

## Besprechungsprotokoll vom 03.11.2021

### 7. Sitzung des Koordinierungsrates Bahnausbau Hof-Obertraubling

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

Erstellt am: 03.11.2021

Erstellt von: Stella Loth

#### Teilnehmer:

- Aumer Peter, MdB
- Baumann Hans-Peter, 1.BM Schwarzenbach a.d. Saale, Vertr. für Dr. Bär Oliver, Landrat LKr Hof
- Bergmann Reinhard, Vertr. für Alexander Flierl, MdL
- Feller Andreas, OBM Schwandorf
- Dr. Friedrich Hans-Peter, MdB
- Gemander Michael
- Graß Rudolf, 1.BM Obertraubling
- Husser Anastasia, DB Netz AG
- Fr. Janota, Vertr. für Meyer Jens, OBM Weiden (Oberpfalz)
- Lindemair Franz, DB Netz AG
- Lorenz Manuel, IHK Regensburg und Oberpfalz / Kelheim
- Loth Stella, DB Netz AG
- Meier Andreas, Landrat LKr Neustadt a.d. Waldnaab
- Müller-Eberstein Kai, Regensburger Verkehrsverbund, Vertr. für Schweiger Tanja, Landrätin LKr Regensburg
- Nürnberger Jörg, MdB
- Pohl Martin, Forum Bahnlärm Hof-Oberkotzau
- Rupprecht Albert, MdB
- Schell Stefan, Vertr. für Hans-Peter Böhner, StMB
- Prof. Dr. Schempf Thomas, Vertr. für Iffländer Lukas, PRO BAHN
- Schmidt Stefan, MdB
- Schopper Anton, BI Bahnlärm Nabburg
- Seidl Rudolf, 1.BM Maxhütte-Haidhof
- Trykowski Matthias, DB Netz AG
- Weigel Oliver, OBM Marktredwitz
- Wilk Norman, DB Netz AG
- Zeitler Frank, 1.BM Nabburg

#### Ort/Zeit:

Virtuelle Sitzung, 10:00 – 11:30

#### Protokollumfang:

5 Seiten

#### Anlagen:

Präsentation

#### Nr. Inhalte/Maßnahmen

---

##### 1. Begrüßung

Anastasia Husser eröffnet die Sitzung. Matthias Trykowski begrüßt die Teilnehmenden zur siebten Sitzung des Koordinierungsrates und gibt einen kurzen Überblick über die heutige Sitzung. Diese findet aufgrund der Corona-Pandemie erneut virtuell statt.

##### 2. Deutschlandtakt

Zu Beginn der Veranstaltung geht Matthias Trykowski näher auf die Besonderheiten des „Zielfahrplans Deutschlandtakt“. Dieser hat das Ziel, alle größeren Städte Deutschlands im 30 Minuten-Takt miteinander zu verbinden. Die Infrastruktur soll entlang dieses angestrebten Fahrplans geplant werden. Auch der Schienengüterverkehr soll dadurch schneller und flexibler werden. Der Deutschlandtakt ist eingebettet in den Prozess Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP) des BMVI. Aufbauend auf dessen Zugzahlenprognose „2030 DT“ werden die baulich notwendigen Maßnahmen abgeleitet. Der Entwurf des

---

---

**Nr. Inhalte/Maßnahmen**

---

„Abschlussberichtes zum Zielfahrplan Deutschlandtakt“ ist Ausgangslage für die weitere Entwicklung des deutschen Schienennetzes. Weitere Details siehe Präsentation.

**Frage:** MdB Rupprecht erkundigt sich, ob die Planungen, die die Anbindung der Stationen Wiesau, Weiden, Schwandorf und Marktredwitz an den Fernverkehr vorsehen, durch den Deutschlandtakt beeinflusst werden.

Matthias Trykowski erläutert, dass die Deutsche Bahn bei den Planungen, den Fernverkehr derzeit weiterhin unterstellt. Weitere Aussagen dazu werden aus der Zugzahlenprognose 2030DT Ende 2021 erwartet.

---

**3. Abschnitt Hof-Marktredwitz**

Norman Wilk gibt jeweils ein Update zu den einzelnen Abschnitten sowie einen Ausblick auf die nächsten Jahre. Er beginnt mit dem Abschnitt Hof-Marktredwitz.

Hof-Marktredwitz

Ein wichtiger Meilenstein wurde mit dem Antrag auf Durchführung des vorbereitenden Verfahrens (Scoping-Verfahren) beim Eisenbahn-Bundesamt am 16.8.2021 erreicht. Weiterhin skizziert Herr Wilk die bereits erfolgten und noch anstehenden Maßnahmen im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung (FrÖb):

Die FrÖb im Abschnitt LKr Hof-Martinlamitz ist abgeschlossen. Die virtuelle Info-Veranstaltung erreichte rund 500 Zuschauer. Ein direktes Ergebnis der Bürgerbeteiligung in diesem Abschnitt ist die Vereinbarung mit dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA), einen externen Gestalter / Architekten zu beauftragen, um Entwürfe für besonders „ortsbildprägenden“ Lärmschutzwänden zu erarbeiten.

Die FrÖb im Abschnitt Kirchenlamitz-Marktredwitz hat begonnen. Am 15.11.2021 findet eine virtuelle Infoveranstaltung statt. Weiterhin wird es Dialog-Angebote und Bürgersprechstunden vor Ort geben (29.11.2021 und 30.11.2021).

Norman Wilk ergänzt, dass das ESTW Pechbrunn zwar nicht auf diesem Abschnitt liegt, jedoch eng verbunden mit den dortigen Schalt- und Signalanlagen ist. Seine Erneuerung ist demnach eine sog. „vorbereitende Maßnahme“ für das Elektrifizierungsprojekt. Weitere Details siehe Präsentation.

---

**4. Abschnitt Marktredwitz-Regensburg**

Der 130 km lange Streckenabschnitt Marktredwitz-Regensburg befindet sich in der Vorplanung, frühe Leistungsphase 1-2. Er untergliedert sich in drei Unterabschnitte.

Meilensteine:

- Vermessungsarbeiten für gesamten Abschnitt im Sommer 2021 abgeschlossen
  - Detaillierte **Besprechung mit Träger öffentlicher Belange** zu konkreten Maßnahmen, z.B. zu Bahnübergängen.
  - **Vertragliche Bindung der Planungsbüros** für alle drei Planungsabschnitte zwischen Marktredwitz und Regensburg. Einarbeitung in die bisherige Grundlagenermittlung, Streckenbegehungen
-

---

**Nr. Inhalte/Maßnahmen**

---

- Komplette **Vermessung der Bahnhöfe und freien Strecken** von Marktredwitz bis Regensburg
- Anwendung der **BIM-Methodik** für ausgewählte Brücken und Bahnhöfe ab 2022
- Weitere Details siehe Präsentation

---

**5. Abschnitt Regensburg–Obertraubling**

Der Abschnitt Regensburg–Obertraubling befindet sich in der Vorplanung, Leistungsphase 2. Der Deutschlandtakt sorgt hier für eine wesentliche Ergänzung: Ein 4. Streckengleis im Bereich der Strecke Regensburg–Obertraubling. In planungsbegleitenden Gesprächen mit dem Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur (BMVI) und Eisenbahn-Bundesamt (EBA) wird die Deutsche Bahn die nächsten Schritte klären. Weitere Details siehe Präsentation.

---

**6. Fragen**

Herr Schmidt hatte bereits vorab folgende Frage gestellt: „Im Presseartikel der Regensburger Zeitung vom 21.10.2021 nennt Herr Trykowski die Investitionssumme von 4 Milliarden Euro für den Bahnausbau Nordbayern in den kommenden 10 bis 15 Jahren. Inwiefern können Sie diese Summe bereits konkreter nach Maßnahmen aufschlüsseln?“

Hierzu erläutert Herr Trykowski, dass die 4 Mrd. Euro den gesamten Auftragswert in seinem Projekt-Portfolio „Würzburg / Nürnberg / Regensburg“ bis 2029 umfasse. Hierbei handelt es hauptsächlich um Oberbaumaßnahmen, Brücken, Durchlässe, Stellwerke und Oberleitungserneuerungen im bestehenden Netz des nordbayrischen Raumes.

Herr Müller-Eberstein erkundigt sich, ob der Name des Projekts „3. Gleis Regensburg–Obertraubling“ vor dem Hintergrund des 4. Streckengleises nicht geändert werden müsse. Herr Wilk erläutert, dass es sich hierbei um einen Arbeitstitel handelt, er das Thema aber gegenüber EBA und BMVI ansprechen wird. Auch aus DB-Sicht wäre eine Namensänderung zielführend, um Missverständnissen vorzubeugen.

Herr Pohl möchte wissen, wann das Schallschutzgutachten für den Teilabschnitt Hof–Martinlamitz vorliegen wird.

Herr Wilk erklärt, dass das Schallschutzgutachten auf die aktuellen Zugzahlenprognosen gemäß Deutschlandtakt (2030 DT) angepasst werden muss. Diese Zugzahlen liegen voraussichtlich Ende des Jahres 2021 vor.

Herr Baumann erkundigt sich nach konkreten Ergebnissen aus den Bürgerdialogen im Teilabschnitt Hof–Martinlamitz.

Herr Wilk nennt die Gestaltung der Schallschutzwände als Beispiel: Die DB hat einen Gestalter (Architekten) gebunden, der in Abstimmung mit Kommunen und Bürger:innen Vorschläge zur Gestaltung von Lärmschutzwänden erarbeiten wird. Dies war zuvor nicht vorgesehen und ist demnach eine direkte Folge der Beteiligung.

---

---

**Nr. Inhalte/Maßnahmen**

---

Herr Schmidt bittet um einen konkreten Zeitplan bzgl. der Maßnahme „3. bzw. 4. Gleis“ im Abschnitt Regensburg-Obertraubling. Weiterhin erkundigt er sich, ob schon Visualisierungen des Überwerfungsbauwerks in Obertraubling vorliegen. Er betont zudem, dass hier eine frühe Sensibilisierung der Bürger:innen notwendig sei.

Herr Wilk erläutert, dass ein großer Teil der bereits erfolgten Planung auf die Erweiterung „4. Gleis“ angepasst werden kann, dies jedoch eine Verzögerung für das Projekt bedeutet. Derzeit sei noch nicht absehbar, wie lange diese Anpassungen dauern. Eine Visualisierung des Überwerfungsbauwerks in Obertraubling wird zur Verfügung gestellt, sobald diese vorliegt.

Herr Graß bittet um Einsichtnahme in die Planungen im Bereich Obertraubling (insbes. 4. Gleis), um diese mit den Planungen der Gemeinde abzugleichen.

Herr Wilk sagt ihm dies zu.

Herr Müller-Eberstein erkundigt sich nach einem konkreten Zeitplan für den Abschnitt Regensburg-Obertraubling und den nächsten Schritten im Projekt.

Herr Wilk verweist auf die Folien der Präsentation. Er erläutert, dass das Projekt lt. aktuellem Stand in den späten 2020er Jahren die Leistungsphasen 3/4 mit dem Baurecht (Gesetzgebungsverfahren nach MgVG) abschließen wird. Wenn das Baurecht dann vorliegt, kann der Inbetriebnahme-Termin konkretisiert werden.

Herr Aumer erkundigt sich nach dem aktuellen Sachstand zum Thema „Bahnstrom“.

Herr Trykowski erläutert, dass im nächsten Schritt im Raumordnungsverfahren (ROV) zunächst für den Abschnitt Obertraubling-Regensburg und im Bereich Marktredwitz alle technisch möglichen Varianten genauer untersucht werden. Im ROV werden die Varianten hinsichtlich sämtlicher „Raumwiderstände“ bewertet. Das ROV für den Bereich Regensburg-Marktredwitz soll 2022 starten.

Herr Aumer möchte wissen, welche Erkenntnisse aus dem Bürgerdialog zum Thema Bahnstrom gewonnen wurden.

Herr Trykowski berichtet, dass insbesondere der Wunsch nach einer Trassenbündelung mit bestehenden Leitungstrassen häufig vorgetragen wurde. Die größte Beteiligung war im Bereich Amberg zu verzeichnen. Die Ideen und Hinweise aus der Region werden in die weitere Planung einfließen.

Herr Schopper bittet um einen Überblick über die geplanten Maßnahmen im Abschnitt Marktredwitz-Regensburg im Jahr 2022.

Herr Wilk verweist auf Folie 21 der Präsentation. Für 2022 sind u.a. geplant: Variantenuntersuchungen, Baugrunduntersuchungen, sowie Schall- und Erschütterungsschutztechnische Gutachten.

---

**7. Termin für nächste Sitzung**

---

**Nr. Inhalte/Maßnahmen**

---

Herr Trykowski schlägt als nächsten Termin Montag, den 02. Mai 2022 um 13 Uhr vor. Herr Schmidt weist darauf hin, dass die Sitzungswoche am 03.05.2022 beginnt und der 02.05.2022 daher ungünstig sei.

Es wird daher der **Mittwoch, 25. Mai 2022 um 10 Uhr** als nächster Termin vereinbart. Sofern der Termin vor Ort stattfinden kann, wird sich der Koordinierungsrat ggf. in Regensburg oder Obertraubling zusammenfinden.

---