



NETZE

Bahnausbau Nürnberg–Amberg–Furth im Wald

1. Sitzung des Koordinierungsrates Metropolenbahn

23. März 2023 | Amberg

Agenda

1. Begrüßung und Vorstellung
2. Geschäftsordnung / Künftige Arbeitsschwerpunkte des Koordinierungsrates
3. Sachstand Streckenausbau und Terminplan / Erwartungsmanagement / Update Bahnstrom
4. Deutschlandtakt
5. Kommunikationsaktivitäten
6. Ihre Fragen
7. Termin für nächste Sitzung

1. Begrüßung und Vorstellung



Bahnausbau Nordbayern



 Nürnberg



Rund
140 Mitarbeiter:innen



Mehr als 9 Mrd. EUR
Projekt-Gesamtwertumfang
für Bahnausbau Nordbayern



Mehr als 900 Projekte
im Bahnausbau
Nordbayern

Wer sind wir?



Matthias Trykowski

Leiter Bahnausbau
Nordbayern



Michael Engelmann

Leiter nordbayrische
Ausbauprojekte



Marc Nöker

Projektleiter Metropolenbahn
und S-Bahn Ausbau ins
Pegnitz- u. Schnaittachtal

2. Geschäftsordnung / Künftige Arbeitsschwerpunkte des Koordinierungsrates



Warum ein Koordinierungsrat für den Bahnausbau Nürnberg–Amberg–Furth im Wald?

- Regelmäßiger Informationsaustausch
- Kräfte im Sinne des Projektes bündeln
- Einheitliche Kommunikation

Wie erfolgte die Auswahl der Teilnehmer:innen?

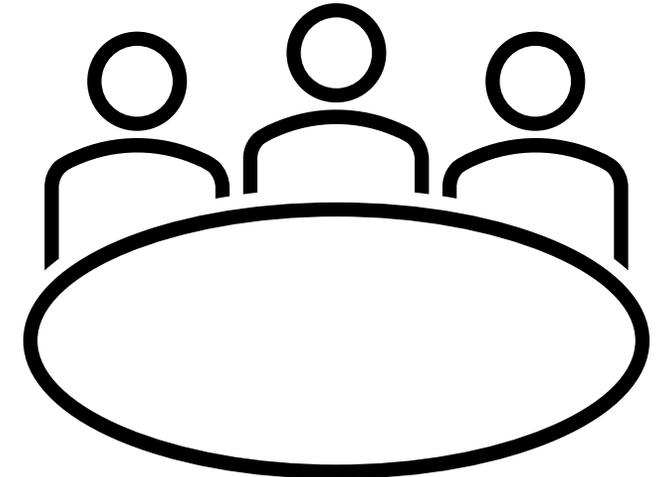
- Für ein arbeitsfähiges Gremium können nicht alle Mandatsträger, Interessensgruppen und Verbände entlang der Strecke teilnehmen
- Auswahl soll die Vielfalt entlang der 168 km langen Strecke möglichst gut abbilden. Deshalb sollen alle Verwaltungsebenen, alle Regionen, Gemeinden unterschiedlicher Größe und verschiedene Parteien im Gremium vertreten sein

Stand bei der Abstimmung

- Der Entwurf der Geschäftsordnung wurde mit den Einladungen verschickt
- Im Zuge der Teilnehmer-Rückmeldungen gab es keine Änderungswünsche

Hinweis

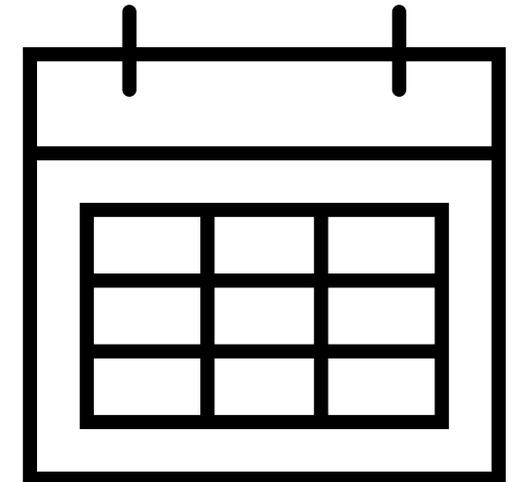
- Geschäftsordnung entstammt aus anderen vergleichbaren Projekten/Gremien



Koordinierungsrat Bahnausbau Nürnberg–Amberg–Furth im Wald

Arbeitsweise & Organisation

- Die Mitglieder des Koordinierungsrates können jeweils eine feste Person **als Vertretung** benennen. Kontinuität fördert den Austausch.
- Die Teilnahme am Koordinierungsrat ist **freiwillig**. Die Teilnehmenden erhalten für ihr Engagement keine Aufwandsentschädigung oder Kostenerstattung.
- Der Koordinierungsrat tagt in der Regel **zweimal jährlich**. Die Termine werden **frühzeitig** bekanntgegeben. Die Einladung erfolgt mindestens vier Wochen vorab mit Information über die geplanten Inhalte und einer Agenda.
- Die Moderation erstellt ein **Ergebnisprotokoll**, in dem die Inhalte der Sitzung zusammenfassend dargestellt werden.
- Der Koordinierungsrat arbeitet **transparent**. Dazu werden die Protokolle, die Sitzungsunterlagen und ergänzende Informationen zeitnah auf der Projekt-Website veröffentlicht: www.bahnausbau-nordostbayern.de
- Situationsbedingt (z.B. Covid19) können Sitzungen ersatzweise auch digital stattfinden.



Koordinierungsrat Bahnausbau Nürnberg–Amberg–Furth im Wald

Vorschlag zum Selbstverständnis: Miteinander reden – nicht übereinander

- Es wird jederzeit ein **fairer, offener, respekt- und vertrauensvoller Umgang** miteinander gepflegt.
- Der Austausch im Koordinierungsrat verläuft **sachlich-konstruktiv** und mit **Respekt** vor den Personen und deren Ansichten.
- Im Sinne einer vertrauensvollen Zusammenarbeit verpflichten sich die Mitglieder des Koordinierungsrates, **Aussagen einzelner Teilnehmer:innen weder namentlich noch öffentlich zu zitieren.**
- Die Mitglieder stellen sicher, dass sie **befugt** sind, für ihre Institution im Koordinierungsrat **zu sprechen** und die Meinungen und Positionen ihrer Institution einzubringen.
- Fachthemen werden in möglichst **verständlicher Sprache** präsentiert und diskutiert.



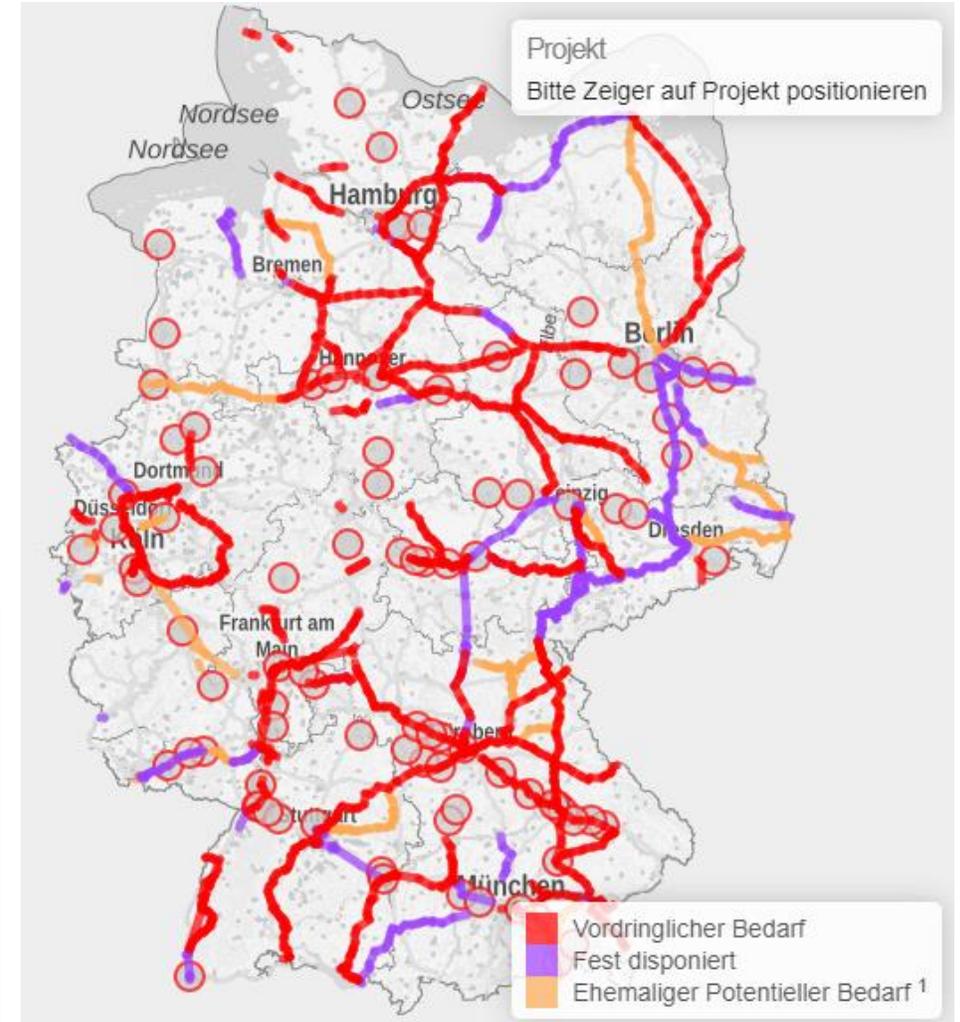
A red high-speed train (TGV) is shown in motion on a track that curves through a rural landscape. In the background, a village with several buildings and two prominent church spires is visible under a clear blue sky. The foreground consists of a field of golden-brown crops, possibly corn, with a dirt path leading towards the train.

3. Sachstand Streckenausbau und Terminplan / Erwartungsmanagement / Update Bahnstrom

Der Bundesverkehrswegeplan 2030

Wer entscheidet, welche Bahnstrecken in Deutschland aus- oder neugebaut werden?

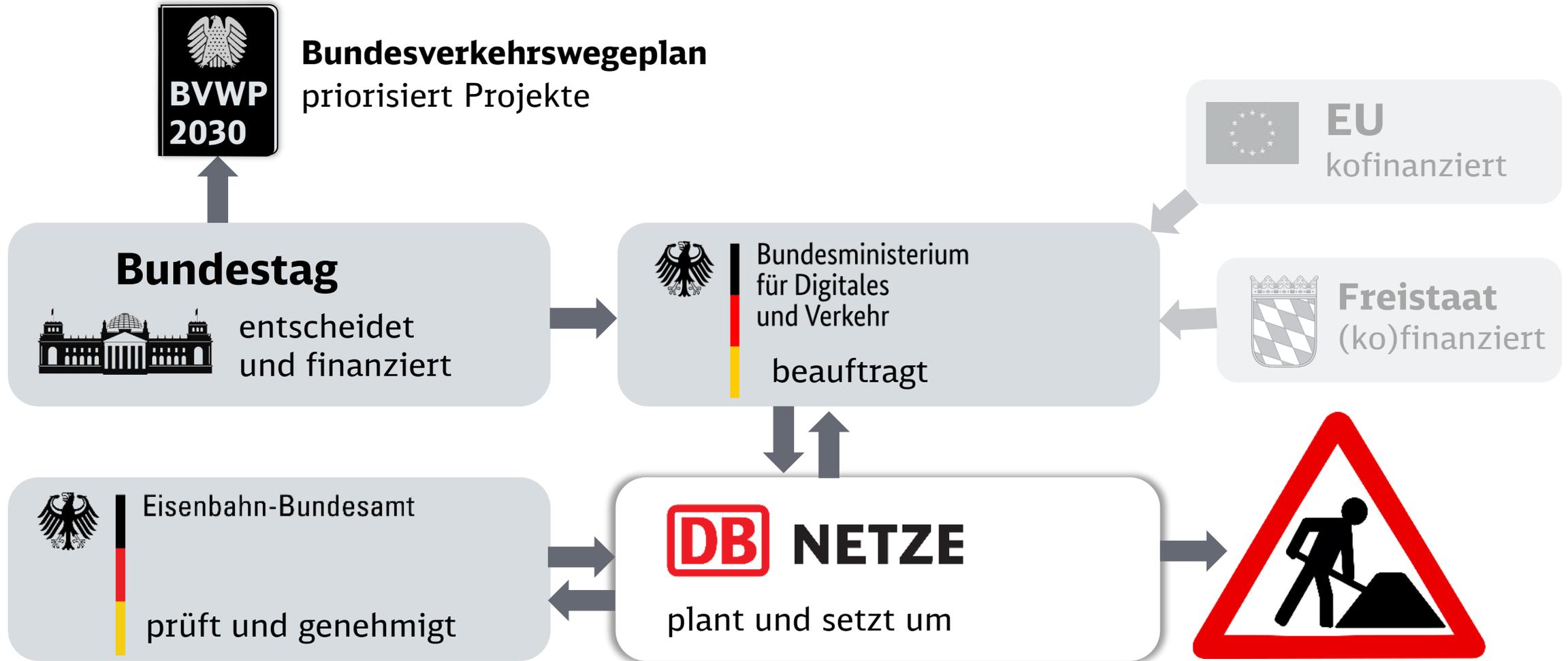
- Grundgesetz: **Bund zuständig** für Bau und Erhaltung des Schienennetzes
- Bundesverkehrswegeplan (BVWP) **sammelt und priorisiert** verschiedene Projekte
- Höchste Prioritätsstufe: **vordringlicher Bedarf**
- Projekte werden anhand von **Nutzen-Kosten-Verhältnis** und verkehrspolitischer Erwägungen ausgewählt
- Projekte aus dem vordringlichen Bedarf werden **vom Bund bei DB Netz AG beauftragt**
- Aktuell gültige Fassung: **Bundesverkehrswegeplan 2030**



Schienenprojekte im BVWP 2030

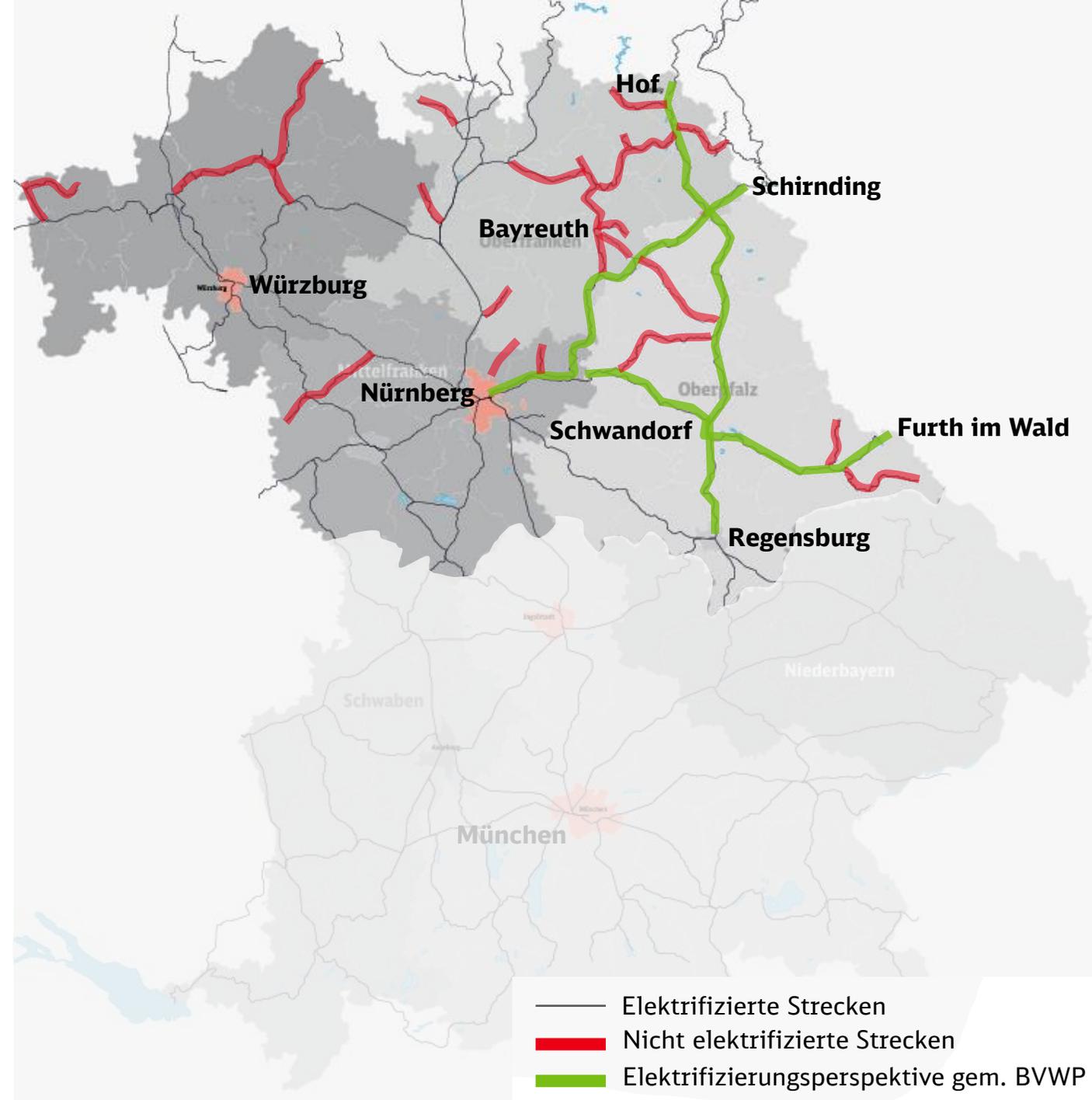
Quelle: bvwp-projekte.de

Wer ist für den Ausbau von Bahnstrecken zuständig?



Stand der Elektrifizierung in Nordbayern

- **Etwas mehr als die Hälfte** der bayerischen Bahnstrecken, nach Streckenkilometern gerechnet, ist elektrifiziert (bundesweit 61%)
- Besonders viele **Diesel-Strecken in Nordostbayern** (Oberpfalz und östliches Oberfranken)
- Problem: fehlende Elektrifizierung ist nicht nur **ökologisch nachteilig**, sondern **führt auch zu einer schlechteren Anbindung** der Region



Wo soll ausgebaut werden und warum?



Nahverkehr:
besser & schneller



Fernverkehr für die Region



Klimaschutz und saubere Luft



Güterverkehr nachhaltig gestaltet

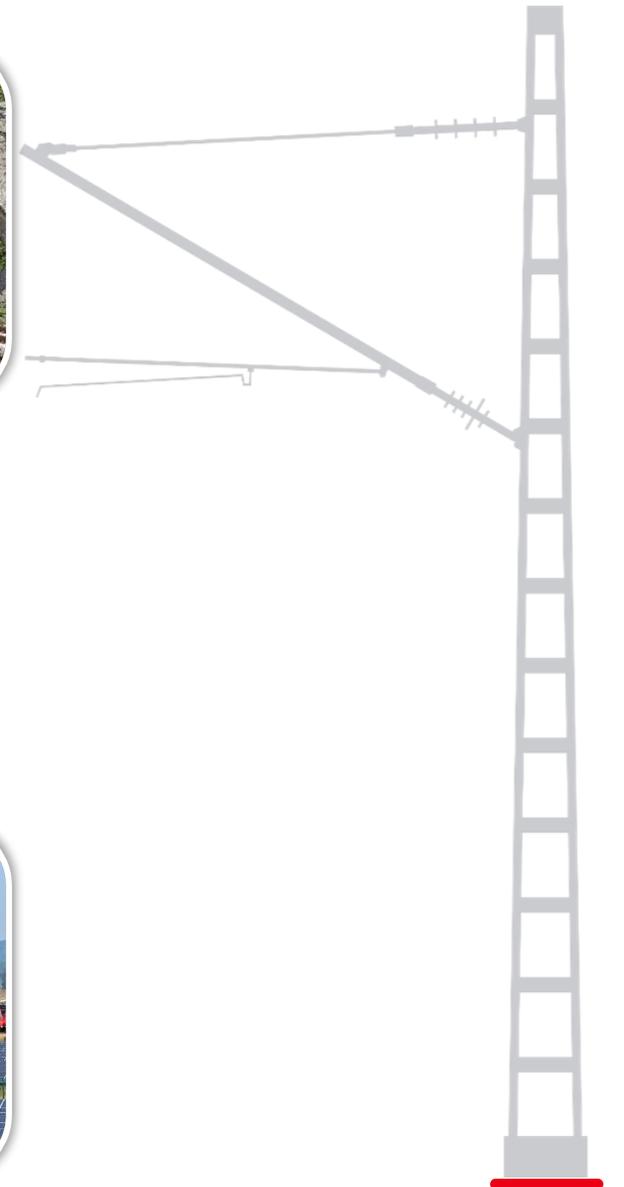


Chancen für Wirtschaft & Tourismus



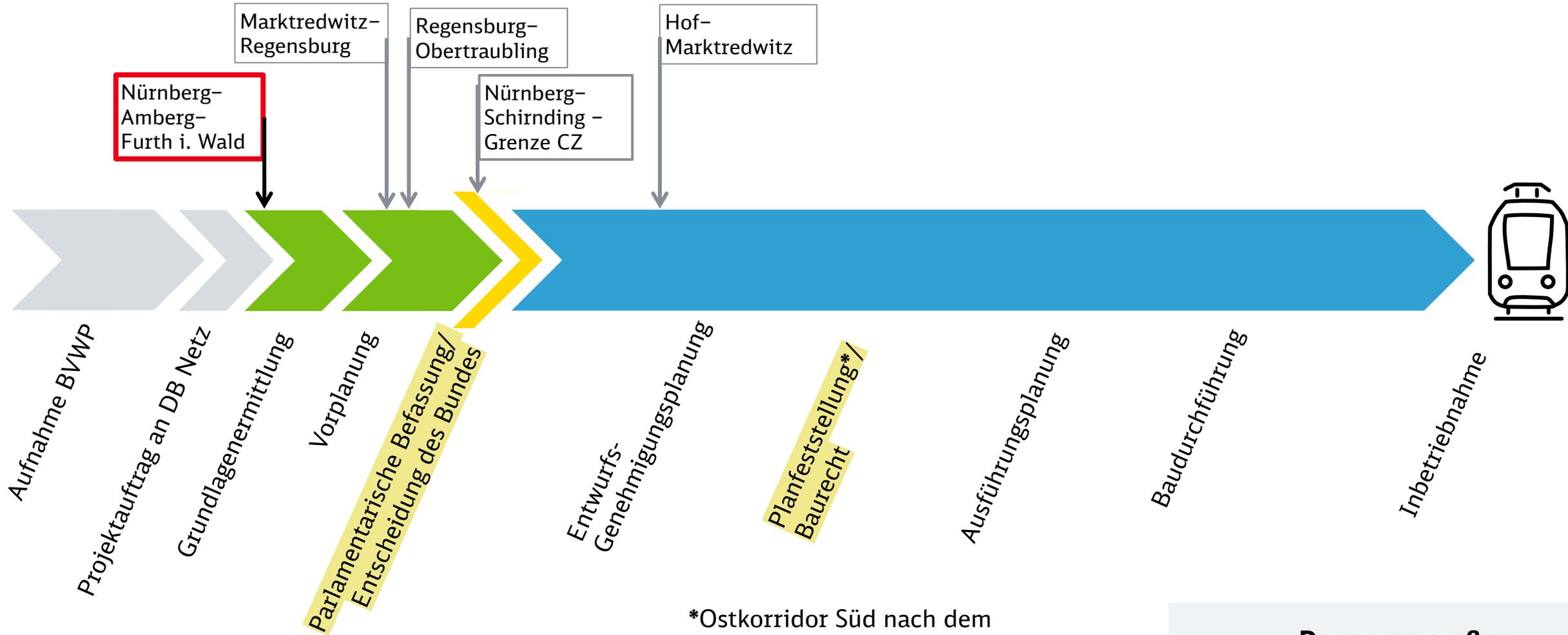
Europa wächst zusammen

Was soll ausgebaut werden?



Wann soll ausgebaut werden?

Zeitliche Einordnung der Projekte



Stand: März 2023

*Ostkorridor Süd nach dem
Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz
(MgvG)



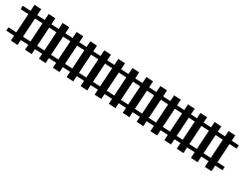
**Dauer von großen
Infrastrukturprojekten
in Deutschland i.d.R.
> 10 Jahre**

Zeitliche Planung der Metropolenbahn



Metropolenbahn

Die Bahnstrecke in Zahlen



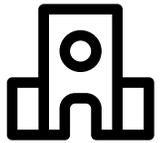
168

Kilometer Bahnstrecke



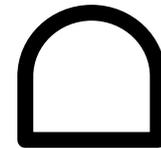
25

Bahnübergänge



33

Bahnhöfe/Haltepunkte



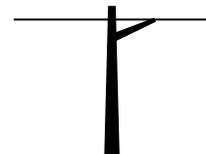
1

Eisenbahntunnel



105

Eisenbahnbrücken



131

Kilometer Oberleitungen
(Neubau)



42

Straßenbrücken

Metropolenbahn



Zweigleisiger Teilausbau der Strecke (D-Takt)



Durchgehende Elektrifizierung



Versorgung der Region mit Bahnstrom



Ausbau Kreuzungsbahnhöfe Hiltersdorf u. Freihöls



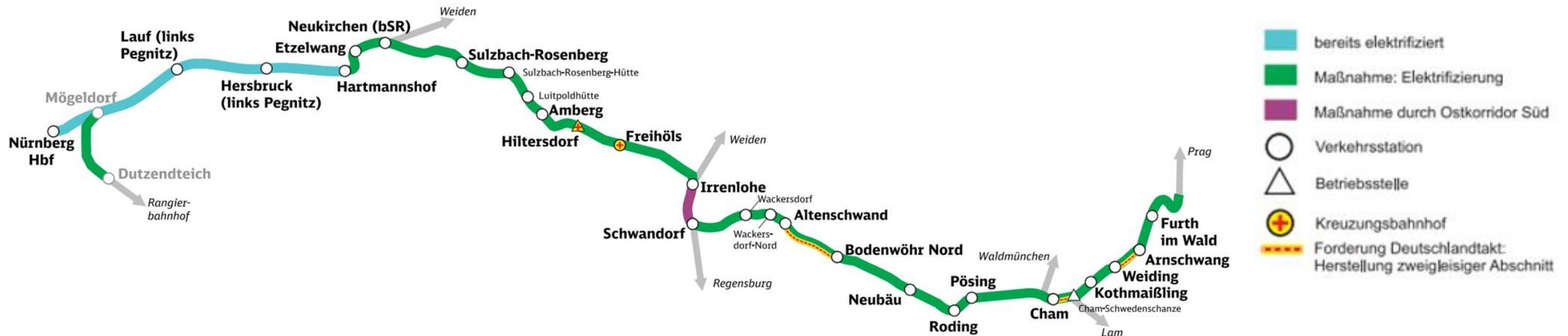
Verbesserung des Nahverkehrs



Verkürzung der Reisezeiten – Geschwindigkeitserhöhung bis zu 160 km/h



Fernverkehr (Nürnberg/München-Prag)

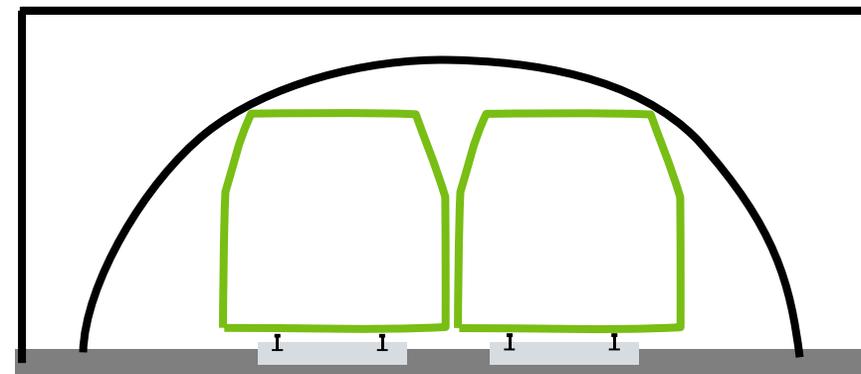


Warum müssen Straßenbrücken neugebaut werden?

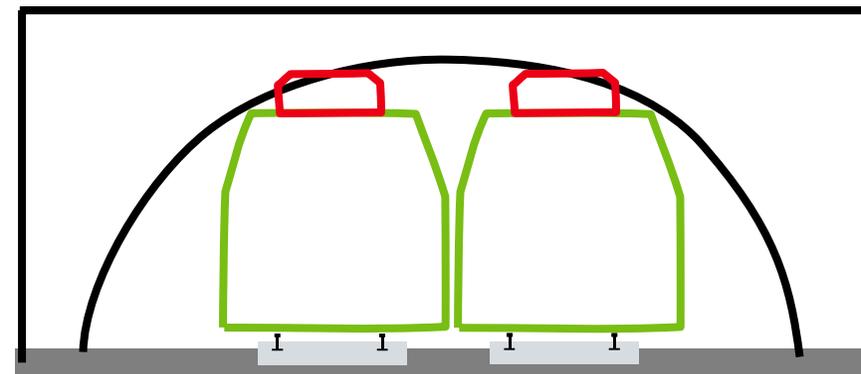


Beispiel: Brücke bei Neukirchen (bei Sulzbach-Rosenberg)

Beispiel-Querschnitt heute



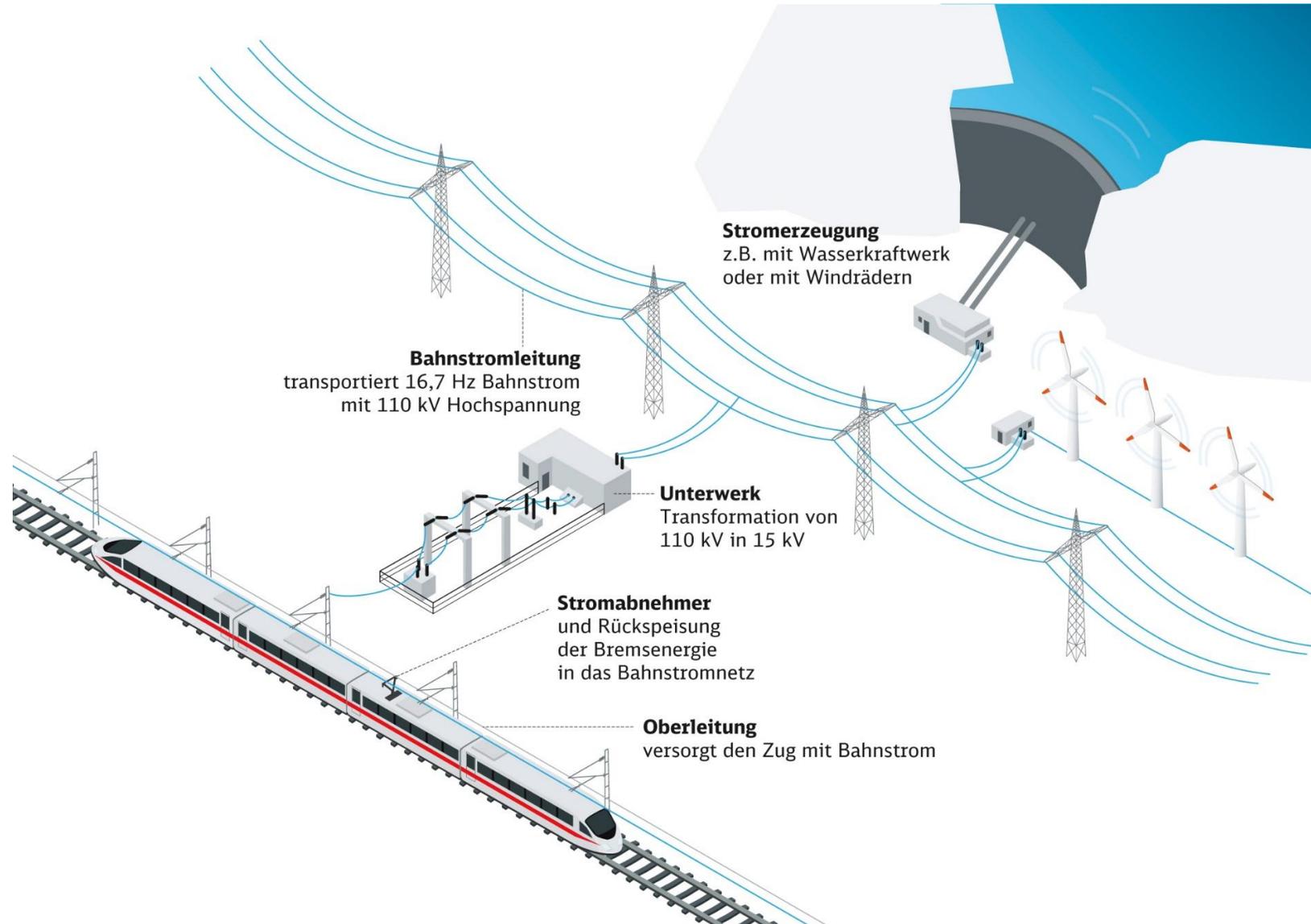
Beispiel-Querschnitt Elektrifizierung



Bahnstrom in Nordostbayern

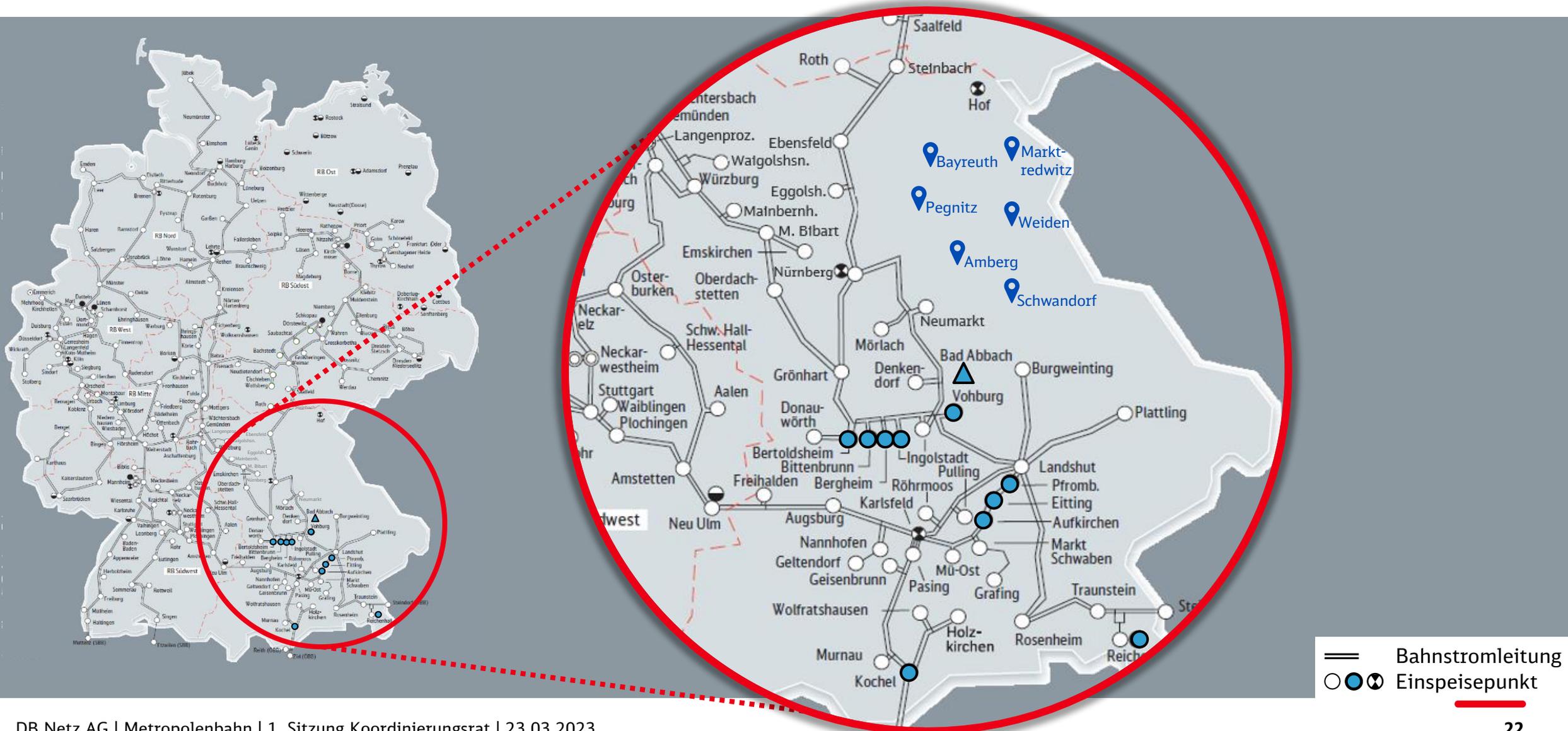
A thick red horizontal line underlining the first few letters of the title.

Wie kommt der Strom zum Zug?



Das deutsche Bahnstromnetz

mehr als 8.000 Kilometer Bahnstromleitungen



Raumordnungsverfahren Bahnstrom

Paket 1

Bahnstromleitung **Burgweinting–Wiesau**, ca. 125 km

→ 100% Oberpfalz

Folgende Pakete

Bahnstromleitung **Ottensoos–Schnabelwaid**, ca. 53 km

→ 54% Mittelfranken, 25% Oberpfalz,
21% Oberfranken

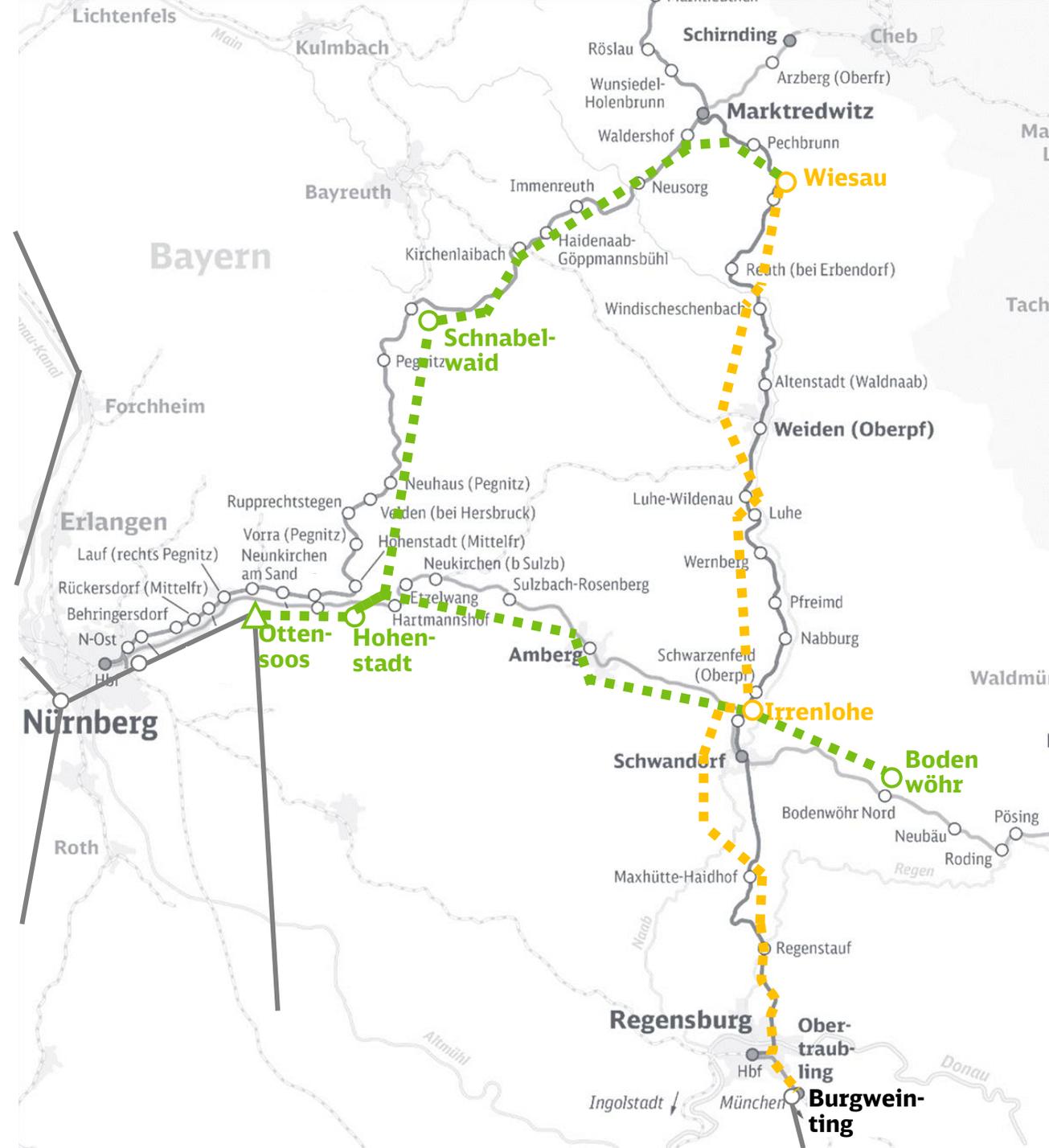
Ringschluss **Hohenstadt–Irrenlohe** bzw.
Schnabelwaid–Wiesau, ca. 60 km

→ 90% Oberpfalz, 10% Mittelfranken

→ 55% Oberfranken, 45% Oberpfalz

Bahnstromleitung **Irrenlohe–Bodenwöhr**, ca. 20 km

→ 100% Oberpfalz



4. Deutschlandtakt



Was ist der Deutschlandtakt?

- Strategie des Bundes: Bisher wurden Fahrpläne an die Infrastruktur angepasst. Durch den Deutschlandtakt werden Infrastrukturmaßnahmen **fahrplanbasiert abgeleitet**, nach dem Prinzip: Erst der Fahrplan, dann die Infrastruktur
- Konkrete Vorgaben für den **Personen- und Güterverkehr**
- Planungsgrundlage für einen bedarfsgerechten Ausbau und die optimale Nutzung der Schieneninfrastruktur
- Setzt auf den Infrastrukturmaßnahmen des Bundesverkehrswegeplans auf
- Zeitlich abgestimmte Anschlusszüge bieten kürzere Reisezeiten

Ziele



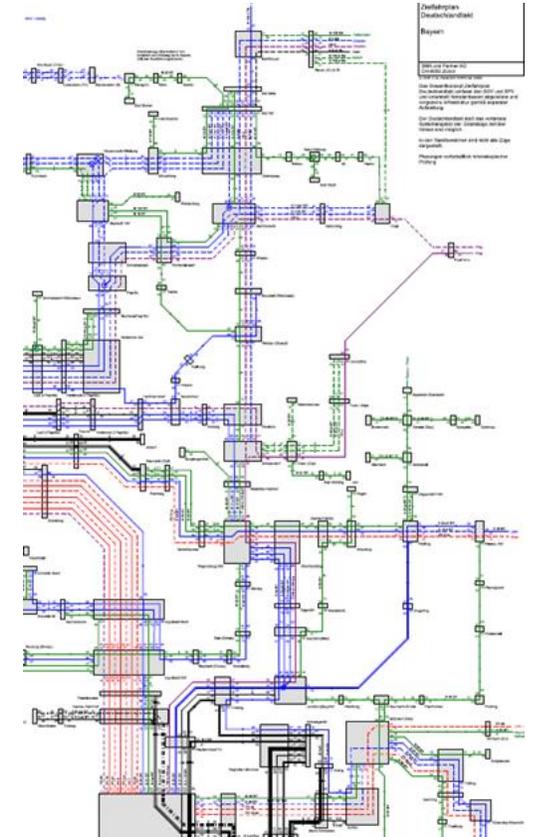
Öfter



Schneller



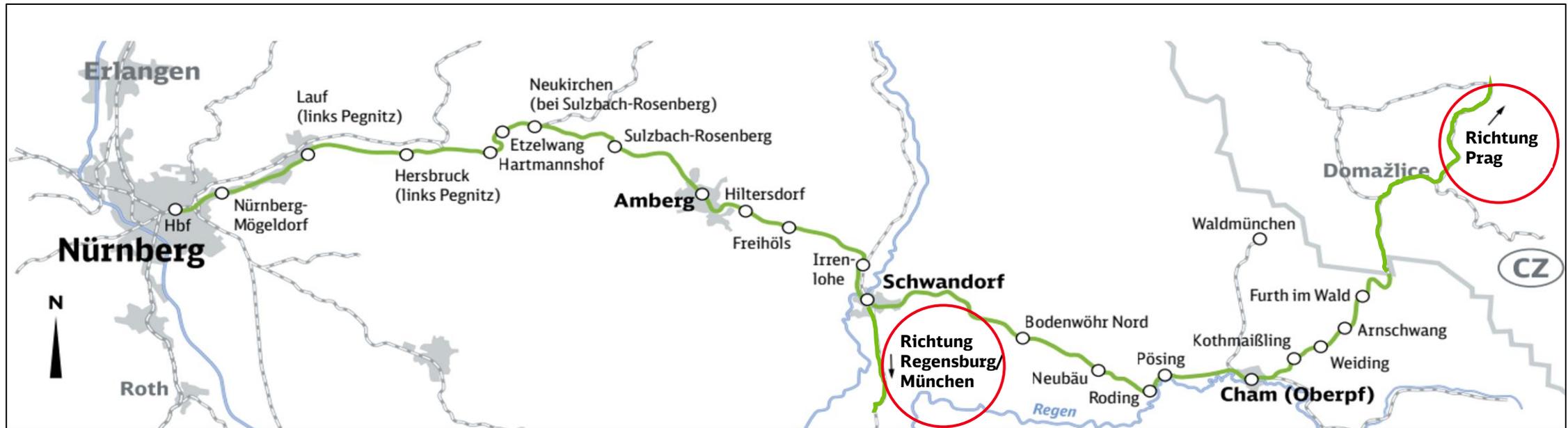
Überall



Wie soll sich der Zugverkehr verändern?

Planungen im Rahmen des Deutschlandtaktes des Bundes

- **NEU: Personenfernverkehr:** Nürnberg/München–Prag
- **Regionalverkehr:** Veränderungen der Taktung Nürnberg–Furth im Wald (Freistaat Bayern)
- **Güterverkehr:** Abschnittsweise Veränderungen



5. Kommunikationsaktivitäten



Übergreifender Dialog



Koordinierungsrat

NEU!

- Information und Austausch zum Gesamtprojekt
- ca. 2x jährlich
- Mitglieder: Politische Amts- und Mandatsträger:innen Land und Bund, (Ober-)Bürgermeister:in, Landrät:innen, Organisationen, Verbände, Bürgerinitiativen



Öffentliche Information

- Information und Austausch mit Bürger:innen/der gesamten Öffentlichkeit
- Informationsangebot Projekt-Webseite www.bahnausbau-nordostbayern.de inkl. Newsletter
- Kontaktmöglichkeit per E-Mail: bahnausbau-nordostbayern@deutschebahn.com

Lokaler Dialog



Situative Konsultation

- Bedarfsweise Diskussion zu lokalübergreifenden planungsabschnittsbezogenen Fragestellungen
- Teilnehmende abhängig von jeweiligen Fragestellungen



Kommunalebereitung

- Seit Herbst 2022 bis heute/fortlaufend werden Planungsaufтактgespräche mit allen Landkreisen und Kommunen entlang der Bahnstrecke geführt
- Information und Austausch zu Projektverlauf & kommunaler Anliegen
- Kontakte werden geknüpft und Zuständigkeiten geklärt



Bilaterale Arbeitsgespräche

- Bedarfsweise zu spezifischen Themen im Projektverlauf
- Deutlich höhere Bedeutung in der Vorplanung
- Teilnehmende: jeweils betroffenen Stakeholder, inkl. z.B. Arbeitsebene in betroffenen Kommunen und Träger:innen öffentlicher Belange

Fortlaufender Dialog mit der Öffentlichkeit während der gesamten Planung

- Öffentliche Veranstaltungen und Bürgersprechstunden (virtuell und analog)
- Vorstellung der Planungen
- Möglichkeit, Anregungen in die Planung einzuarbeiten



DB Infopunkt in Schwandorf in Planung

- Regelmäßige Sprechstunden geplant (Besetzung mit Fachleuten wie Projektmitarbeiter:innen und Kommunikator:innen)
- Der Infopunkt steht auch für Veranstaltungen zur Verfügung, die mit dem Bahnausbau in Zusammenhang stehen



Weiterführende Informationen im Web

Projekt-Website: www.bahnausbau-nordostbayern.de

DB NETZE Bahnausbau Nordostbayern

Das Projekt **Die Strecken** Planung Mensch & Umwelt Technik Bahnstrom Dialog Aktuelles

- Hof-Marktredwitz
- Marktredwitz-Regensburg
- Regensburg-Obertraubling
- Nürnberg-Marktredwitz
- S-Bahn ins Pegnitz- und Schnaittachtal
- Marktredwitz-Schirnding
- Nürnberg-Schwandorf**
- Schwandorf-Furth im Wald

BAHNSTRECKEN AN DER GRENZE D/C
Von Nürnberg über Schwandorf bis Marktredwitz ist eine neue Strecke in Planung. Die Strecke ist eine Teilstrecke der Verbindung von Nürnberg über Schwandorf bis Marktredwitz. Die Elektrifizierung der Strecke in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplan 2030 aufgenommen.

FURTH IM WALD - SCHWANDORF
Die Strecke wird auch als "Metropolenbahn" bezeichnet. Sie ist ein Teilstück der Verbindung von Nürnberg über Schwandorf bis Marktredwitz. Die Elektrifizierung der Strecke in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplan 2030 aufgenommen.

E-Mail

bahnausbau-nordostbayern@deutschebahn.com

6. Ihre Fragen



7. Termin für nächste Sitzung

A solid red horizontal bar is positioned below the main title.

Unser Vorschlag:
Mitte / Ende Januar 2024
(nach Landtagswahlen, orientiert an sitzungsfreien Zeiten)



Vielen Dank

A thick red horizontal line underlining the text 'Vielen Dank'.

Wir sind für Sie da!

✉ bahnausbau-nordostbayern@deutschebahn.com

🌐 www.bahnausbau-nordostbayern.de