwies der DB-Konzernbevollmächtigte für Bayern, Klaus-Dieter Josel am Montag auf das große Bahn-Investitionsprogramm „Starke Schiene“ und fügte hinzu: „Wir haben bei einem der großen bayerischen Verkehrsprojekte in diesem Jahrzehnt nun ein Etappenziel erreicht. In den kommenden Wochen werden wir den Bürgern entlang der Strecke unsere Planungen vorstellen.“

Die Pläne für die Elektrifizierung finden sowohl in der Region als auch in der bayerischen Verkehrspolitik große Zustimmung. Bayerns Verkehrsstaatssekretär Klaus Holetschek sagte: „Ich freue mich, dass mit dem Elektrifizierungsprojekt an der Franken-Sachsen-Magistrale nicht nur der Bahnverkehr in der Region deutlich verbessert, sondern auch Bayern wieder stärker mit unseren Nachbarn in Tschechien und Sachsen verbunden wird. Und nur wenn wir es schaffen, Fahrgäste und Güter emissionsfrei auf der Schiene zu transportieren, erreichen wir die ambitionierten Klimaziele. Ein transparenter Planungsprozess ist mir dabei sowohl für den Ausbau entlang der Strecke als auch für die Bahnstromzuführung sehr wichtig. Ich freue mich, dass die DB daher in Kürze in einen intensiven Dialog mit den betroffenen Bürgerinnen und Bürgern treten wird.“

Die Deutsche Bahn betonte, dass die nun gefundenen Aus- bzw. Neubauvarianten für Tunnel ergebnisoffen geprüft werden. Der Landrat des Landkreises Nürnberg Land, Armin Kroder, befürwortet den Ausbau grundsätzlich: "Für das Nürnberger Land ist es wichtig, dass Bewegung in die Elektrifizierung und den Ausbau der Franken-Sachsen-Magistrale kommt. Sie

Herausgeber: Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2, 10785 Berlin, Deutschland
Verantwortlich für den Inhalt:
Leiter Kommunikation und Marketing Oliver Schumacher

Unser Anliegen:



Franz Lindemair
Sprecher Großprojekte Bayern
Tel. +49 (0)89 1308 83779
franz.lindemair@
deutschebahn.com
www.deutschebahn.com/presse

Presseinformation

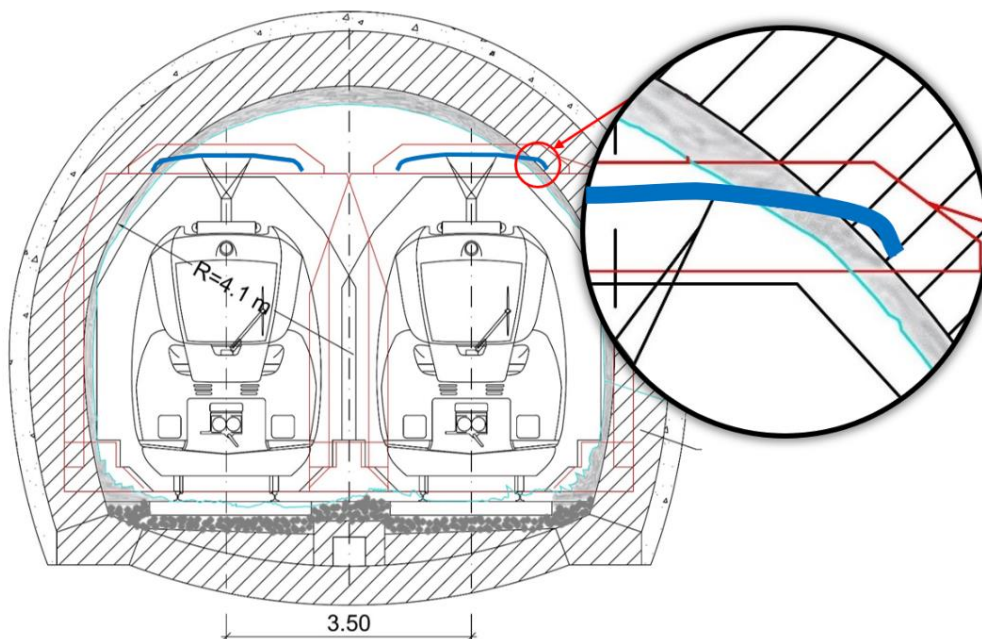
ist eine unverzichtbare und zukunftssträchtige Schienenverbindung für die gesamte Region und Teil des transeuropäischen Kernnetzes.“

Sieben Tunnel aus dem Jahr 1877

Im oberen Pegnitztal befinden sich auf nur acht Kilometern Strecke sieben Tunnel und 14 denkmalgeschützte Brücken aus dem Jahr 1877 in enger Abfolge. Die niedrigen Tunnel behindern den Einbau einer Oberleitung. In die bestehenden Tunnel passt ein moderner elektrischer Zug mit Stromabnehmer nicht hinein. Es läuft auf einen sehr aufwändigen Ausbau hinaus, der in einer Variante auch den Bahnverkehr während einer mehrjährigen Bauzeit immer wieder beeinträchtigen wird. Eine Vergrößerung der Tunnel ließe sich nur durchführen, wenn der Zugverkehr während der Bauphase auf ein Gleis reduziert wird. Bei dieser Aufweitung wird der Tunnel nach oben und zu den Seiten vergrößert.

Als Alternative hat die Bahn einen etwa 5,5 Kilometer langen Neubautunnel zwischen Vorra und Neuhaus untersucht. Die Folge wäre, dass der Zugverkehr in diesem Abschnitt künftig nicht mehr im Tal verlaufen würde.

Im weiteren Verlauf der Strecke durch das Fichtelgebirge weisen die DB-Pläne für drei weitere Tunnel ebenfalls Ersatzbauwerke auf, allerdings unmittelbar neben den bisherigen Tunneln und damit ohne wesentliche Abweichung vom Streckenverlauf.



Grafik: Ein elektrischer S-Bahn-Zug passt in den aktuellen Querschnitt eines Tunnels im Pegnitztal unter Berücksichtigung der anerkannten Regeln der Technik nicht hinein.

Herausgeber: Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2, 10785 Berlin, Deutschland
Verantwortlich für den Inhalt:
Leiter Kommunikation und Marketing Oliver Schumacher

Unser Anliegen:



Franz Lindemair
Sprecher Großprojekte Bayern
Tel. +49 (0)89 1308 83779
franz.lindemair@
deutschebahn.com
www.deutschebahn.com/presse



Presseinformation

Die Bahn will bis Ende des Jahres ihre Vorplanungen zum Streckenausbau abschließen. Die Ergebnisse werden dann aufbereitet und dem Bundesverkehrsministerium übergeben. Als Auftraggeber der Projekte entscheidet es über den weiteren Fortgang des Bahnausbaus.

Neben der Strecke Nürnberg–Marktredwitz–Schirnding ist die DB auch beauftragt, die Strecke Hof–Regensburg, den sogenannten Ostkorridor, zu elektrifizieren. Für beide Projekte muss der Bahnstrom herangeführt werden. Bisher endet die Bahnstromleitung in Ottensoos. Von dort plant die Bahn auch eine neue Zufuhr in Richtung Schwandorf.

Der Strom muss zum Zug kommen

Mit dem elektrischen Bahnverkehr leistet die Deutsche Bahn einen Beitrag zum Klimaschutz. Bis zum Jahr 2038 wird der gesamte DB-Bahnstrom zu 100 Prozent grün sein. Gleichzeitig sollen immer weniger Züge mit Diesel unterwegs sein. Die 110 kV-Bahnstromleitungen sind wesentlich kleiner als die großen Überlandleitungen. Die Planungen sind so weit fortgeschritten, dass sie gemeinsam mit der Region verfeinert werden und Ende des Jahres in ein Raumordnungsverfahren gehen können.

Das deutsche Bahnstromnetz umfasst eine Länge von 8.000 Kilometern. In der Regel kann die Bahn bei einer Elektrifizierung an vorhandene Bahnstromleitungen anknüpfen. Nur in wenigen Regionen, wie im Pegnitztal, in der Oberpfalz und in Teilen Oberfrankens gibt es noch gar keine Verbindung zum Bahnstromnetz. Das erfordert neue Leitungen.

Im Dialog mit der Region

Die DB wird die Ausbaupläne ab Mitte Juni online stellen unter www.bahnausbau-nordostbayern.de und Infomärkte für die Bürger – zunächst in virtuellen Formaten – anbieten. „Eine frühe Beteiligung der Bürger ist fester Bestandteil der Planungen von Infrastrukturen. Wir werden uns dabei den Fragen der Bürger stellen und ihre Anregungen aufnehmen“, so der DB-Projektleiter Matthias Trykowski.

Hinweis an die Redaktionen:

Alle Infos sowie weiteres Material, Bilder, Grafiken, Video, Faktenblatt, etc. zum Download unter <https://www.bahnausbau-nordostbayern.de/medien.html>

Herausgeber: Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2, 10785 Berlin, Deutschland
Verantwortlich für den Inhalt:
Leiter Kommunikation und Marketing Oliver Schumacher

Unser Anliegen:



Franz Lindemair
Sprecher Großprojekte Bayern
Tel. +49 (0)89 1308 83779
franz.lindemair@
deutschebahn.com
www.deutschebahn.com/presse