

Besprechungsprotokoll vom 28.06.2021

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

Erstellt am: 29.06.2021
Erstellt von: Marion Fink

Teilnehmer:

Benedikt Bisping, Vertreter Stadt Lauf
Peter Berek, Landrat Wunsiedel
Norbert Dünkel, MdL
Magdalena Dzajlo, Büro MdB Launert
Michael Engelmann, DB Netz AG
Marion Fink, DB Netz AG
Günter Finzel, Stadt Bayreuth/IGE
Matthias Grundler, Büro MdL Tobias Reiß
Wolfgang Günther, Büro MdL Inge Aures
Rudolf Heier, 2. Bürgermeister Speichersdorf Ste-
phan Jarmer, IHK
Armin Kroder, Landrat Nürnberger Land
Franz Lindemair, DB Netz AG
Andreas Mäder, VGN
Jan Mládek, Region Karlovy Vary
Marlene Mortler, MdEP
Marc Nöker, DB Netz AG
Milan Novák, Region Karlovy Vary
Tim Pargent, MdL
Prof. Dr. Thomas Schempf, PRO BAHN
Josef Springer, Bürgermeister Neuhaus/Pegnitz
Prof. Dr. Arnd Stephan, TU Dresden
Matthias Trykowski, DB Netz AG
Robert Veitenhansl, StMB

Ort/Zeit:

Virtuelle Sitzung, 14 - 16.15 Uhr

Protokollumfang:

4 Seiten

Anlagen:

Präsentation

Nr. Inhalte/Maßnahmen

1. Begrüßung

Matthias Trykowski begrüßt die Teilnehmer:innen zur sechsten Sitzung des Koordinierungsrates. Aufgrund der aktuellen Situation rund um das Corona-Virus findet die Sitzung erneut virtuell statt.

2. Aktuelles aus dem Projekt

Herr Engelmann gibt nach einem kurzen Blick ins Nachbarprojekt Hof-Marktredwitz einen Überblick zum aktuellen Stand des Projektes Nürnberg-Schirnding,

...

Nr. Inhalte/Maßnahmen

siehe Präsentation. Dabei geht er besonders auf die derzeit laufende Ermittlung möglicher Optimierungen der bestehenden Vorplanung ein, beispielsweise auf den veränderten Projektzuschnitt bezüglich der Ausstattung mit ETCS.

Herr Springer erkundigt sich nach den Konsequenzen aus den Veränderungen beim Gleisabstand für die Brücken und den zukünftigen Verkehr. Herr Engelmann erläutert, dass alle Optimierungen so angelegt sind, dass dadurch auch für perspektivische Entwicklungen der Strecke nichts verbaut würde. Insofern würden durch den veränderten Projektzuschnitt zwar nicht alle TEN-Kriterien nach dem Ausbau erfüllt sein, aber wären andererseits jederzeit nachrüstbar. Beispielsweise werden die Tunnel auch im veränderten Projektzuschnitt für einen Gleisabstand von 4 Metern aufgeweitet, um nichts für später zu verbauen.

Frau Mortler hakt zum weiteren Zeitplan nach und fragt nach möglichen Nachteilen durch die fehlende vollständige Erfüllung der TEN-Kriterien. Herr Trykowski erläutert, dass der weitere Zeitablauf für die DB nicht genau erkennbar ist, da wesentliche Schritte durch den Bund getätigt werden müssen und die DB hierauf keinen Einfluss hat. Aufgrund der erforderlichen Kostenersparnis im Projekt hat die DB versucht, Einsparungspotentiale zu finden, die den Nutzen nicht verringern. Die nun ausgearbeiteten und vorgestellten Punkte erreichen dies nach Einschätzung der DB. Natürlich wäre es wünschenswert, die TEN-Kriterien voll zu erfüllen. Dies ist jedoch unter den vorhandenen Rahmenbedingungen wohl nicht möglich.

Herr Jarmer weist auf die Bedeutung der Ausstattung mit ETCS für den Güterverkehr hin. Herr Engelmann erklärt dazu, dass die der DB bekannten Züge gemäß der Zugzahlenprognose 2030 für die Strecke voraussichtlich auch noch ohne ETCS verkehren könnten.

Herr Finzel berichtet von einem Gutachten zum Nutzen des Streckenausbaus, das im Auftrag des Sächsisch-Bayerischen-Städtenetzes erstellt wurde. Das Gutachten wurde bereits dem Parlamentarischen Staatssekretär im BMVI Enak Ferlemann vorgestellt und laut Schilderung von Herrn Finzel von diesem positiv aufgenommen. Das Gutachten wird derzeit finalisiert und in wenigen Wochen vorliegen.

3. S-Bahn-Ausbau ins Pegnitz- und Schnaittachtal

Herr Engelmann berichtet, dass der Planungsauftrag für den S-Bahn-Ausbau durch den Freistaat Bayern im April 2021 erteilt wurde. Weitere Informationen und Details siehe Präsentation.

4. Bahnstromversorgung für Nordostbayern

Herr Trykowski wirft einen kurzen Blick zurück auf die bisherige Öffentlichkeitsbeteiligung zur Bahnstromversorgung. Als ein Ergebnis des Dialogs gemeinsam mit Politik und der Region wurde ein wissenschaftliches Gutachten zu möglichen

Nr. Inhalte/Maßnahmen

Alternativen einer klassischen Bahnstromleitung bei der TU Dresden in Auftrag gegeben.

Die zentralen Ergebnisse des Gutachtens stellt Prof. Dr.-Ing. Arnd Stephan dem Gremium vor, siehe beiliegende Präsentation. Im Ergebnis empfiehlt das Gutachten die Bahnstromversorgung in Nordostbayern über einen Anschluss der Region an das zentrale deutsche Bahnstromnetz durch klassische Bahnstromleitungen zu lösen. Für den Ringschluss sieht das Gutachten zwei Varianten nahezu gleichwertig – den Ringschluss im Norden (Schnabelwaid bis Wiesau) oder im Süden (Hohenstadt bis Irrenlohe). Dazu empfiehlt das Gutachten eine genauere Untersuchung durch die DB im weiteren Verlauf der Verfahren.

Herr Grundler erkundigt sich nach den weiteren Schritten der DB für die Bahnstromversorgung. Herr Trykowski erläutert, dass zunächst für den Abschnitt zwischen Burgweinting und Wiesau ein Raumordnungsverfahren begonnen wird. Den im Gutachten identifizierten Untersuchungsbedarf bezüglich eines nördlichen Ringschlusses zwischen Schnabelwaid und Wiesau nimmt die DB auf und wird hierzu weitere Untersuchungen anstellen.

Herr Springer fragt nach den Abweichungen zwischen dem Gutachten und der Planung der DB. Herr Prof. Stephan erläutert dazu, dass im Gutachten wesentlich mehr unterschiedliche Varianten betrachtet wurden und so eine breitere Untersuchung ermöglicht wurde.

5. Fragen

- Kostenverschiebungen
Herr Dünkel erkundigt sich nach weiterem Potential für Kostenverlagerungen weg von der Elektrifizierung hin zu anderen Finanzierungstöpfen. Herr Trykowski erläutert, dass dies an verschiedenen Stellen Teil der vorgeschlagenen Kostenoptimierung ist. So könnte beispielsweise ein Teil der ETCS-Ausstattung über das Projekt „Digitale Schiene Deutschland“ erfolgen.
 - Schallschutz
Herr Heier erkundigt sich nach den Kriterien für die Umsetzung von Schallschutz-Maßnahmen. Herr Engelmann erläutert, dass die Kriterien der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung maßgeblich sind. Die Schalluntersuchungen hat ein externes Ingenieurbüro im Auftrag der DB durchgeführt.
 - Finanzierung über Europäische Töpfe
Herr Finzel möchte wissen, ob das Projekt oder ein Teil davon über europäische Gelder finanziert werden kann. Herr Trykowski erläutert dazu, dass diese Mittel durch das BMVI bei der EU beantragt werden. In der entsprechenden Vorschlagsliste zum CEII Call ist die Franken-Sachsen-Magistrale derzeit nicht enthalten.
 - Realisierung S-Bahn
Herr Schempf fasst zusammen, dass auch die Realisierung der S-Bahn
-

Nr. Inhalte/Maßnahmen

wesentlich von der Umsetzung des Elektrifizierungsprojektes abhängt und appelliert an alle Teilnehmer:innen, sich auch weiterhin politisch für beide Projekte zu engagieren. Herr Finzel unterstreicht dies und betont, dass trotz positiver Signale von Herrn Ferlemann das Elektrifizierungs-Projekt nicht als gesichert angesehen werden kann. Auch weiterhin wird die Region für das Projekt kämpfen müssen. Herr Dünkel schlägt vor, den Bundesverkehrsminister nach Lauf einzuladen, um ein Signal für die Strecke zu setzen.

- Kapazität Nürnberg-Hersbruck

Herr Schempf erkundigt sich nach erforderlichen Maßnahmen, um die Leistungsfähigkeit zwischen Nürnberg und Hersbruck sicherzustellen. Herr Engelmann erklärt dazu, dass im Rahmen der Eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung für die S-Bahn dieser Bereich nochmal im Detail betrachtet wird. Daraus werden ggf. entsprechende Maßnahmen abgeleitet, beispielsweise an den Signalen.

6. Termin für nächste Sitzung

Herr Trykowski schlägt als nächsten Termin Mittwoch, 03. November 2021 vsl. um 14 Uhr vor. Sofern der Termin wieder persönlich stattfinden kann, könnte die Sitzung laut Herrn Finzel in Bayreuth stattfinden. Die DB wird entsprechend einladen und rechtzeitig informieren, in welcher Form der Termin stattfindet.
