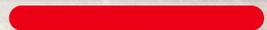




NETZE

Planungen zur Elektrifizierung und Streckenpriorisierung in Nordbayern

VDEI Expertenforum



Matthias Trykowski | 24. März 2020 | Nürnberg

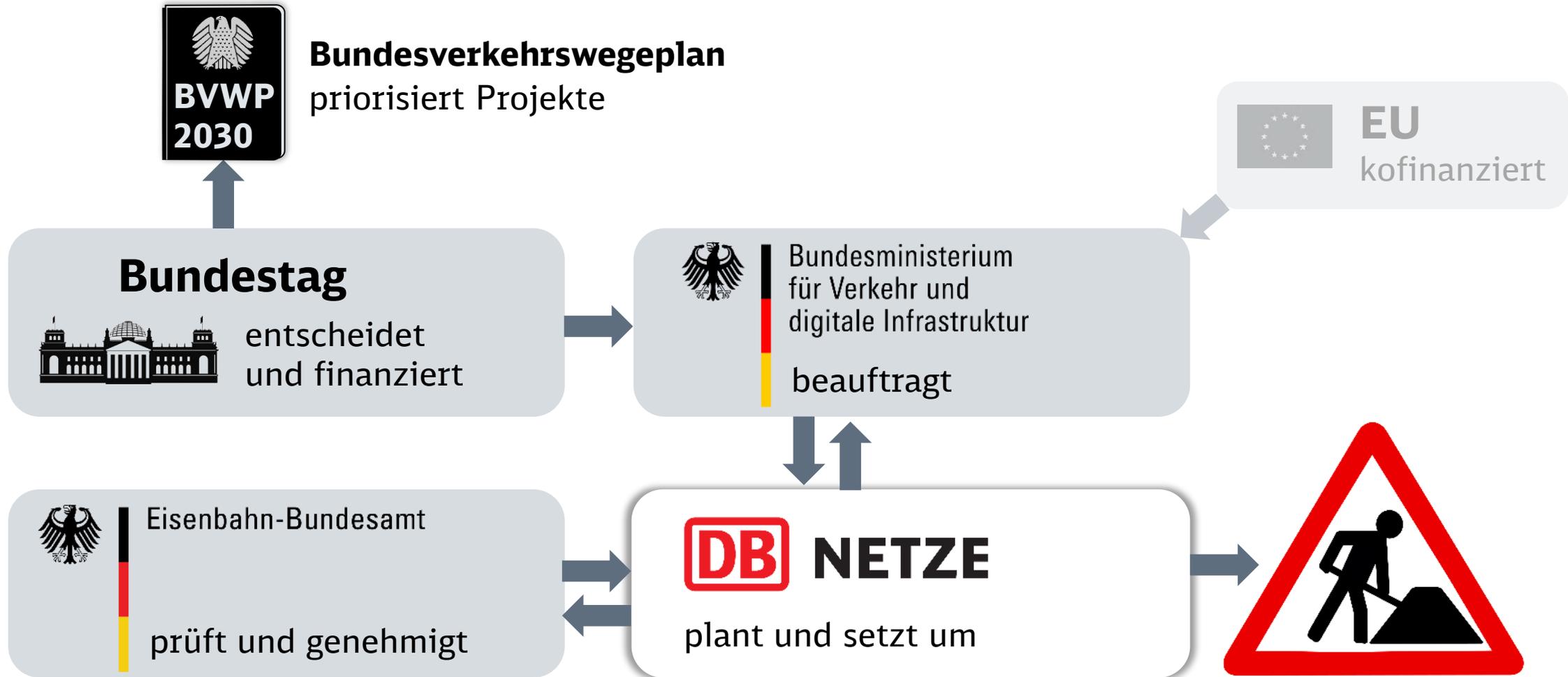
- 1. Wie funktioniert der Ausbau von Bahnstrecken in Deutschland?**
- 2. Der Bahnausbau Nordostbayern**
- 3. Blick in die Planung**



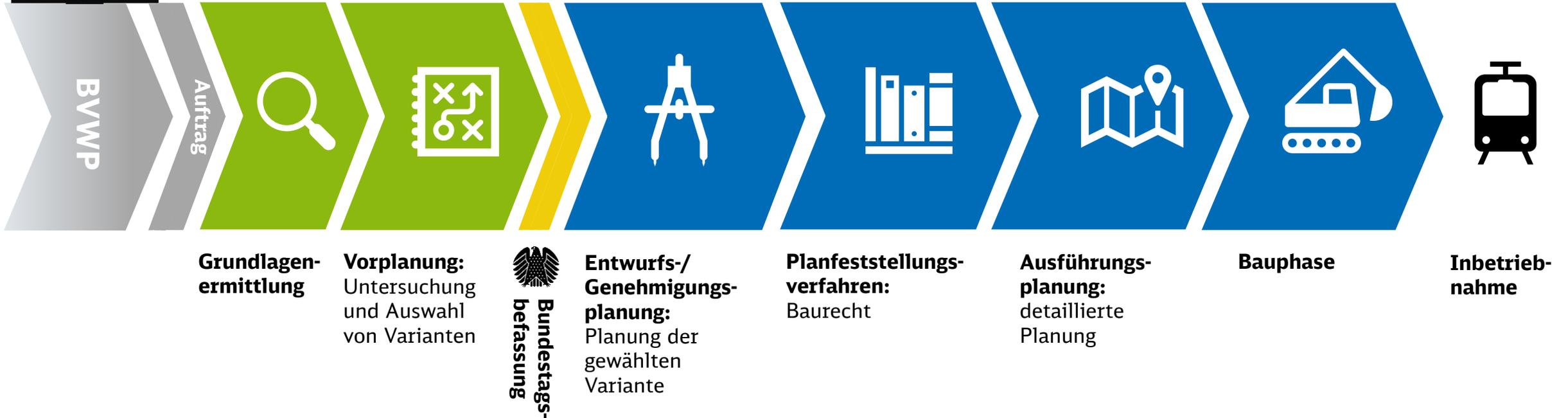
A large, three-dimensional red 'DB' logo is mounted on the glass facade of a modern building. The logo is partially obscured by the text overlay.

1. Wie funktioniert der Bahnausbau in Deutschland?

Wer ist für den Ausbau von Bahnstrecken zuständig?



Wie laufen Ausbauprojekte ab?

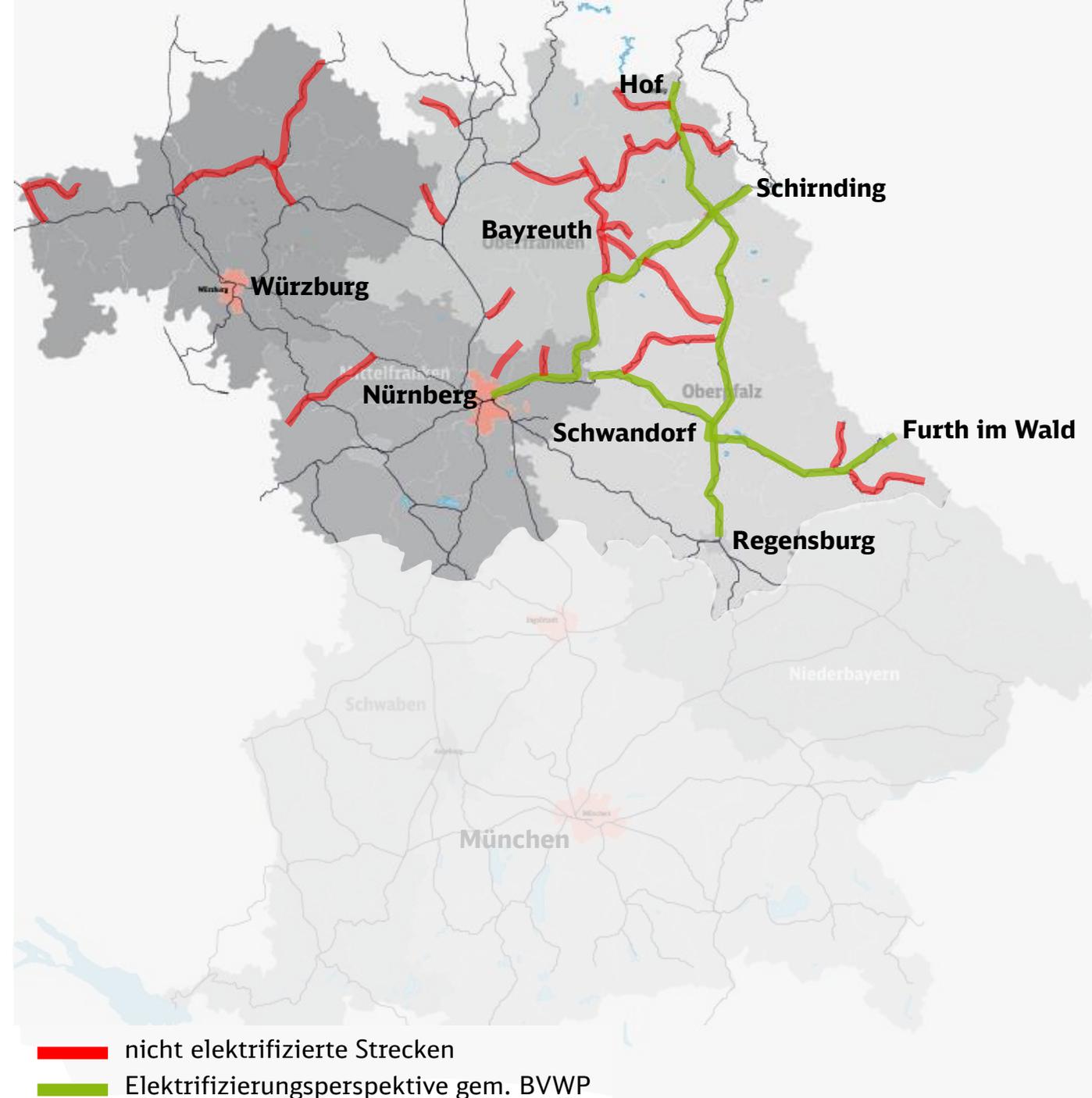


**Dauer von großen
Infrastrukturprojekten
in Deutschland i.d.R.
> 10 Jahre**

2. Der Bahnausbau Nordostbayern

Stand der Elektrifizierung in Nordbayern

- nur **rund die Hälfte** der bayerischen Bahnstrecken ist elektrifiziert (bundesweit rund 60%)
- besonders **große Dieselinsel in Nordostbayern** (Oberpfalz und östliches Oberfranken): bislang kaum ein Meter Schiene unter Strom
- **Historie:** im ehemaligen „Zonenrandgebiet“ sah man lange keine Notwendigkeit für einen Ausbau
- Problem: fehlende Elektrifizierung ist nicht nur **ökologisch nachteilig**, sondern **verschlechtert auch Erreichbarkeit** der Region



Beispiel Elektrifizierung nach Bayreuth

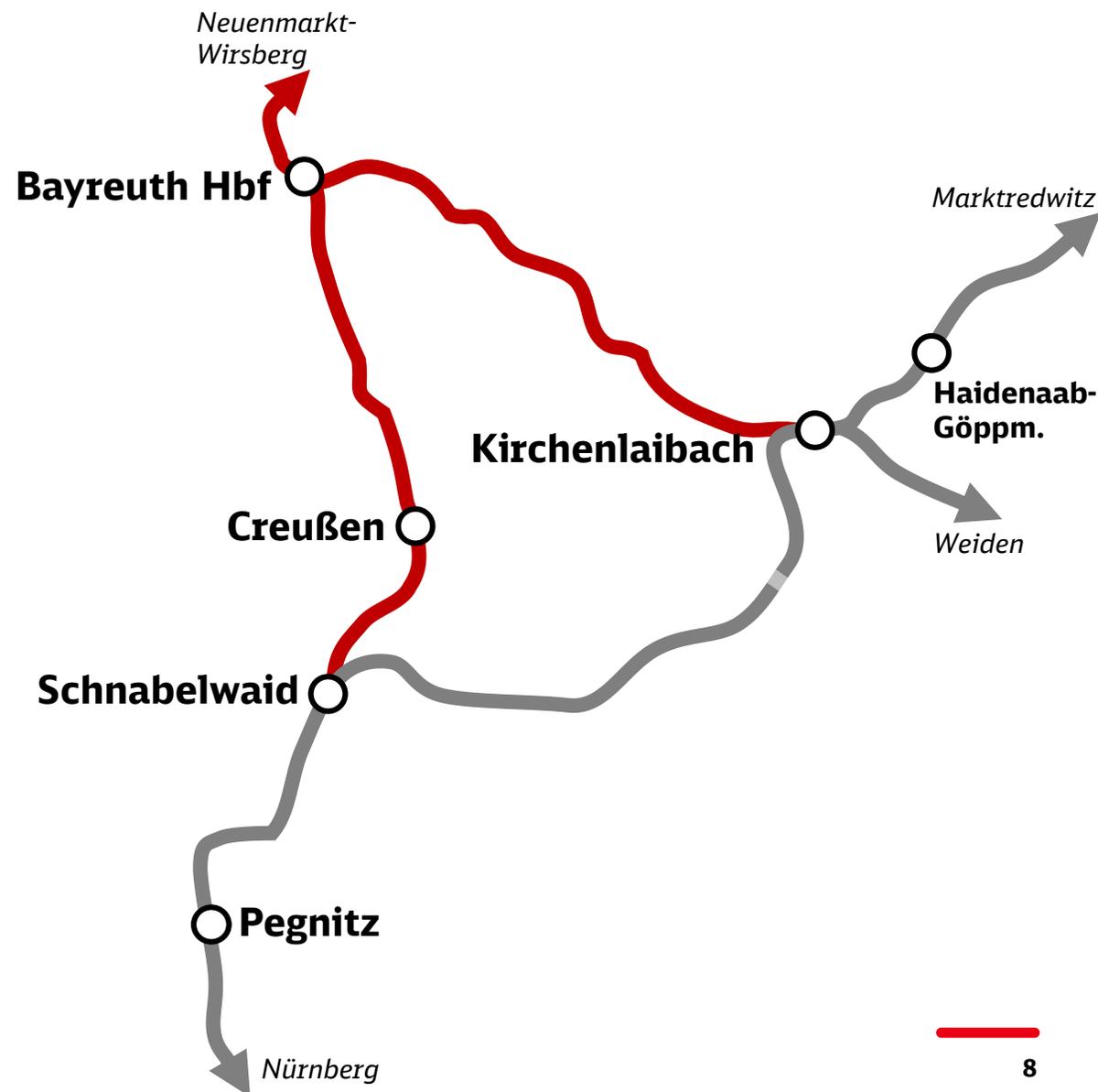
derzeit keine Priorisierung durch Bund

- **Abschnitt Schnabelwaid–Bayreuth:** ca. 19 Kilometer eingleisige Bahnstrecke
- **Bewertung im Bundesverkehrswegeplan 2030:** Elektrifizierung Schnabelwaid–Bayreuth–Neuenmarkt-Wirsberg–Hof
- **Nutzen-Kosten-Verhältnis 0,9** → keine Priorisierung durch Bund möglich
- **Chance:** Elektrifizierung bis Bayreuth z.B. über Elektrifizierungsprogramme Freistaat Bayern, wenn Elektrifizierung Franken-Sachsen-Magistrale kommt

Auszug BVWP:

1.10 Ergänzende Betrachtungen

Da die Elektrifizierung Nürnberg - Bayreuth - Hof Hof eine Netzlücke schließt, ist zu prüfen, ob eine Aufnahme in das Elektrifizierungsprogramm des Bundes möglich wird. Die Strecken erscheinen zudem gut für eine **Teilelektrifizierung mit Batterie-Hybridfahrzeugen** geeignet zu sein.

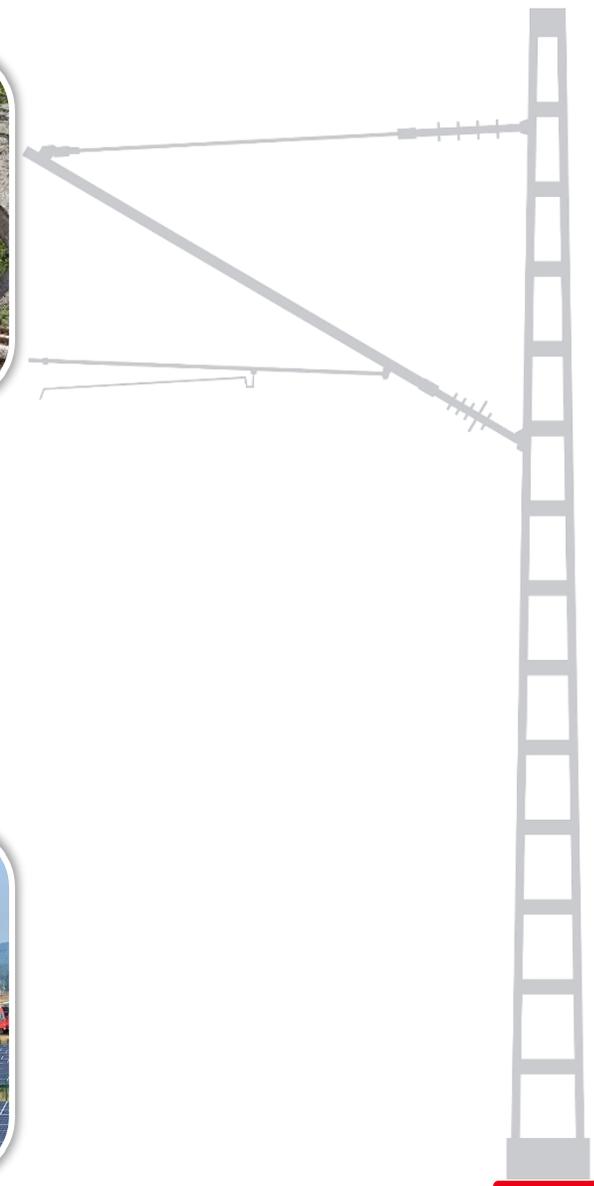


Bahnausbau Nordostbayern

Wo soll ausgebaut werden und warum?

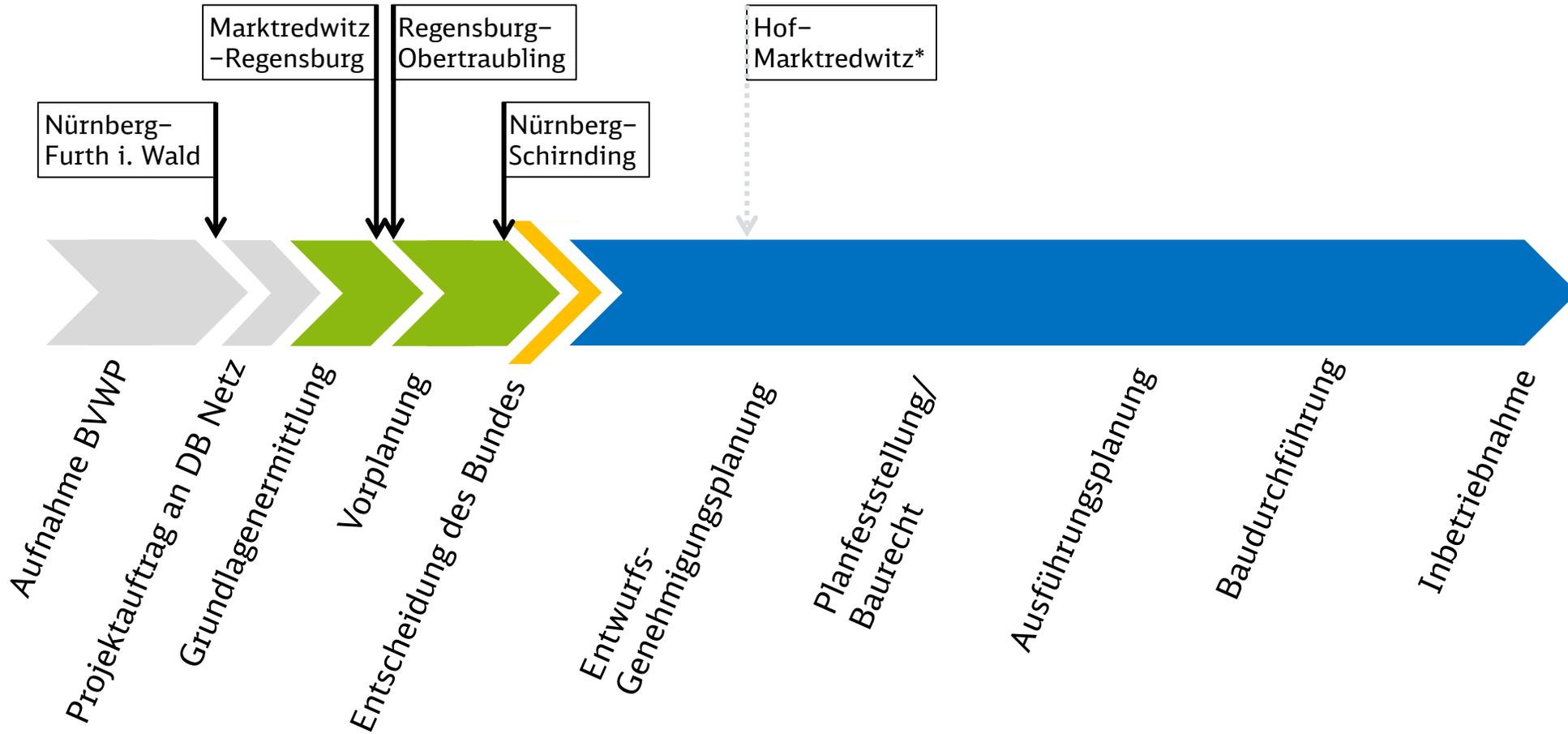


Was gehört alles zur Elektrifizierung der Bahnstrecken?



Bahnausbau Nordostbayern

aktueller Stand der Projekte



Stand: März 2021

3. Blick in die Planung

- Schallschutz am Ostkorridor
- Variantenplanung im Pegnitztal
- Bahnstromversorgung
- Bürgerdialog beim Bahnausbau

Ausbau der Strecke Hof–Regensburg

Verkehrliche Bedeutung Ostkorridor



- Ostkorridor als **östlichste Nord-Süd-Route** durch ganz Deutschland
- bestehende Nord-Süd-Achsen sind überlastet
- Ostkorridor durch **Elektrifizierungslücken** nicht attraktiv für Fern- oder Güterverkehr
- Ausbau schafft **alternative Routen und neue Kapazitäten**
- **enorme Bedeutung** des Ostkorridors zur Erreichung der deutschen **Verkehrs- und Klimaziele**

Schallschutz beim Ausbau der Strecke Hof–Regensburg

Hintergründe

■ **Historie:**

- Planung Hof–Marktredwitz gemäß gültiger Praxis bei Elektrifizierung mit punktuellen Schallschutz
- nach Protesten der Region Einzelfallentscheidung Bundesminister Dobrindt: aufgrund der besonderen verkehrslenkenden Wirkung des Projekts soll Elektrifizierung mit Schallschutz gemäß den Standards der Lärmvorsorge erfolgen

■ **Konsequenzen:**

- Verlängerung der Planungszeit durch große Auswirkungen auf alle Gewerke, z.B. Talbrücken
- erhebliche Kostenerhöhung
- mehr Betroffenenheiten (z.B. Grunderwerb)
- aufwendigere Planfeststellungsverfahren
- positiv: Projekt kann so im Einvernehmen mit der Bevölkerung umgesetzt werden



Schallschutzwand in Südbayern



Talbrücke Röslau am Ostkorridor

Schallschutz beim Ausbau der Strecke Hof-Regensburg

Blick in die Zukunft: Hof

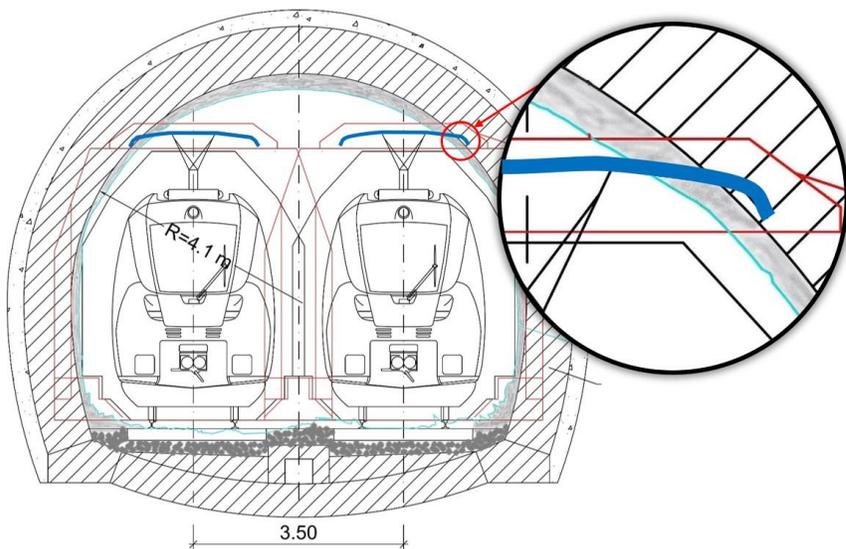


Variantenplanung im Pegnitztal

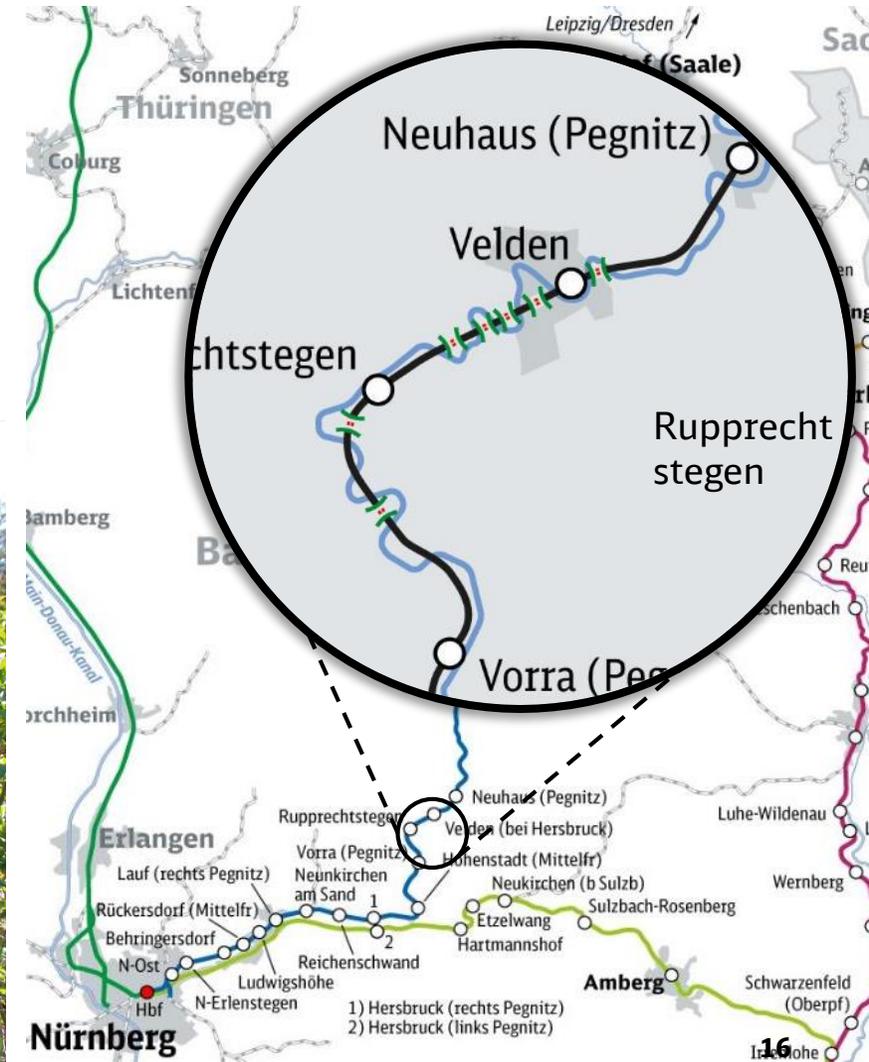
Ausgangslage im Pegnitztal

- Im Pegnitztal gibt es auf rund 20 Kilometern Strecke in enger Abfolge **7 Tunnel** sowie **23 Eisenbahnbrücken** über die Pegnitz.
- Brücken sind rund 120 Jahre alt und in **schlechtem baulichen Zustand**
- Brücken und Tunnel stehen unter **Denkmalschutz**
- historische Bauwerke sind **nicht für heutige Anforderungen dimensioniert**:
 - Tunnel zu niedrig für Oberleitung
 - Eisenbahnbrücken zu schmal für größeren Gleisabstand

Beispiel Tunnelquerschnitt Pegnitztal



Enge Abfolge von Tunneln und Brücken



Variantenplanung im Pegnitztal

Variante Tunnelaufweitung

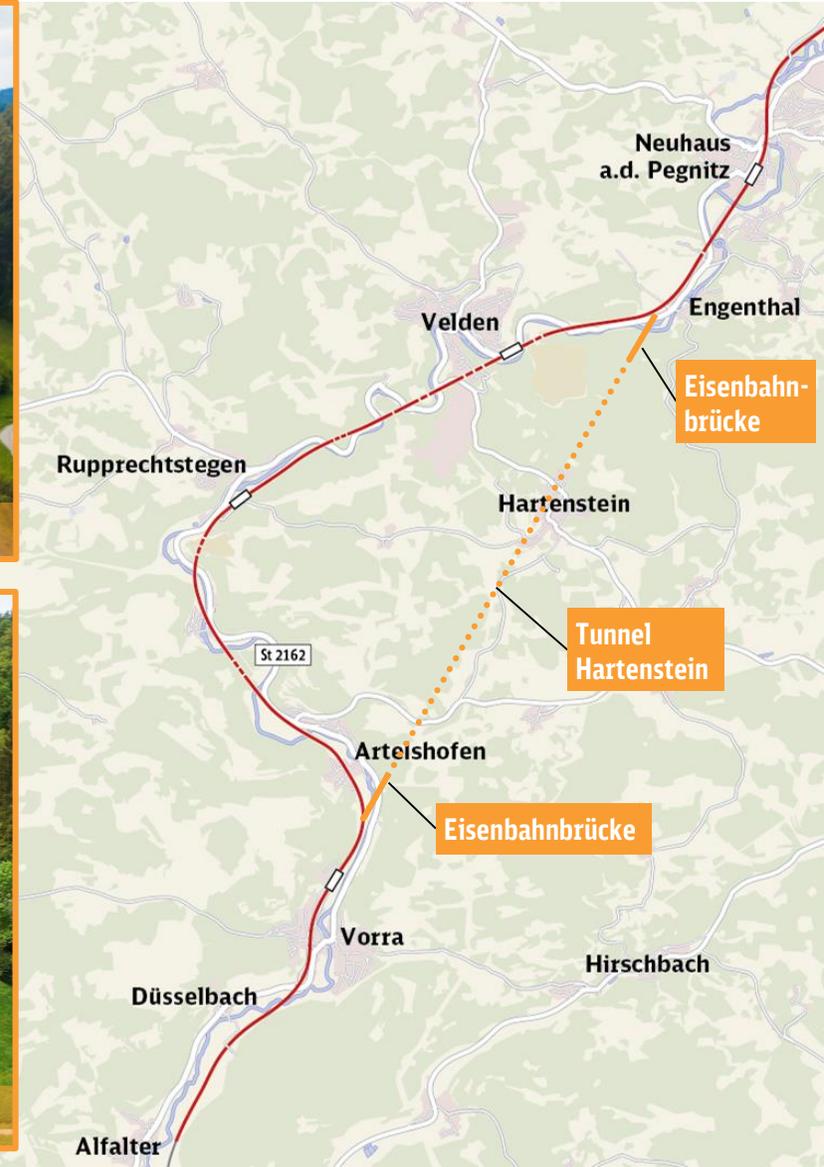
- **Aufweitung von 7 Tunneln** auf der Bestandsstrecke mittels **Tunnel-in-Tunnel-Bauweise**
- Herstellung eines **Gleisabstandes** von 4 Metern
- Anpassungen an **Eisenbahnbrücken**



Variantenplanung im Pegnitztal

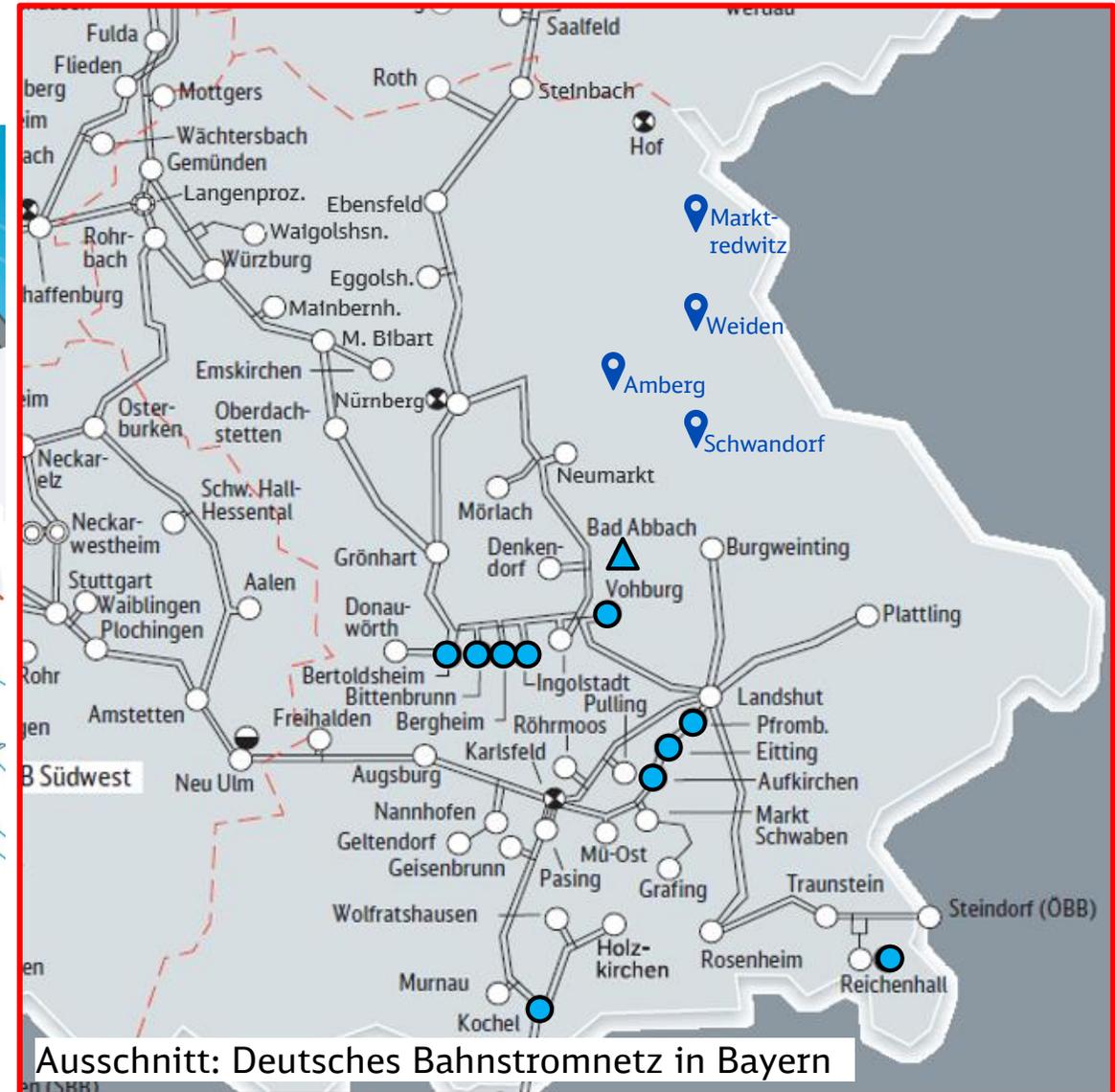
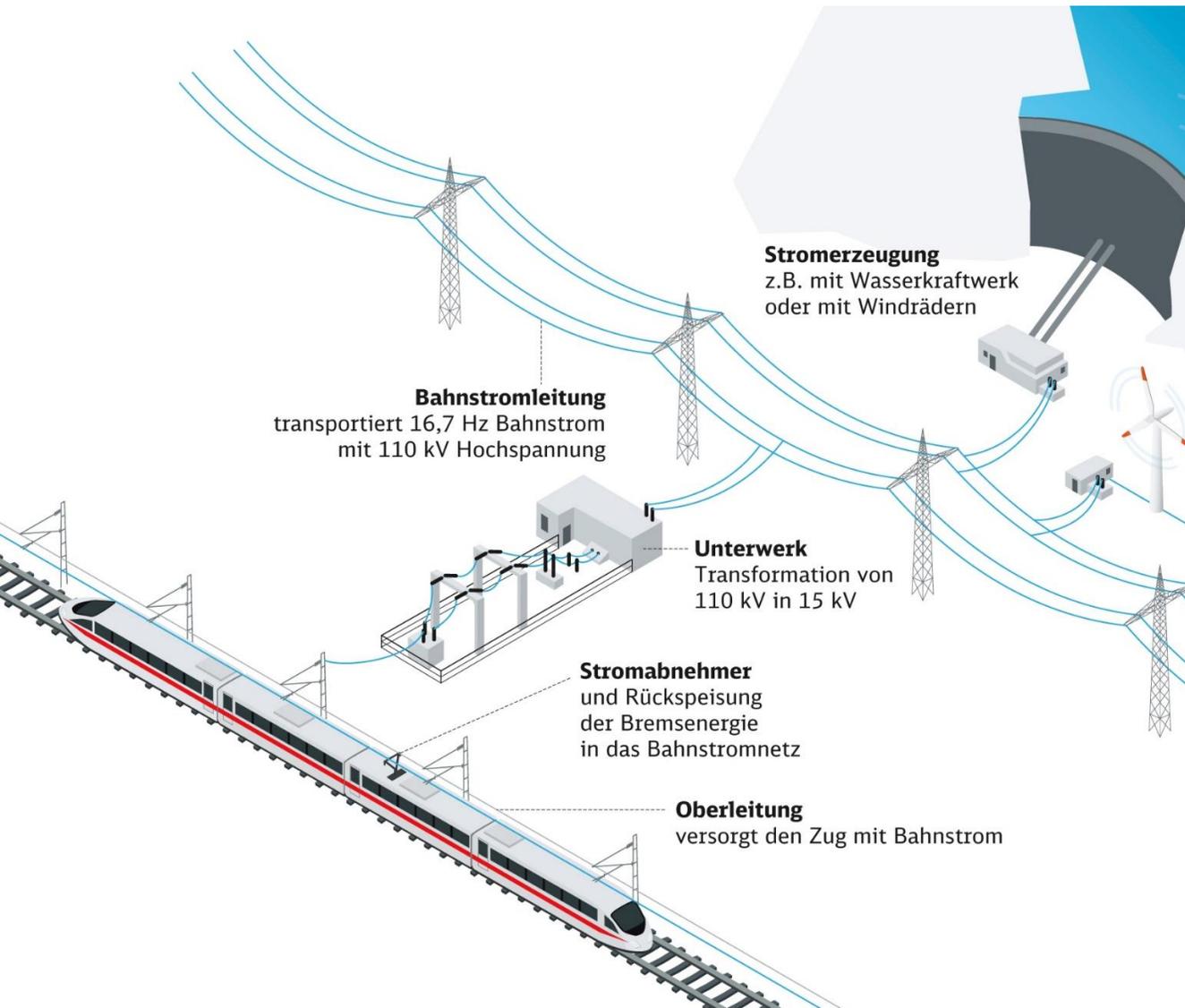
Variante Neubautunnel Hartenstein

- Bau eines rund **5,5 Kilometer** langen neuen Tunnels „Hartenstein“ mit zwei Tunnelröhren und Verbindungsstollen
- Bau von **zwei talquerenden Brücken** zur Anbindung an die Bestandsstrecke
- Nachnutzung der Bestandsstrecke offen



Bahnstromversorgung für Nordostbayern

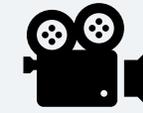
Übersicht



Bürgerdialog zum Bahnausbau

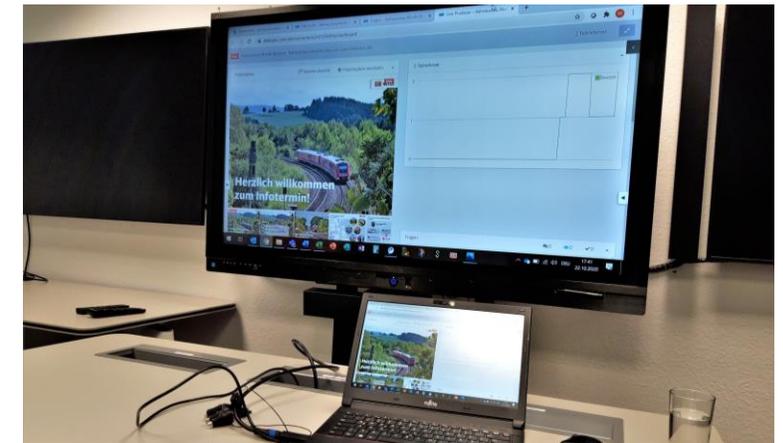
Bürgerbeteiligung in Zeiten von Corona

- **Livestream** mit Vortrag
- Fragen werden über Chat gestellt und **live beantwortet**



Aufzeichnungen ansehen:
bahnausbau-nordostbayern.de/infotermine

The screenshot shows a YouTube live stream interface. At the top left is the DB logo. The title is 'Bahnausbau Nordost-Bayern' with a timestamp of '24.06.2020 18:00 - GMT+02:00'. A search bar contains 'Herzlich willkommen'. A blue question box asks: 'Frage von Peter Metschi: Wie hoch werden die Kosten für den Bau dieser Bahnstromtrasse kalkuliert und was kostet der Unterhalt dieser Trasse? Gibt es Berechnungsmodelle über alternative Stromeinspeisevarianten?'. The main video player shows three people at a table with a play button overlay. To the right is a thumbnail for 'Herzlich willkommen zum Infotermin!' featuring a train in a landscape. Below the video is a row of smaller thumbnails.



Vielen Dank!

