

Besprechungsprotokoll vom 21.01.2019

Zweite Sitzung des Koordinierungsrates Bahnausbau Hof – Regensburg

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

Erstellt am: 21.01.2019

Erstellt von: Marion Fink

Teilnehmer:

Klaus Adelt, MdL
Dr. Oliver Bär, Landrat Hof
Reinhard Bergmann, Büro MdL Flierl
Andreas Feller, Oberbürgermeister Schwandorf
Marion Fink, DB Netz AG
Dr. Hans-Peter Friedrich, MdB
Robert Hanft, DB Netz AG
Karl Holmeier, MdB
Kurt Koppmann, 2. Bürgermeister Nabburg
Herbert Kölbl, DB Station&Service AG
Thomas Kraus, Forum Bahnlärm Güterkorridor Naabtal 21
Andrea Lang, Büro MdB Rupprecht
Dr. Wolfgang Leitner, Vertreter Kommunen entlang d. Strecke
Manfred Loos, DB Netz AG
Manuel Lorenz, IHK Regensburg für Oberpfalz/Kelheim
Kai Müller-Eberstein, Regensburger Verkehrsverbund
Dr. Susanne Plank, Bürgermeisterin Maxhütte-Haidhof
Martin Pohl, Bürgerforum Bahnlärm Hof-Oberkotzau
Dr. Alfred Scheidler, Landkreis Neustadt a.d. Waldnaab
Ernst Schicketanz, Bürgermeister Altenstadt a.d. Waldnaab
Marianne Schieder, MdB
Stefan Schmidt, MdB
Alfred Schmitt, DB Netz AG
Anton Schopper, Initiative gegen Bahnlärm Nabburg
Tanja Schweiger, Landrätin Regensburg
Kurt Seggewiß, Oberbürgermeister Weiden i.d. Oberpfalz
Rainer Sinn, 2. Bürgermeister Obertraubling
Claudia Sut, StMB
Matthias Trykowski, DB Netz AG
Oliver Weigel, Oberbürgermeister Marktredwitz

Ort/Zeit:

Egerland-Kulturhaus, Marktredwitz,
09:30 - 11:30 Uhr

Protokollumfang:

5 Seiten

Anlagen:

Präsentation DB Netz AG
angepasste Geschäftsordnung

Nr. Ergebnisse

1. Begrüßung

Der Leiter des Koordinierungsrates Alfred Schmitt und der Oberbürgermeister der Stadt Marktredwitz Oliver Weigel begrüßen die Teilnehmer zur zweiten Sitzung. Die neuen Teilnehmer Dr. Wolfgang Leitner als Vertreter der Kommunen entlang der Strecke sowie

Nr. Ergebnisse

Thomas Kraus vom Forum Bahnlärm Güterkorridor Naabtal 21 und Martin Pohl vom Bürgerforum Bahnlärm Hof-Oberkotzau werden im Koordinierungsrat willkommen geheißen.

Herr Schmitt übergibt das Wort an Robert Hanft, Leiter Portfolio Nordbayern. Herr Hanft fragt nach, ob die Einladung zu den Sitzungen weiterhin per E-Mail erfolgen kann. Hierzu gibt es keine Einwände.

Zudem spricht Herr Hanft an, dass in der Geschäftsordnung des Koordinierungsrates als Strecke Hof - Marktredwitz - Regensburg genannt ist, obwohl auch der Abschnitt von Regensburg nach Obertraubling enthalten sein sollte. Eine entsprechende Anpassung der Geschäftsordnung wird beschlossen. Die angepasste Geschäftsordnung wird im Nachgang an die Teilnehmer verteilt und liegt diesem Protokoll bei.

2. Aktuelles aus dem Projekt

Herr Hanft erläutert die Arbeit des Projektes im vergangenen und in diesem Jahr, siehe beiliegende Präsentation. Insbesondere weist er für den Streckenabschnitt **Hof – Marktredwitz** auf die Vorstellung der Vorzugsvarianten Lärmschutz im Abschnitt Hof Hbf Mitte 2019 und die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für diesen Abschnitt voraussichtlich 2020 hin. Für den Abschnitt **Marktredwitz – Regensburg** sollen in der nächsten Sitzung die Ergebnisse der Schallvoruntersuchung vorgestellt werden. Für die Abschnitte **Marktredwitz – Regensburg** und **Regensburg – Obertraubling** werden im Jahr 2019 die Besuche der Kommunen fortgesetzt.

3. Prognostiziertes Verkehrskonzept

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

- Nahverkehrs-Prognosen: Die dargestellten Nahverkehrs-Verbindungen basieren auf der Prognose der Bayerischen Eisenbahngesellschaft und liegen deutlich über den Zahlen gemäß Bundesverkehrswegeplan 2030.
 - Darstellung Nebenstrecken: Die Darstellung konzentriert sich auf die Strecke Hof - Regensburg. Zur besseren Übersichtlichkeit sind daher nicht alle kreuzenden Linien dargestellt.
 - Engpässe: Für die sich abzeichnenden Engpässe zwischen Hof und Oberkotzau sowie Irrenlohe und Schwandorf sind noch technische Lösungen zu finden und die Finanzierung zu klären.
 - Güterverkehrs-Prognosen: 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. Wie sich diese Faktoren auf die Entwicklung der Lärmpegel auswirken, ist nicht konkret bezifferbar.
-

Nr. Ergebnisse

- Klärung Zuständigkeiten: Bei den vorliegenden Projekten nimmt die DB Netz AG die Funktion des Vorhabensträgers ein und stellt den Antrag zum Planfeststellungsverfahren. Die Funktion der Anhörungsbehörde lag bislang bei der jeweiligen Bezirksverwaltung. Gemäß Planungsbeschleunigungsgesetz fungiert zukünftig das Eisenbahnbundesamt auch als Anhörungsbehörde.

4. Barrierefreier Ausbau von Stationen

Als Vertreter von DB Station&Service berichtet Herbert Kölbl über den barrierefreien Ausbau der Bahnstationen entlang der Strecke. Damit eine Station als barrierefrei gilt, müssen folgende Voraussetzungen erfüllt sein:

- Mindesthöhe der Bahnsteige von 55 cm
- stufenfreie Zugänglichkeit mit Rampen oder Aufzügen
- Blindenleitstreifen
- optische sowie akustische Information über Züge

Auf dem Streckenabschnitt Hof - Regensburg befinden sich 25 Bestands-Stationen. Hier-von sind 7 bereits barrierefrei ausgebaut sowie 7 teilweise barrierefrei (einzelne Bahnsteige). 11 Stationen sind derzeit nicht barrierefrei. Von den bestehenden Stationen ist für vier ein barrierefreier Ausbau bereits konkret geplant. Details finden sich auch in der Präsentation. Folgende Punkte werden darüber hinaus besprochen:

- Zuständigkeiten: Für die Finanzierung des barrierefreien Ausbaus ist der Bund zuständig. Aber auch von Seiten des Freistaates Bayern gibt es Unterstützung durch verschiedene Pakete und Offensiven.
 - Umbau durch Elektrifizierung: Ist ausgelöst durch die Elektrifizierung der Umbau einer Station erforderlich, erfolgt dieser immer barrierefrei, sofern mindestens 1.000 Menschen pro Tag ein- oder aussteigen.
 - Politischer Wille zum barrierefreien Ausbau: Ein schneller Fortschritt beim barrierefreien Ausbau der Stationen ist für die Region von großer Bedeutung. Die politischen Teilnehmer wollen sich hierfür einsetzen und die Finanzierung für den vorzeitigen Ausbau klären. Angestrebt wird von Seiten der Politik eine Realisierung zumindest für die größten Stationen in Weiden und Schwandorf noch vor der Elektrifizierung.
 - Planung durch die DB: Wenn die Finanzierung des barrierefreien Ausbaus einer Station geklärt ist, kann von Seiten der DB die Planung aufgenommen werden. Eine pauschale Zusage von Planungszeiträumen ist schwierig. Der von den Teilnehmern geforderte Zeitraum von zwei Jahren ist ambitioniert. Eine entsprechende schnelle politische Entscheidung ist für das Projekt von großer Bedeutung.
-

Nr. Ergebnisse

5. Strecke Nürnberg-Schwandorf-Furth im Wald

Herr Hanft berichtet über die Aufnahme der Strecke Nürnberg - Amberg - Schwandorf - Furth im Wald, der sogenannten „Metropolenbahn“, in "den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2030. Auf Wortmeldungen der Teilnehmer werden dazu folgende Punkte besprochen:

- Weiteres Vorgehen: 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. Ebenso ist der DB noch keine Zugzahlen-Prognose bekannt. Die Auswirkungen auf den Ostkorridor, insbesondere im Abschnitt zwischen Irrenlohe und Schwandorf, werden in der Planung berücksichtigt.
- Bedeutung Metropolenbahn: Die Bedeutung der Metropolenbahn für die Region wird durch einige politische Vertreter betont. Eine schnelle Planungsvereinbarung für diese Strecke wird durch die Politik angestrebt.
- Auswirkungen auf Franken-Sachsen-Magistrale: Andere Teilnehmer befürchten, dass durch die Metropolenbahn die Franken-Sachsen-Magistrale (Nürnberg - Marktredwitz) ins Hintertreffen geraten könnte. Die DB betont hierauf, dass für die Franken-Sachsen-Magistrale eine Beauftragung des Bundes vorliegt, die durch die DB unverändert bearbeitet wird.
- Öffentlichkeitsbeteiligung: Ein Planungsdialog, beispielsweise in Form eines Koordinierungsrates oder eines Infopunktes, wird von Seiten der DB Netz AG aufgrund der positiven Erfahrungen mit diesen Beteiligungsformen auch bei zukünftigen Projekten vorgesehen. Grundvoraussetzung für alle weiteren Schritte ist ein Planungsauftrag des Bundes. In Bezug auf einen zusätzlichen Infopunkt beispielsweise in Schwandorf soll zunächst die Resonanz auf den Infopunkt in Marktredwitz ausgewertet werden.
- Auf Nachfrage wird erläutert, dass derzeit keine Prognose-Zugzahlen des Güterverkehrs für die Strecke Nürnberg-Schwandorf-Furth im Wald vorliegen. Nach Einschätzung der DB ist eine ähnliche Dimension wie für die Strecke Nürnberg - Marktredwitz - Schirnding zu erwarten.

6. Fragen

Über die bereits während der Sitzung beantworteten Fragen hinaus werden noch zwei Punkte besprochen:

- Die Projekt-Website soll mit aktualisierten Zeitplänen ergänzt werden.
 - Ab dem Fahrplanwechsel 2020/21 wird das Fahren mit lauten Güterzügen (ohne die sogenannten Flüsterbremsen) in Deutschland verboten. An der Umsetzung dieses Zeitplans hat die DB keine Zweifel. Bereits heute werden viele Anreize für eine Umrüstung gesetzt, wodurch schon viele leisere Züge unterwegs sind. Wie
-

Nr. Ergebnisse

die Einhaltung des Verbotes ab 2021 konkret überwacht wird und ob es ggf. Messstellen hierzu auf der Strecke geben wird, soll bis zur nächsten Sitzung durch die DB Netz AG geklärt werden.

7. Termin für nächste Sitzung

Die nächste Sitzung des Koordinierungsrates findet am Montag, 28. Oktober 2019 um 10:30 Uhr statt. Als Sitzungsort wird auf Einladung von Herrn Oberbürgermeister Kurt Seggewiß die Stadtverwaltung von Weiden in der Oberpfalz vorgesehen. Alfred Schmitt beendet die Sitzung und lädt alle Teilnehmer nochmals zur im Anschluss stattfindenden Eröffnung des Infopunktes zum Bahnausbau Nordostbayern im Bahnhof von Marktredwitz ein.
