

# Elektrifizierung Nürnberg-Hof/Franken-Sachsen-Magistrale

## Fragen und Antworten

### ◆ **Was bedeutet Franken-Sachsen-Magistrale?**

Die rund 140 Kilometer lange Strecke von Nürnberg durch das Pegnitztal und weiter bis an die tschechische Grenze ist Teil der Verbindung zwischen den beiden Bundesländern Sachsen und Bayern. Deutschland und Tschechien beabsichtigen schon länger die Strecke zu elektrifizieren und damit einen attraktiven, grenzüberschreitenden Zugverkehr bis nach Prag zu etablieren.

### ◆ **Wie wird die Region besser angeschlossen werden?**

Mit der Elektrifizierung wird der Fernverkehr auf diesen Strecken möglich. Die DB plant IC-Züge zwischen München und Dresden, sowie zwischen Nürnberg und Prag fahren zu lassen. Der Freistaat Bayern beabsichtigt eine Verlängerung der Nürnberger S-Bahn bis Neuhaus und Simmelsdorf-Hüttenbach.

### ◆ **Welchen Schallschutz wird es für die Anwohner geben?**

In Deutschland gibt es hohe Anforderungen an den Schallschutz. Vor allem in den Nachtstunden sind strenge Grenzwerte einzuhalten. In Ortsdurchfahrten müssen meist Schutzwände errichtet werden. Wo die Maßnahmen im Einzelnen greifen, werden die Planungen ergeben. Mehr zum Thema Lärmschutz auch im Lärmschutzportal der DB unter <https://www1.deutschebahn.com/laerm>

### ◆ **Kommen nun viele laute Güterzüge?**

In den Prognosen des Bundes spielt der Güterverkehr für diese Strecke keine große Rolle.

Ab Ende 2020 müssen alle Güterzüge auf leise Bremsen umgerüstet sein. Im subjektiven Lärmempfinden wird sich dann die Lautstärke eines Güterzuges nahezu halbieren.

[https://www.deutschebahn.com/de/konzern/im\\_blickpunkt/Mehr-als-50-000-Gueterwagen-rollen-leiser-durch-Deutschland-3763560](https://www.deutschebahn.com/de/konzern/im_blickpunkt/Mehr-als-50-000-Gueterwagen-rollen-leiser-durch-Deutschland-3763560)

### ◆ **Warum dauert die Elektrifizierung so lange?**

Ein Infrastrukturprojekt in dieser Größenordnung benötigt heutzutage in der Regel zehn bis 15 Jahre von der Planung bis zur Fertigstellung. Langwierige Planungsprozesse und Genehmigungsverfahren mit Beteiligungen von Bürgern erfordern oft mehr Zeit als die eigentliche Bauphase. Es ist nicht damit getan nur eine Oberleitung zu ziehen. Häufig müssen Signale, Weichen und Gleise angepasst bzw. erneuert werden. Besondere Herausforderungen stellen dabei die vielen Tunnels und Brücken im Pegnitztal dar. Dabei muss auch auf den Zugverkehr Rücksicht genommen werden. Man kann die Strecke nicht für mehrere Jahre einfach zusperren.

◆ **Was geschieht mit den denkmalgeschützten Brücken und Tunneln im Pegnitztal?**

Die Bahn steht bei den Brücken und den vielen Tunneln vor der Frage, wie Oberleitungsanlagen auf sie drauf bzw. in sie hineinpassen. Für den besonders herausfordernden Abschnitt im oberen Pegnitztal hat die DB zwei mögliche Varianten erarbeitet: In der Variante Tunnelaufweitung werden zahlreiche Tunnel und Brücken angepasst, in der Variante Neubautunnel wird das obere Pegnitztal mit seinen schwierigen Verhältnissen durch eine neue Streckenführung umfahren. weitere Informationen: [www.bahnausbau-nordostbayern.de/pegnitztal](http://www.bahnausbau-nordostbayern.de/pegnitztal)

◆ **Was ist mit dem barrierefreien Ausbau von Bahnhöfen?**

Bei den Bahnhöfen in Nordostbayern gibt es insgesamt noch Nachholbedarf in Bezug auf die Barrierefreiheit. Vor allem viele kleine Stationen sind derzeit noch nicht barrierefrei erreichbar. Allerdings ist festzuhalten: Durch die vollständige Barrierefreiheit in den beiden mit Abstand größten Bahnhöfen in Nürnberg und Regensburg profitieren viele Reisende auch heute schon von den bisher umgesetzten Maßnahmen. Und weitere sind in Planung: So werden beispielsweise die Stationen in Oberkotzau, Furth im Wald und Marktredwitz in absehbarer Zeit barrierefrei. Durch den vom Freistaat Bayern vorgesehenen Ausbau der S-Bahn nach Neuhaus und Simmelsdorf-Hüttenbach können zudem alle Bahnhöfe in diesem Bereich barrierefrei ausgebaut werden. Wird durch die Elektrifizierung der Umbau einer Station erforderlich, sehen wir diesen in der Regel barrierefrei vor.

◆ **Warum werden andere Strecken in der Region nicht elektrifiziert?**

Die Bahn elektrifiziert im Auftrag des Bundes. Der Bund setzt dabei Prioritäten. Im aktuellen Bundesverkehrswegeplan sind die sieben Streckenabschnitte in Nordostbayern im vordringlichen Bedarf aufgeführt. Dieser Plan wird alle fünf Jahre überarbeitet und vom Bundestag beschlossen.

◆ **Wie verhalten sich die Ausbauvorhaben der Strecken zueinander? Was wird zuerst elektrifiziert?**

Der Bund hat zuerst und gleichzeitig den Ostkorridor und die Strecke Nürnberg - Marktredwitz/Tschechien mit der obersten Priorität versehen, deswegen sind die Planungen dort schon fortgeschritten. Die Strecke Nürnberg- Schwandorf kam erst Ende 2018 in die höchste Prioritätsstufe des Bundes.