

Besprechungsprotokoll vom 21.01.2019

Zweite Sitzung des Koordinierungsrates Bahnausbau Nürnberg – Schirnding

Erstellt am: 21.01.2019
Erstellt von: Marion Fink

DB Netz AG
Portfolio Nordbayern
Sandstr. 38-40
90443 Nürnberg
www.dbnetze.com/fahrweg

Teilnehmer:

Helmut Brückner, Büro MdL Dünkel
Alexander Dietz, EUREGIO EGRENSIS
Michael Engelmann, DB Netz AG
Marion Fink, DB Netz AG
Günter Finzel, Stadt Bayreuth
Robert Hanft, DB Netz AG
Wolfgang Lippert, Landkreis Tirschenreuth
Manfred Loos, DB Netz AG
Andreas Mäder, VGN
Vladimír Malý, Region Karlsbad
Manfred Porsch, Gemeinde Speichersdorf
Norbert Reh, Landkreis Nürnberger Land
Alfred Schmitt, DB Netz AG
Dr. Birgit Seelbinder, EUREGIO EGRENSIS
Claudia Sut, StMB
Matthias Trykowski, DB Netz AG

Ort/Zeit:

Egerland-Kulturhaus, Marktredwitz,
13:30 - 15:30 Uhr

Protokollumfang:

4 Seiten

Anlagen:

Präsentation DB Netz AG
angepasste Geschäftsordnung

Nr. Ergebnisse

1. Begrüßung

Der Leiter des Koordinierungsrates Alfred Schmitt begrüßt die Teilnehmer zur zweiten Sitzung. Unmittelbar vor der Sitzung wurde bereits im Beisein einiger Teilnehmer der neue Infopunkt Bahnausbau Nordostbayern im Bahnhof Marktredwitz eröffnet.

Herr Schmitt weist auf das Ausscheiden des Mitglieds Dr. Christoph Rabenstein hin, der bei der vergangenen Landtagswahl kein Mandat mehr erhalten hat.

Zudem berichtet er, dass die in der Auftaktsitzung vorgesehene Aufnahme von Michal Pospisil als tschechischem Vertreter im Koordinierungsrat leider nicht möglich war. Als möglicher Ersatz ist Vladimír Malý in der heutigen Sitzung anwesend. Alexander Dietz (Euregio Egrensis) wird ihm die Inhalte übersetzen. Beide werden willkommen geheißen. Da die Beeinträchtigungen der Sitzung durch die erforderliche Übersetzung nicht absehbar sind, soll am Ende gemeinsam über die Aufnahme von Herrn Malý als festes Mitglied im Koordinierungsrat entschieden werden, sofern dieser Interesse daran hat.

Nr. Ergebnisse

2. Aktuelles aus dem Projekt

Herr Schmitt übergibt das Wort an Robert Hanft, Leiter Portfolio Nordbayern. Herr Hanft berichtet über die aktuellen Fortschritte und geplanten nächsten Schritte im Projekt. Details hierzu finden sich in der Präsentation. Insbesondere weist er darauf hin, dass die demnächst vorliegenden ersten Ergebnisse der Vorplanung bei der nächsten Sitzung dem Koordinierungsrat und im Anschluss auch der Öffentlichkeit vorgestellt werden sollen.

Auf Wortmeldung der Teilnehmer wird darüber hinaus die sogenannte **Metropolenbahn** thematisiert: Im November 2018 wurde die Aufnahme der Strecke Nürnberg - Amberg - Schwandorf - Furth im Wald („Metropolenbahn“), in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2030 bekanntgegeben. Einige Teilnehmer sehen eine Konkurrenzsituation zur Franken-Sachsen-Magistrale (Nürnberg - Marktrechwitz - Schirnding), da beide Strecken eine elektrifizierte Verbindung zwischen Nürnberg und Prag herstellen sollen. Die Teilnehmer betonen die Bedeutung des Streckenausbaus der Franken-Sachsen-Magistrale für die Region. Es wird auch auf die Initiative des bayerisch-sächsischen Städteternetzes zugunsten der Franken-Sachsen-Magistrale verwiesen und eine unverändert hohe Priorität bei der Planung der Strecke gefordert.

Die DB Netz AG weist darauf hin, dass beide Strecken mit der gleichen Priorität im Bundesverkehrswegeplan 2030 enthalten sind. Eine Beauftragung für die Metropolenbahn liegt der DB Netz AG derzeit noch nicht vor, weswegen auch keine Details zum geplanten Ausbau bekannt sind und kein Zeitplan benannt werden kann. Die DB Netz AG betont, dass für die Franken-Sachsen-Magistrale eine Beauftragung des Bundes vorliegt, die durch die DB Netz AG unverändert bearbeitet wird. Eine Änderung hieran kann nur auf politischer Ebene erfolgen, nicht durch die DB Netz AG. Die Teilnehmer rufen zu politischen Signalen für den Ausbau der Franken-Sachsen-Magistrale auf.

3. Prognostiziertes Verkehrskonzept

Herr Hanft erläutert das in der Präsentation ersichtliche Verkehrskonzept. Hierzu werden auf Nachfrage der Teilnehmer folgende Punkte geklärt:

- Zugzahlen-Prognose 2030: Grundlage des vorgestellten Verkehrskonzeptes ist die Zugzahlen-Prognose 2030. Diese wurde durch einen Bundesgutachter erstellt und bildet für die DB Netz AG die weitere Planungsgrundlage.
 - Güterverkehr: Die im Vergleich zu früheren Prognosen niedrigeren Güterverkehrszahlen resultieren zumindest teilweise aus dem Anlegen einer 6- statt 5-Tage-Woche sowie aus der Berücksichtigung längerer Güterzüge. Die Teilnehmer weisen darauf hin, dass die Prognosen des Güterverkehrs dennoch möglicherweise zu niedrig ausfallen. Erwartet wird insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr in Richtung Tschechien ein deutlicher Anstieg, auch vor dem Hintergrund weiterer Ausbauprojekte in Osteuropa. Auch der tschechische Vertreter Vladimír Malý betont die Bedeutung der Verbindung über Eger (Cheb) und Marktrechwitz, insbesondere für den Güterverkehr. Er betont die hohe Auslastung der einzigen
-

Nr. Ergebnisse

elektrifizierten Verbindung zwischen Deutschland und Tschechien über Dresden und Bad Schandau.

- Streckenkapazität: Unabhängig davon, dass die Prognose-Zugzahlen relativ niedrig sind, wird die tatsächliche Kapazität der Strecke deutlich höher sein.
- Nahverkehr: Die dargestellten Nahverkehrs-Verbindungen basieren auf der Prognose der Bayerischen Eisenbahngesellschaft und liegen deutlich über den Zahlen gemäß Bundesverkehrswegeplan 2030.
- Fazit: Das Gutachten des Bundes spiegelt in Bezug auf den Güterverkehr nicht die Erwartungen der Teilnehmer wieder. Doch trotz der niedriger liegenden Güterverkehrs-Prognosen ist die Elektrifizierung klar beauftragt. Eine Hinterfragung und ggf. Korrektur der vorliegenden Prognosezugzahlen könnte nur auf politischer Ebene herbeigeführt werden.

4. Betroffene Straßenüberführungen

Herr Hanft gibt einen Überblick über die auf der Strecke befindlichen Straßenüberführungen, siehe Präsentation. Es handelt sich hierbei um Brücken, bei denen eine Straße oder ein Fußgängerweg über die Bahnstrecke hinweg kreuzt. Bei diesen Bauwerken muss eine gewisse Mindesthöhe gegeben sein, damit die Oberleitung Platz findet. Sollte die nötige Höhe nicht vorhanden sein und ein Neubau der Brücke erforderlich werden, greift das Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG). Das Gesetz sieht einen Vorteilsausgleich vor, wodurch der Eigentümer der Straße ggf. an den Kosten des Brückenbaus beteiligt wird.

Auf der Strecke Nürnberg – Marktredwitz befinden sich insgesamt 41 Straßenüberführungen im Besitz verschiedener Kommunen oder der staatlichen Bauämter. Für welche Brücken ein Neubau erforderlich ist, kann derzeit noch nicht benannt werden. Sobald eine entsprechende Planungstiefe vorliegt, wird die DB Netz AG auf die betroffenen Straßenbaulastträger zugehen.

5. Vorstellung des Projektes „Erneuerung der Pegnitzbrücken“

Matthias Trykowski stellt als Vertreter der Produktionsdurchführung bei der DB Netz AG das Projekt „Erneuerung der Pegnitzbrücken“ vor. Das Projekt hat in Abgrenzung zu den Elektrifizierungs-Projekten einen rein technischen Bedarf. Das Ziel ist hier also nicht ein Ausbau der Strecke, sondern ausschließlich der Ersatz bzw. die Sanierung älterer, nicht mehr dauerhaft funktionsfähiger Bauwerke. Details zu den einzelnen Brücken finden sich in der Präsentation.

Darüber hinaus berichtet Herr Trykowski, dass die Erneuerung der Brücken bereits für 2014 geplant war. Allerdings hat sich im Planfeststellungsverfahren die Betroffenheit des Denkmalschutzes gezeigt, wodurch der zunächst geplante Neubau der Brücken nicht möglich war.

Auf Nachfrage der Teilnehmer werden zusätzlich folgende Punkte besprochen:

Nr. Ergebnisse

- Bedeutung Denkmalschutz: Bei den unter Denkmalschutz stehenden Brücken ist ein Abriss und Neubau nicht möglich. Ausnahmen sind nur vereinzelt möglich, wenn der Zustand der Brücken so schlecht ist, dass eine Sanierung nicht mehr erfolgen kann. Der Denkmalschutz steht als übergeordnetes Interesse über der Umsetzung des Bundesverkehrswegeplans.
- Elektrifizierung bestehender Brücken: Die Ausstattung der bestehenden Brücken mit Oberleitungen ist prinzipiell möglich. Die konkreten technischen Gegebenheiten der einzelnen Brücken können dem jedoch im Weg stehen.
- Sanierung von Brücken: Einige Brücken, die in den nächsten Jahren aufgrund des Denkmalschutzes saniert werden müssen, sind anschließend unter Umständen nicht kompatibel zur geplanten Elektrifizierung. Die weitere Entscheidung über diese Brücken wird somit nur aufgeschoben bis die Elektrifizierung ansteht.

6. Fragen

Über die bereits während der Sitzung beantworteten Fragen hinaus wird noch auf die Frage nach einem tschechischen Vertreter im Koordinierungsrat eingegangen. Das Gremium ist sich einig, dass die Expertise von Herrn Malý eine Bereicherung darstellt. Auch Herr Malý ist bereit, im Gremium mitzuwirken. Die Aufnahme als festes Mitglied wird beschlossen. Die Geschäftsordnung wird entsprechend angepasst.

7. Termin für nächste Sitzung

Die nächste Sitzung des Koordinierungsrates findet am Montag, 01. Juli 2019, um 10:30 Uhr statt. Als Sitzungsort wird auf Einladung von Herrn Bürgermeister Manfred Porsch die Gemeindeverwaltung in Speichersdorf vorgesehen.
