



Koordinierungsrat Bahnausbau Hof - Regensburg

1. Sitzung am 20. Juni 2018

DB Netz AG | Klaus-Dieter Josel, Alfred Schmitt, Robert Hanft | Schwandorf

Begrüßung und gegenseitige Vorstellung

Verabschiedung der Geschäftsordnung

**Aktueller Stand beim Streckenausbau und
Terminplan**

Kommunikationsaktivitäten

**Festlegung künftiger Arbeitsschwerpunkte des
Koordinierungsrates**

Verschiedenes

Begrüßung und gegenseitige Vorstellung

Verabschiedung der Geschäftsordnung

**Aktueller Stand beim Streckenausbau und
Terminplan**

Kommunikationsaktivitäten

**Festlegung künftiger Arbeitsschwerpunkte des
Koordinierungsrates**

Verschiedenes

Warum ein Koordinierungsrat für den Bahnausbau Hof – Regensburg?

- Regelmäßiger Informationsaustausch soll gewährleistet werden
- Kräfte können im Hinblick auf das Projekt gebündelt werden
- Einheitliche Kommunikation

Wie erfolgte die Auswahl der Teilnehmer?

- Überlegungen der DB Netz AG bei der Auswahl waren:
 - Wenn das Gremium arbeitsfähig sein soll, können nicht alle Mandatsträger, Interessensgruppen und Verbände entlang der Strecke eingeladen werden (wären weit über 100 Personen).
 - Es muss deshalb eine Auswahl erfolgen, welche die Vielfalt entlang der 180 km langen Strecke möglichst gut abbildet. So sollen alle Verwaltungsebenen, alle Regionen, Gemeinden unterschiedlicher Größe und verschiedene Parteien im Gremium vertreten sein.

Warum brauchen wir eine Geschäftsordnung?

- Die Geschäftsordnung stellt sicher, dass die Teilnehmer ein gemeinsames Verständnis vom Ziel und von der Arbeit im Koordinierungsrat haben.
- Bei Konflikten kann die Geschäftsordnung herangezogen werden.

Stand bei der Abstimmung

- Der Entwurf der Geschäftsordnung wurde mit den Einladungen verschickt.
- Im Zuge der Teilnehmer-Rückmeldungen gab es einen Änderungswunsch vom Forum Bahnlärm zum § 2 (2.) der Geschäftsordnung. Dieser lautet bislang:
 - „Eine Vertretungsregelung für die Sitzungen gibt es für den Freistaat Bayern und für die Vorhabenträgerin.“
- Das Forum Bahnlärm schlägt vor, auch für alle anderen Teilnehmer eine Vertretungsregelung zu schaffen.
- Die DB Netz AG gibt zu bedenken, dass ein fester Teilnehmerkreis die Arbeitsfähigkeit des Gremiums verbessert.
- Kompromissvorschlag: Jeder Teilnehmer kann einen festen Vertreter benennen.

Begrüßung und gegenseitige Vorstellung

Verabschiedung der Geschäftsordnung

**Aktueller Stand beim Streckenausbau und
Terminplan**

Kommunikationsaktivitäten

Festlegung künftiger Arbeitsschwerpunkte des
Koordinierungsrates

Verschiedenes



Bund

Trägt Verantwortung für „Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes“ (Art. 87 e Abs. 4 GG)



Aus- und Neubaumaßnahmen

- politische Prozesse setzen Schwerpunkte, welche Aus- und Neubauprojekte finanziert und umgesetzt werden
- Bundesverkehrswegeplan mündet im Bedarfsplan für Aus- und Neubaumaßnahmen
- Bedarfsplan erhält durch Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) Gesetzeskraft

Ersatzinvestitionen im Bestandsnetz

- werden aus der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung getragen (LuFV)
- Schwerpunktsetzung obliegt hier DB Netze
- Prüfung durch den Bund anhand definierter Kennzahlen

Instandhaltung und Betrieb

- Bund stellt Ländern Regionalisierungsmittel für ÖPNV/SPNV zur Verfügung
- Freistaat bestellt über BEG den Schienen- Nahverkehr bei Verkehrsunternehmen
- Verkehrsunternehmen zahlen sog. Netzentgelte (Trassen- und Stationspreise) an DB Netze
- darüber finanziert DB Instandhaltung und Betrieb der Infrastruktur vollständig selbst

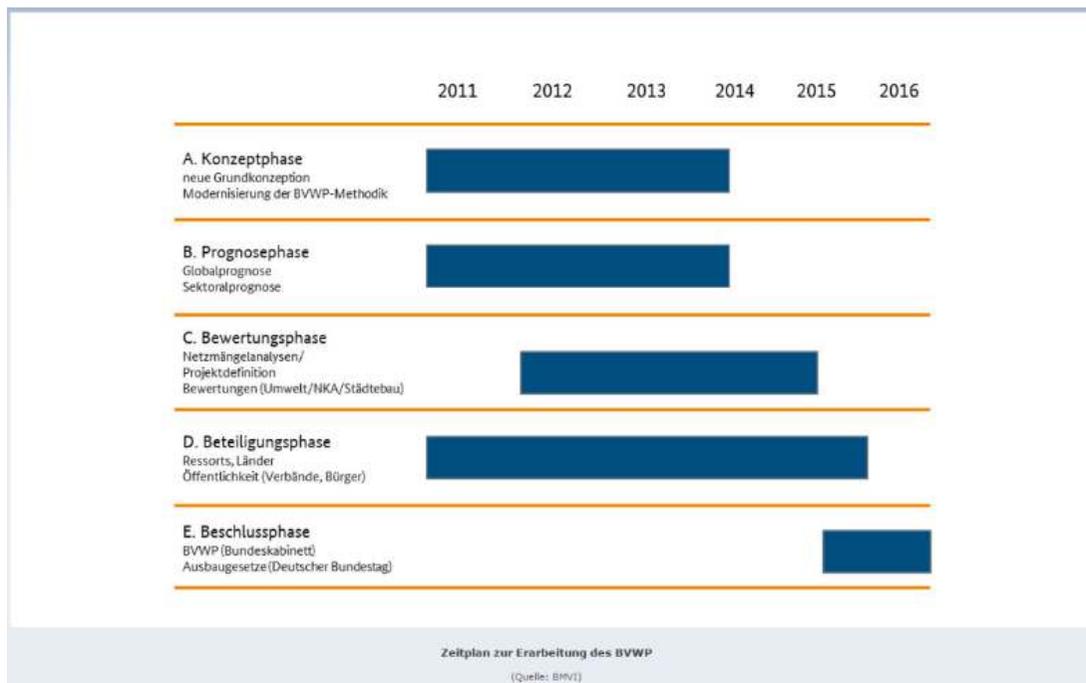
Beauftragung



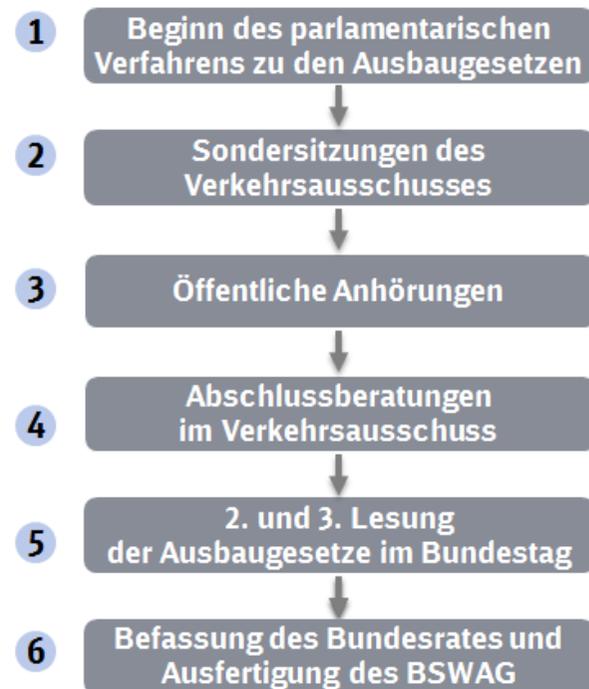
NETZE

- **ist Auftragnehmer des Bundes**
- setzt Planungsprozesse und Projektleitung für Neu- und Ausbauprojekte um
- setzt Ersatzinvestitionen für das Bestandsnetz um

Der gesetzgeberische Prozess zum BSWAG wurde im Jahr 2016 abgeschlossen



Fahrplan für das BSWAG



Zeitplanung BMVI

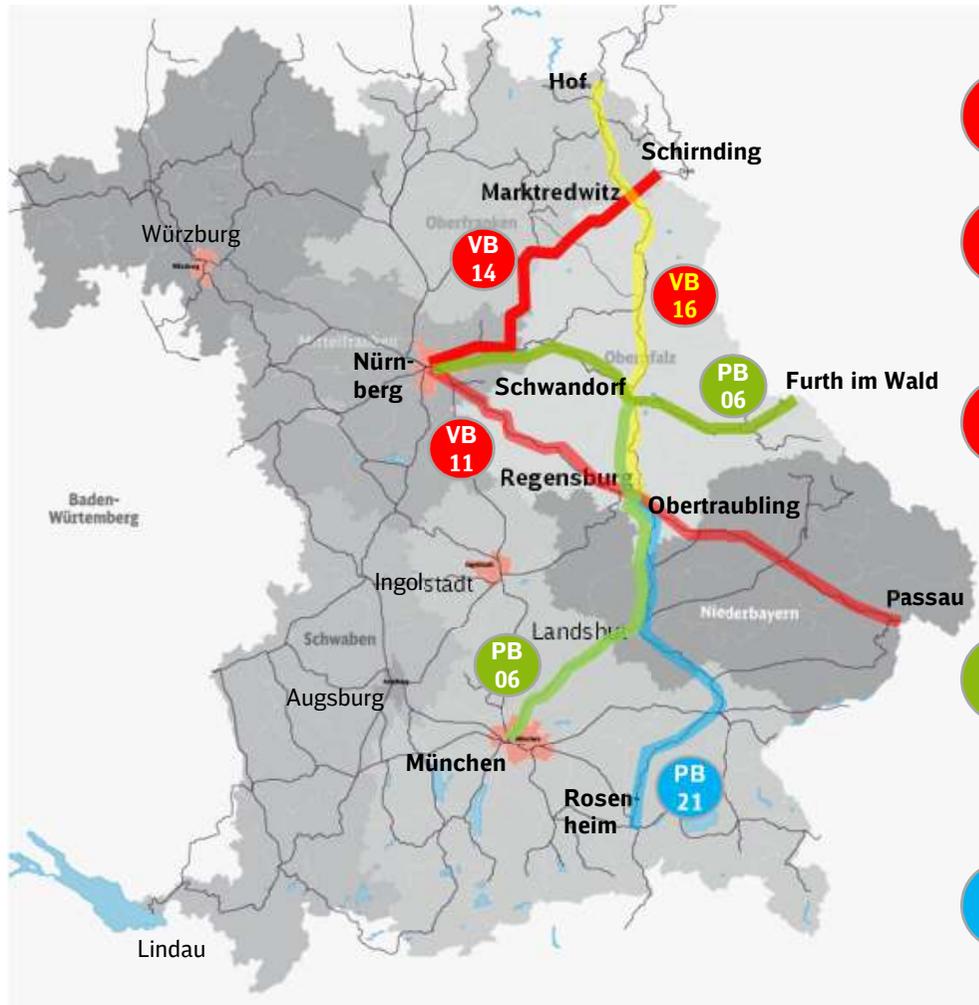
September
24.-26. Oktober 2016
7.-9. November 2016
30. November 2016
02. Dezember 2016
16. Dezember 2016, BSWAG am 29. Dezember 2016 in Kraft getreten

Derzeit noch nicht abgeschlossen:

- Bewertung der Maßnahmen des potentiellen Bedarfs
- Validierung der Zugzahlen

Maßnahmen für Nordostbayern im Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG)

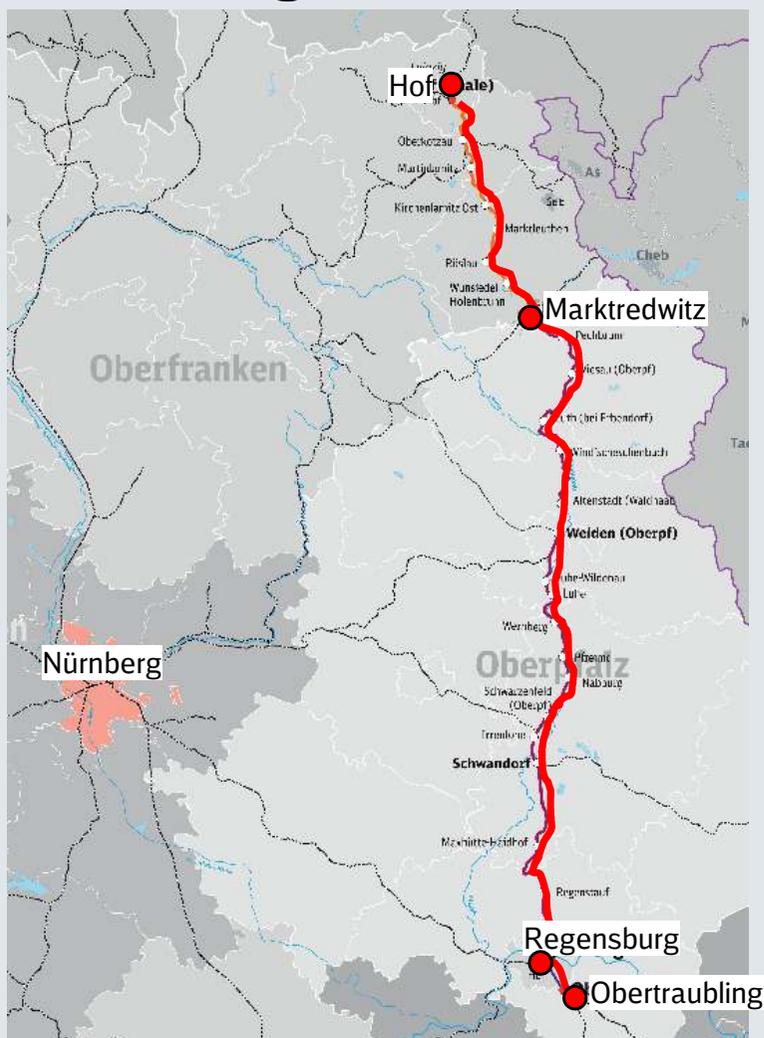
Maßnahme mit Nummerierung gem. BSWAG
VB: Vordringlicher Bedarf **PB: Potentieller Bedarf**



Maßnahme	Inhalt
VB 11 ABS Nürnberg - Passau	3. Gleis Feucht - Neumarkt (Opf.); Blockverdichtung Neumarkt (Opf.) - Regensburg; 3. Gleis Regensburg Hbf - Obertraubling; Blockverdichtung Obertraubling - Plattling
VB 14 ABS Nürnberg - Marktredwitz - Hof / Grenze D/CZ (-Prag) (Franken-Sachsen-Magistrale)	Elektrifizierung Nürnberg – Marktredwitz – Hof / Grenze D/CZ u. Nürnberg Ost – Nürnberg-Dutzenteich
VB 16 ABS Hof - Marktredwitz - Regensburg - Obertraubling (Ostkorridor Süd)	Elektrifizierung Hof – Marktredwitz – Regensburg ; 3. Gleis Regensburg – Obertraubling ; 2. Gleis Verbindungskurve Regensburg Hafenbrücke - Regensburg Ost; Herstellung KV-Profil P/C 400 Regensburg - Maxhütte- Haidhof u. Marktredwitz - Oberkotzau
PB 06 ABS Nürnberg - Schwandorf / München - Regensburg - Furth im Wald - Grenze D/CZ	Umfasst vsl. 2. Gleis Amberg - Irrenlohe, Elektrifizierung Hartmannshof - Neukirchen - Amberg - Irrenlohe - Schwandorf, Elektrifizierung Regensburg - Schwandorf - Cham - Furth im Wald - Grenze D/CZ, Elektrifizierung Nürnberg-Mögeldorf - Nürnberg-Dutzenteich, 3-gleisiger Ausbau Regensburg - Obertraubling, 2-gleisiger Ausbau Verbindungskurve Regensburg
PB 21 ABS Regensburg - Mühldorf - Rosenheim	Blockverdichtung Obertraubling- Landshut -, abschnittsweise 2. Gleis u. Elektrifizierung Landshut - Mühldorf - Rosenheim, Vmax 160 km/h

Projekt Hof - Marktredwitz - Regensburg

Lage im Netz



Verkehrliche Zielstellung und Nutzen

- Kapazitätserhöhung / Engpassauflösung sowie Angebotsverbesserung (Reisezeitverbesserung)
- Schaffung eines alternativen Laufweges zur Nord-Süd-Achse Hamburg - Hannover - Fulda - Frankfurt / Würzburg - Nürnberg - München / Passau insbesondere für den Güterverkehr
- Ermöglichung durchgehender Verkehre auch im überregionalen Personenverkehr

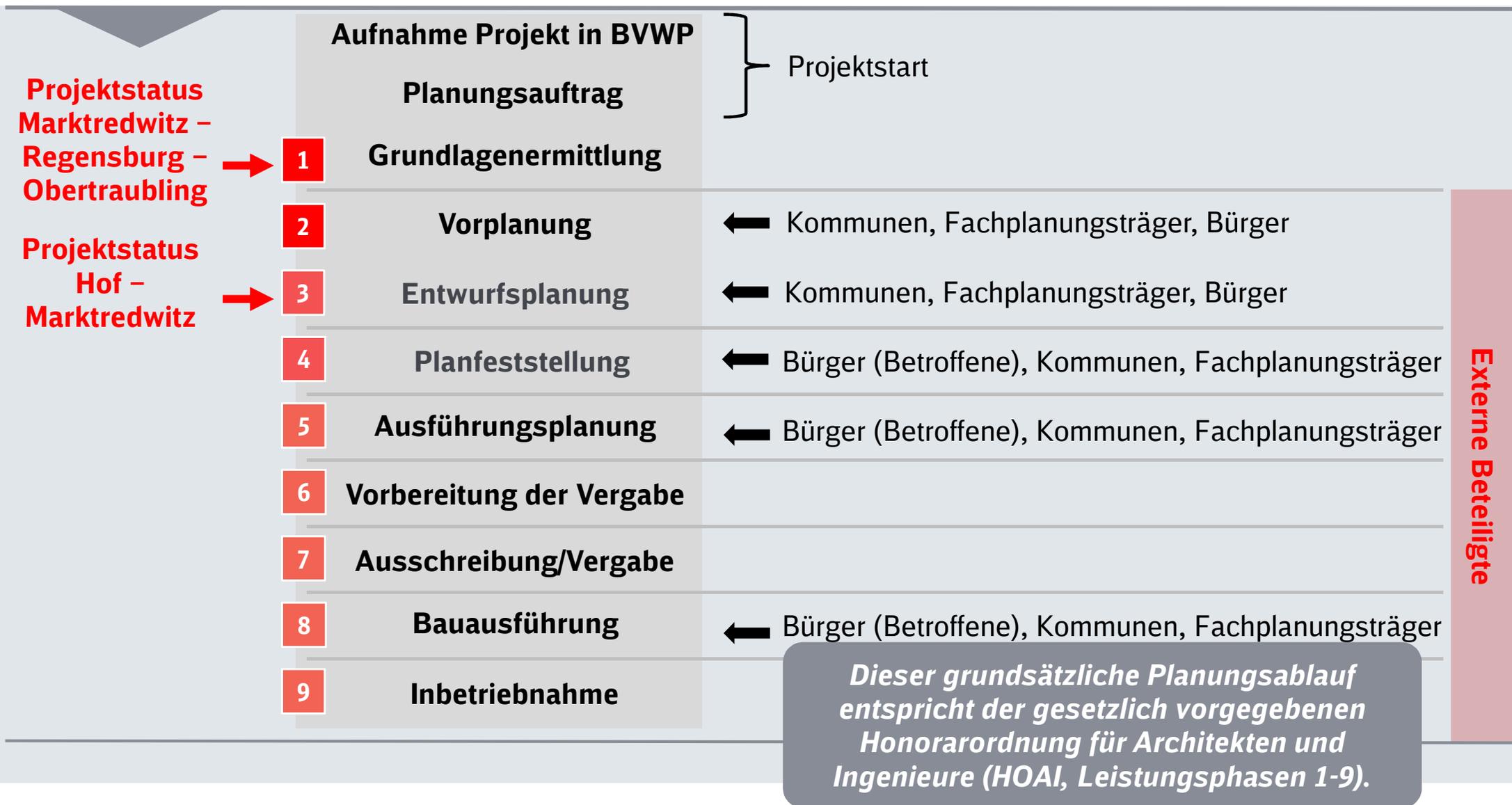
Wesentliche Maßnahmen

- Elektrifizierung der Strecken Hof-Marktredwitz, Herstellung KV-Profil P/C Marktredwitz - Oberkotzau, Lärmvorsorge
- Elektrifizierung der Strecke Marktredwitz-Regensburg, Herstellung KV-Profil P/C 400 Regensburg - Maxhütte-Haidhof, Zweigl. Verbindungskurve Regensburg-Hafenbrücke - Regensburg Ost, Lärmvorsorge
- 3. Gleis Regensburg-Obertraubling
- Spurplananpassungen (u.a. 740 m Güterzüge)
- Stellwerksanpassungen/-neubau, sofern nötig
- Ausrüstung der Strecke mit dem europäischen Zugsicherungssystem ETCS

Nutzen für die Region

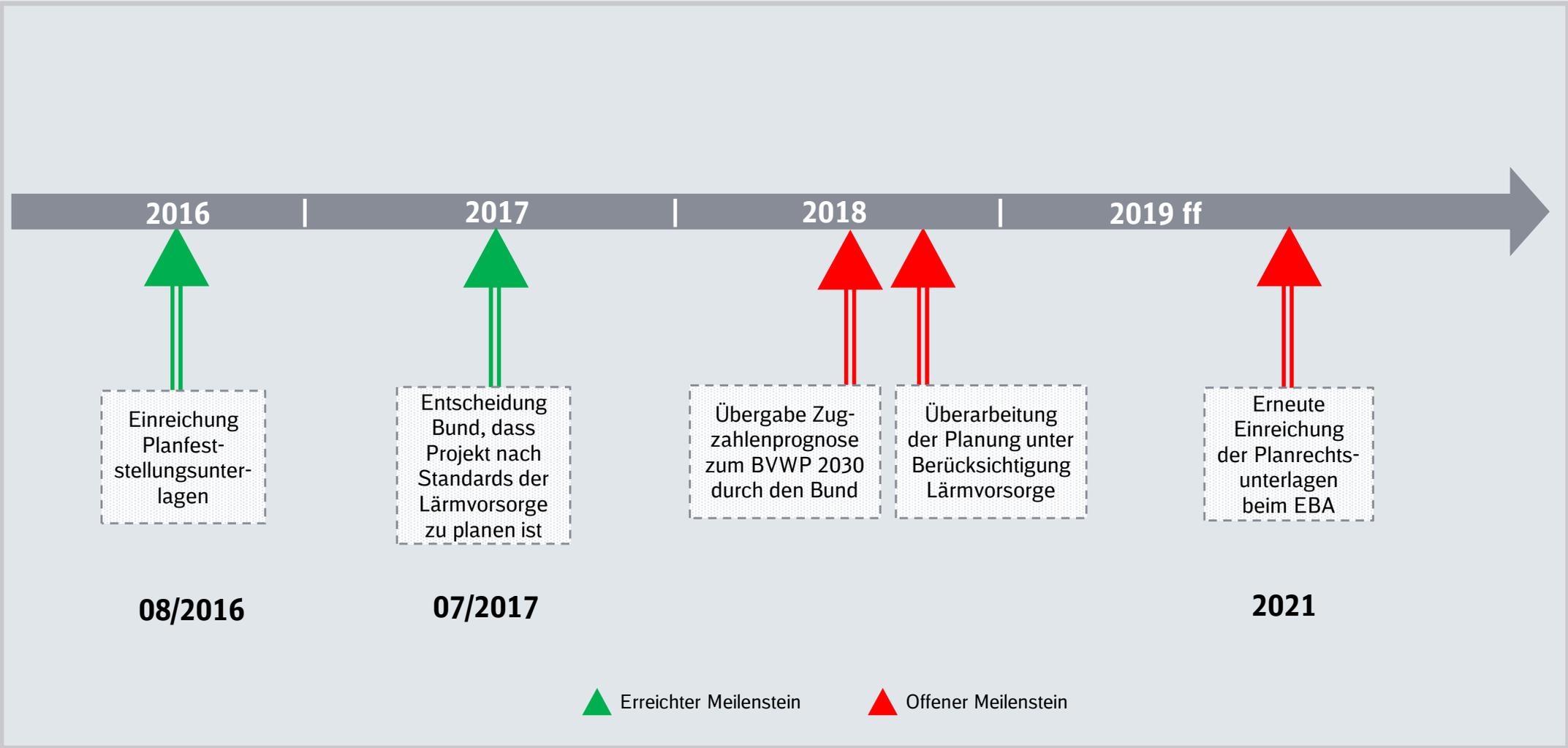
- Verbesserter Anschluss an das gesamtdeutsche Schienennetz durch Entfall der Schnittstellen zwischen elektrischem Netz und Dieselnetz.
- Schaffung der infrastrukturellen Voraussetzungen für die geplante Wiederaufnahme des Fernverkehrs München - Regensburg - Hof - Dresden.
- Verbesserung im Schienenpersonennahverkehr möglich durch wirtschaftlicheren elektrischen Zugbetrieb und Einsatz leistungsfähigerer Elektrotriebfahrzeuge.
- Attraktivitätssteigerung des regionalen Güterverkehrs (z.B. bessere Erreichbarkeit GVZ Hof, Wiesau und Regensburg)
- Förderung der regionalen Bauwirtschaft durch mittelstandsgerechte Vergabepakete für die Baumaßnahme.
- Verringerung von Emissionen (Feinstaub, Lärm, CO₂).

Grundsätzlicher Ablauf bei Bahnprojekten Film einbetten



Wo stehen wir und wie geht es weiter?

Hof – Marktredwitz



Wo stehen wir und wie geht es weiter?

Regensburg - Obertraubling

Terminplan bis zum Start der Vorplanung



▲ Erreichter Meilenstein

▲ Offener Meilenstein

Schallschutzstandard

Auszug aus dem Schreiben des BM Dobrindt an das EBA und den Vorstand DB vom 27.07.2017:

Die bloße Elektrifizierung der Bahnstrecke Hof – Regensburg stellt zwar einen erheblichen baulichen Eingriff dar, könnte aber vor dem Hintergrund der geltenden Rechtsprechung, wenn keine kapazitätssteigernden Maßnahmen am Schienenweg hinzukommen, keinen Anspruch auf Lärmvorsorge auslösen.

Vor diesem Hintergrund ist in diesem Einzelfall die Planung für die Elektrifizierung dieser Strecke unter Zugrundelegung von Lärmvorsorge durchzuführen. Ich bitte Sie deshalb, für das gesamte Ausbaivorhaben in der Planung den Standard der Lärmvorsorge gemäß Verkehrs-lärmschutzverordnung (16. BImSchV) vorzusehen. Aus diesen Erwägungen sichere ich dafür die grundsätzliche Zuwendungsfähigkeit nach BSWAG zu.

→ Bund hat festgelegt, dass der Ausbau der Strecke Hof - Regensburg nach den Standards der Lärmvorsorge geplant werden soll.

Folgen für den Streckenausbau:

- Zwischen Hof und Marktredwitz wurden die Planfeststellungsverfahren ausgesetzt. Die DB Netz AG arbeitet derzeit die Vorgabe des Bundes zum Schallschutz in die Planung ein.
- Zwischen Marktredwitz und Regensburg wird der Streckenausbau von Anfang an nach den Standards der Lärmvorsorge geplant.
- Zwischen Regensburg und Obertraubling ist eine Planung nach den Standards der Lärmvorsorge ohnehin unstrittig, da ein zusätzliches Gleis gebaut wird und somit eine wesentliche Änderung vorliegt.

Bahnausbau Nordostbayern

Möglichkeiten zur Umsetzung von Lärmvorsorge



Maßnahmen gegen Schienenlärm bis 2020

- **Umrüstung** aller 64.000 **Güterwagen** der Deutschen Bahn auf leisere Verbundstoff-Bremssohlen (Flüsterbremsen) sorgt für einen um 10 Dezibel geringen Lärmpegel (Halbierung des Lärms). Bis Ende 2017 wurden bereits 60 % der Güterwagenflotte umgerüstet. Ziel: Abschluss der Umrüstung im Jahr 2020
- **Lärmabhängiges Trassenpreissystem** als Anreiz zur Wagensumrüstung für andere Eisenbahnverkehrsunternehmen umgesetzt seit Dezember 2012.
- **Verbot von lauten Güterwagen** auf dem deutschen Schienennetz **ab Dezember 2020** geplant (Gesetzesentwurf wurde vom Deutschen Bundestag beschlossen).



Herausforderung Brücken



Vorteilsausgleich

- Viele Straßenüberführungen haben eine zu geringe lichte Höhe und müssen im Zuge der Elektrifizierung neu gebaut werden.
- Einzelne Gemeinden sind mehrfach betroffen.
- Die Gemeinden müssen die neuen Brücken ablösen (Vorteilsausgleich); wobei der Vorteilsausgleich bei den alten Brücken annähernd der Höhe der Investition entspricht.

Versorgung mit Bahnstrom



Ausgangslage:

- Versorgung der neuen Oberleitung mit Bahnstrom muss sichergestellt werden.
- Einspeisepunkt muss definiert werden.

Möglichkeiten

- Verlegung von Bahnstromleitungen über Land (oberes Bild)
- Mitführung von Bahnstromleitungen an der Oberleitung (unteres Bild)



Zugzahlen 2018: Hof - Regensburg

liegen zwischen 66 (Marktredwitz – Altenstadt) und 194 (Hof – Oberkotzau)
an einem durchschnittlichen Werktag

Schienerpersonenfernverkehr (SPFV)



Schienerpersonennahverkehr (SPNV)



Schiengüterverkehr (SGV)



Wer legt fest, welche Regionalzüge fahren?



Für die Organisation des Schienenpersonennahrverkehrs (SPNV) in Bayern ist die **Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG)** verantwortlich, ein Unternehmen des Freistaates Bayern.

Die BEG

- legt den Fahrplan fest,
- ermittelt über Ausschreibungen, welches Unternehmen die Züge fährt,
- zahlt Zuschüsse an die beauftragten Unternehmen aus,
- überwacht Qualität und Pünktlichkeit.



Wer legt fest, welche Fernzüge fahren?

- Der **Schienepersonenfernverkehr (SPFV)** ist in Deutschland **eigenwirtschaftlich**.
- **Jeder kann ein Fernverkehrsunternehmen gründen** und das Schienennetz in Deutschland diskriminierungsfrei befahren.
- Auf dem **deutschen Schienennetz** sind **verschiedene Fernverkehrsunternehmen** mit ihren Zügen unterwegs. Größter Anbieter ist die DB Fernverkehr AG.
- Für die Nutzung des Netzes sind **Trassenentgelte** (Schienenmaut) an die Betreiber der Schienenwege (zwischen Hof und Regensburg ist das die DB Netz AG) zu entrichten.
- Bezüglich des **Fahrplans** melden die Unternehmen ihre Wunschzeiten an, die **Trassen vergibt** der **Betreiber der Schienenwege**.
- Wer sich ungerecht behandelt fühlt, kann sich an die **Bundesnetzagentur** wenden.



Wer legt fest, welche Güterzüge fahren?

- Der **Güterverkehr (SGV)** ist in Deutschland **eigenwirtschaftlich**.
- **Jeder kann** ein **Güterverkehrsunternehmen gründen** und das Schienennetz in Deutschland diskriminierungsfrei befahren.
- Auf dem **deutschen Schienennetz** sind **mehr als 300 Güterverkehrsunternehmen** mit ihren Zügen unterwegs.
- Für die Nutzung des Netzes sind **Trassenentgelte** (Schienenmaut) an die Betreiber der Schienenwege (zwischen Hof und Regensburg ist das die DB Netz AG) zu entrichten.
- Bezüglich des **Fahrplans** melden die Unternehmen ihre Wunschzeiten an, die **Trassen vergibt** der **Betreiber der Schienenwege**.
- Wer sich ungerecht behandelt fühlt, kann sich an die **Bundesnetzagentur** wenden.

Begrüßung und gegenseitige Vorstellung

Verabschiedung der Geschäftsordnung

**Aktueller Stand beim Streckenausbau und
Terminplan**

Kommunikationsaktivitäten

**Festlegung künftiger Arbeitsschwerpunkte des
Koordinierungsrates**

Verschiedenes

Planungsauftaktgespräche



- Ab Herbst 2018 wird die DB Netz AG allen Landkreisen und Gemeinden zwischen Marktredwitz und Regensburg Planungsauftaktgespräche anbieten.

Dabei sollen

- Informationen ausgetauscht,
- Kontakte geknüpft,
- Zuständigkeiten geklärt und
- Fragen beantwortet werden.

Koordinierungsrat



- Auftaktsitzung am 20.06.2018 in Schwandorf (heute).
- Sitzungen künftig in der Regel zweimal jährlich.
- Veröffentlichung der Protokolle unter www.bahnausbau-nordostbayern.de.

Internetseite www.bahnausbau-nordostbayern.de

- Auf www.bahnausbau-nordostbayern.de besteht die Möglichkeit sich jederzeit über den Bahnausbau Hof – Regensburg – Obertraubling und weitere Projekte in Nordostbayern zu informieren.
- Kontaktaufnahme zum Projektteam ist über ein Kontaktformular möglich.
- Protokolle der Sitzungen des Koordinierungsrates sollen dort künftig veröffentlicht werden.



Infobüro in Marktredwitz

- Im Bahnhof Marktredwitz soll Anfang 2019 ein Infobüro eröffnet werden, das über den Bahnausbau in Nordostbayern informiert.
- Regelmäßige Sprechstunden vsl. an jedem 1. und 3. Donnerstag von 15-19 Uhr geplant (Besetzung mit Fachleuten wie Projektmitarbeitern und Kommunikatoren).
- Das Infobüro steht auch für Veranstaltungen zur Verfügung, die mit dem Bahnausbau in Zusammenhang stehen.



Projektflyer



- Ein Flyer zum Bahnausbau Nordostbayern ist in Vorbereitung.

Weitere Kommunikationsaktivitäten in späteren Planungsphasen



- **Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung** im Zuge der Vorplanung und vor Einleitung der Planfeststellung:
 - Öffentliche Veranstaltungen in den Gemeinden an der Strecke
 - Vorstellung der Planungen
 - Möglichkeit, Anregungen in die Planung einzuarbeiten



- **Planfeststellungsverfahren**
 - Vorgegebenes Verfahren zur Erlangung des Baurechtes
 - Öffentliche Auslegung der Pläne
 - Betroffene haben Gelegenheit, Ihre Belange geltend zu machen

Begrüßung und gegenseitige Vorstellung

Verabschiedung der Geschäftsordnung

Aktueller Stand beim Streckenausbau und
Terminplan

Kommunikationsaktivitäten

**Festlegung künftiger Arbeitsschwerpunkte des
Koordinierungsrates**

Verschiedenes

Begrüßung und gegenseitige Vorstellung

Verabschiedung der Geschäftsordnung

**Aktueller Stand beim Streckenausbau und
Terminplan**

Kommunikationsaktivitäten

**Festlegung künftiger Arbeitsschwerpunkte des
Koordinierungsrates**

Verschiedenes

Neuer Termin



- Vorschlag DB Netz AG:

Nächster Termin
zwischen 21. und 25. Januar 2019

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

www.bahnausbau-nordostbayern.de