

Informationsgespräch mit
Herrn Ismail Ertug, MdEP
zum zukünftigen
**Hochleistungs-Güterzugkorridor
Ost**

am 22. März 2013 in Altenstadt/WN

„Von mündigen Bürgern kann man erwarten, dass sie sich frühzeitig informieren und nicht erst dann aktiv werden, wenn die wichtigen Entscheidungen gefallen sind.“

Zitat von Dr. Rüdiger Grube, Vorsitzender des Vorstandes der Deutschen Bahn AG,
Interview in der Welt am Sonntag vom 05.10.2010

- 1. Vorstellung – Forum Bahnlärm**
2. Ist-Situation und Planung
3. Der zukünftige Hochleistungs-Güterzugkorridor Ost -
Folgen für Kommunen und Anwohner
4. Lärm- und Erschütterungsschutz – Erwartung und
Realität
5. Fragen und Anliegen an Herrn Ertug, MdEP

1. Vorstellung – Forum Bahnlärm

Wer sind wir ?

- Zusammenschluss aus Bürgern, Gemeinderatsfraktionen und Bürgermeister in Altenstadt
- Im Juli 2010 auf Elektrifizierung/Güterzugkorridor aufmerksam geworden
- Gegründet im Oktober 2011
- Offenes, überparteiliches Netzwerk für Anwohner und Kommunen entlang der Bahnstrecke Hof-Regensburg



Wofür stehen wir ?

- Wir sind **nicht** gegen eine Elektrifizierung von Hof-Regensburg
- Wir sind gegen einen Güterzugkorridor **ohne** Lärmvorsorge- und Erschütterungsschutzmaßnahmen
- Überparteilichkeit
- Wir sind keine notorischen Neinsager, sondern legen Wert auf Sachlichkeit und konstruktive Kritik
- Ansprechpartner für Bürger, Kommunen und politische Vertreter

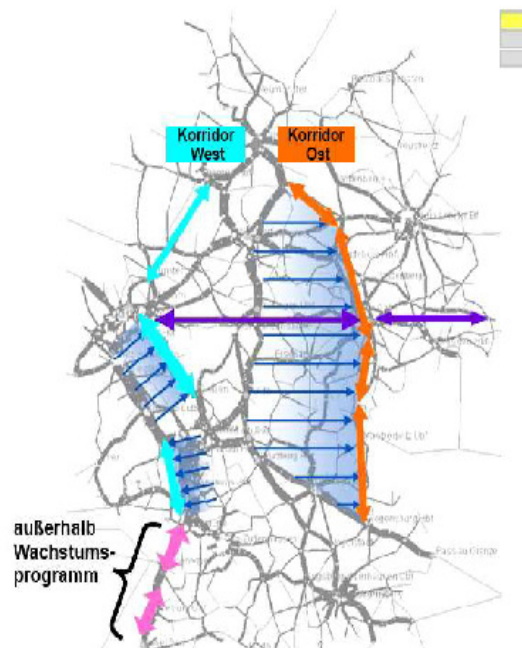
Was wollen wir ?

- Parteiübergreifende Thematisierung Lärm/Erschütterungen bei politischen Mandatsträgern
- Information von betroffenen Bürgern, Kommunen und deren solidarische Vernetzung
- Konstruktiver Gegenpol zu rein wirtschaftlich ausgerichteten Interessensgruppen sein
- Wirksame Lärmvorsorge- und Erschütterungsschutzmaßnahmen für alle Anwohner und Kommunen am zukünftigen Hochleistungs-Güterzugkorridor Ost von Hof bis Regensburg

1. Vorstellung – Forum Bahnlärm
- 2. Ist-Situation und Planung**
3. Der zukünftige Hochleistungs-Güterzugkorridor Ost -
Folgen für Kommunen und Anwohner
4. Lärm- und Erschütterungsschutz – Erwartung und
Realität
5. Fragen und Anliegen an Herrn Ertug, MdEP

2. Planung – Der Güterzugkorridor Ost

2009 Wachstumsprogramm DB Netz
AG – Güterzugkorridor Ost



Quelle Abbildung:

DB Netz AG Symposium am 20.10.2009 in Bayreuth
Auszug aus Vortrag H. Wuth, DB Netz AG
DB Netze – Infrastruktur erfolgreich managen

2011 EU-Kommission – Aufnahme ins
Kernnetz TEN-V Schienengüterverkehr •



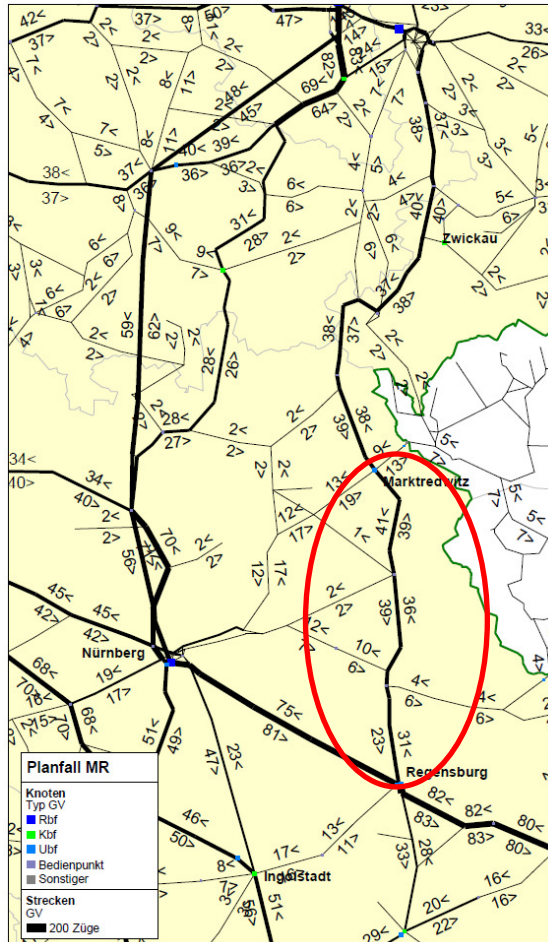
Quelle Abbildung:

European Commission, COM (2011) 650
Annex I – Volume 12

Korridor Ost soll die zwei
Engpass-Korridore West
und Mitte in Nord-Süd-
Richtung entlasten

- Verlagerung Güterverkehr auf die gering belastete Strecke Hof-Regensburg
- Fahrzeitverkürzung für Güterzüge N-S-Richtung
- Niedrige Investitionskosten (413,1 Mio. €) für die Er-tüchtigung (Elektrifizierung) der Bestandsstrecke
- Oktober 2011: Aufnahme des Hochleistungs-Güterkorridors Ost in das europäische TEN-V – **Trans Europäisches Netz Verkehr – Güterverkehr**

2. Planung – Die Zukunft mit Güterzugkorridor



Quelle: Nutzen-Kosten-Gutachten Elektrifizierung
Marktredwitz Regensburg

Gutachten angefordert und erhalten am 18.04.2011 vom
BMVBS Referat L23 – Bürgerservice, Besucherdienst

Eckpunkte im Nutzen-Kosten-Gutachten (Feb. 2011)

- Außergewöhnlich gute Wirtschaftlichkeit von 2,2 (!)
- Sehr gute Wirtschaftlichkeit ist Voraussetzung für die Aufnahme in den BVWP 2015 (**B**undes**V**erkehrs**W**ege**P**lan)
- **Ver-12 (!)-fachung** der Güterzüge – aktuell 6-7 auf 80 Züge pro Tag
- Keine Veränderung Schienen-Personennahverkehr (SPNV)
- Transitanteil Güterverkehr: 63 %
- Investitionskosten nur 413,1 Mio. € - Anteil Lärmschutz nur mit Pauschalbetrag angesetzt, kein Erschütterungsschutz
- Geringe Streckenauslastung ⇒ Steigerung bei Güterzugverkehr noch möglich ⇒ Mögliche **reale** Kapazität der Strecke: 360 Züge pro Tag (Taktung: alle 8 min.)

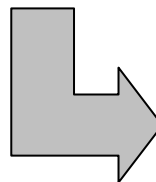
Fazit

- Der Aufnahme in den BVWP steht nichts mehr im Weg
- Strecke Hof-Regensburg wird Hochleistungskorridor für den europäischen Transitgüterverkehr und erhält evtl. EU-Förderungen
- Güterverkehr wird insbesondere auf Nachtstunden ausweichen, da Personenverkehr Vorrang hat

2. Vergleich - Personen- und Güterverkehr

Unterschiede zwischen Personenzugverkehr und Güterzugverkehr

Merkmal	Personenzüge	Güterzüge	
Lärmschallpegel	Bis 68 – 76 dB (A)	bis 103 dB (A)	⇒ 10 dB (A) ist Verdoppelung, Lärm ist um Faktor 4 - 8 höher
Betriebszeiten	05:00 – 24:00 Uhr	24 h - vor allem nachts, wenn kein SPNV fährt	⇒ Nachtruhe geht vollständig verloren
Zuglänge	Max. ca. 100 m	Aktuell bis 760 m, Versuche bis 1500 m laufen	⇒ Bis zu 15-mal längere Belastungsdauer bei Vorbeifahrten
Zuggewichte	Moderat	Hohe Gewichte, massive Erschütterungen bis 100 m	⇒ Beschädigung von nahe-stehenden Gebäuden
Alter des rollenden Materials	Neue Generationen	teilweise 40 Jahre und älter	⇒ Hohe Lärm- und Erschütterungswirkung durch veraltetes Güterzugmaterial



Die Belastungen für Anwohner und Kommunen durch Lärm/Erschütterungen werden durch die Häufigkeit und Wirkungsmerkmale von Güterzügen massiv ansteigen

1. Vorstellung – Forum Bahnlärm
2. Ist-Situation und Planung
- 3. Der zukünftige Hochleistungs-Güterzugkorridor Ost - Folgen für Kommunen und Anwohner**
4. Lärm- und Erschütterungsschutz – Erwartung und Realität
5. Fragen und Anliegen an Herrn Ertug, MdEP

3. Folgen für Kommunen und Anwohner

Folgen ohne ausreichenden Lärm- und Erschütterungsschutz

für Kommunen

Einschränkung/Verlust von Entwicklungsmöglichkeiten entlang der Bahnstrecke

Schwächung der Attraktivität der Kommune als Wohnort

Evtl. Forderungen von Bewohnern bestehender Siedlungsgebiete ohne Lärmschutz an die Kommune

Wegzug einkommensstarker Bevölkerungsschichten

- Einnahmeverluste/-wegfall
- Leerstand von Immobilien
- Abnahme Eigennutzungsanteil (Vermietung, Verfall)

für Anlieger

Gesundheitsschädigung durch massive Lärmbelastung über 100 dB(A)

Verlust der Lebensqualität

Wegfall der Nachtruhe

Beschädigung gleisnaher Häuser und Bauten durch Erschütterungswirkungen

Wertverlust der Immobilien und Grundstücke bis 50 %

allgemein

Verstärkte Gefahrguttransporte durch/entlang von Wohngebieten ohne ausreichende Absicherung

Beeinträchtigung von Tourismus, Freizeit- und Naherholungsfunktion

1. Vorstellung – Forum Bahnlärm
2. Ist-Situation und Planung
3. Der zukünftige Hochleistungs-Güterzugkorridor Ost -
Folgen für Kommunen und Anwohner
- 4. Lärm- und Erschütterungsschutz – Erwartung und
Realität**
5. Fragen und Anliegen an Herrn Ertug, MdEP

4. Lärm-/Erschütterungsschutz – Erwartungen

Lärmschutz ist ein ständiges Thema in den Medien in hoch lärmbelasteten Gebieten z.B. Flughäfen, Autobahnen, Schienenhaupttrassen etc.

Deutschland hat eine Vielzahl lärmrelevanter, teilweise aber veralteter,

- Gesetze z.B. Bundes-Immissionsschutzgesetz BImSchG
- Verordnungen z.B. Verordnung zu Lärmkartierung lt. 34. BImSchV
- Genehmigungsverfahren z.B. Planfeststellungsverfahren

Erschütterungsschutz aktuell überhaupt nicht thematisiert

Was können somit Bürger und Kommunen in Bezug auf Lärm- und Erschütterungsschutzmaßnahmen im Rahmen der Errichtung dieses Hochleistungsgüterzugkorridors auf der Bestandsstrecke erwarten ?

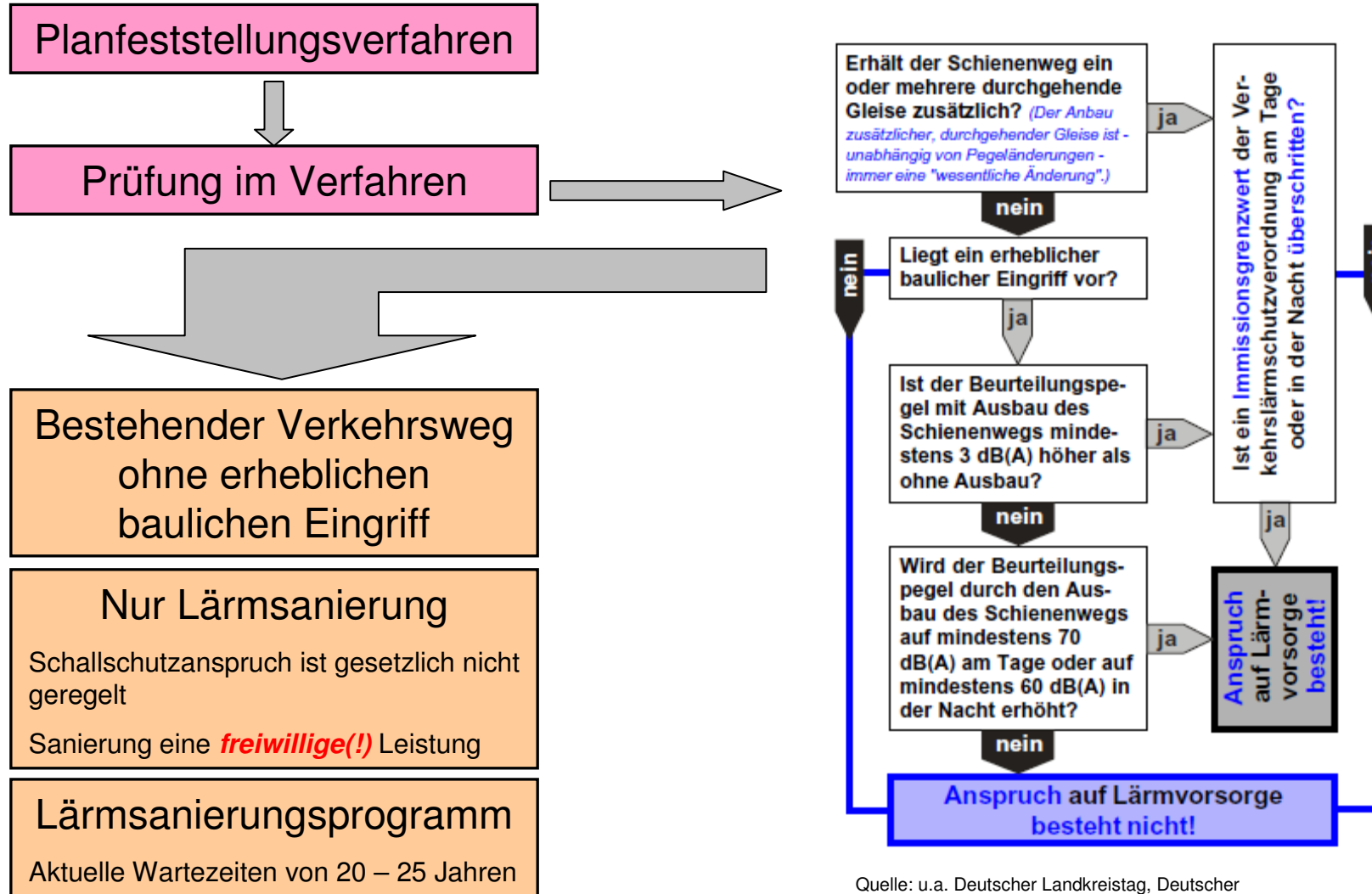
NICHTS !!!

Keine Lärmvorsorgemaßnahmen !!!

Keine Erschütterungsschutzmaßnahmen !!!

Kommunen und Bürger werden mit Folgen alleine gelassen !!!

4. Lärm-/Erschütterungsschutz–Rechtsgrundlage D



Quelle: u.a. Deutscher Landkreistag, Deutscher Städtetag – Schutz gegen Schienenlärm, 2002

4. Lärm-/Erschütterungsschutz – Realität in D

Deutschland

Es wird keine Lärmvorsorge- und Erschütterungsschutzmaßnahmen am Hochleistungs-Güterzugkorridor Ost geben, weil die aktuellen rechtlichen nationalen Grundlagen in Deutschland

- dies nicht erfordern
- und somit nicht umgesetzt werden.

Vorgaben durch EU

????

Soweit bekannt keine rechtsverbindlichen Vorgaben

1. Vorstellung – Forum Bahnlärm
2. Ist-Situation und Planung
3. Der zukünftige Hochleistungs-Güterzugkorridor Ost -
Folgen für Kommunen und Anwohner
4. Lärm- und Erschütterungsschutz – Erwartung und
Realität
5. **Fragen und Anliegen an Herrn Ertug, MdEP**

5. Fragen an Herrn Ertug MdEP (Teil 1)

Frage 1: Welche Aufgaben haben Sie in Ihrer Funktion

- als Vollmitglied im Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr
- als Berichterstatter des EP's für die Revision der transeuropäischen Verkehrsnetze

Frage 2: Die EU deklariert Schienenbestandsstrecken zu Hochleistungskorridore für Güterverkehr.

- Durch welche rechtliche Vorgaben schützt die EU im Gegenzug die Bevölkerung vor den Folgen dieser Entscheidung (z.B. Gesundheitsschädigung durch Lärm und Vernichtung von Vermögenswerten) ?
- Sehen Sie als MdEP für unsere Region auch dringenden Handlungsbedarf beim Thema Schutz aufgrund nicht ausreichender nationaler Rechtsgrundlagen in Deutschland ?
- Was wäre die effektivste Vorgehensweise (Verordnung vs. Richtlinie) und mit welchem Zeithorizont wäre dies umsetzbar ?

Frage 3: Von welchem Realisierungszeitraum für den Hochleistungs-Güterzugkorridor Ost müssen wir als Betroffene ausgehen ?

5. Fragen an Herrn Ertug MdEP (Teil 2)

Frage 4: Welche Fördermittel stellt die EU

- für den Ausbau/die Ertüchtigung der Strecken im Kernnetz TEN-V Güterverkehr zur Verfügung ?
- speziell für die Lärmvorsorge- und Erschütterungsschutzmaßnahmen an den Kernnetzstrecken ?

Frage 5: Annahme des Vierten Eisenbahnpaketes durch die Europäische Kommission am 30.01.2013 – Abschnitt 2 Leistungsfähige Strukturen – Kommissionsvorschlag: Trennung der Funktionen Fahrwegbetrieb (Schienennetz) und Erbringen von Verkehrsleistungen (Betreiben des rollenden Materials)

Die Umsetzung dieses Vorschlags ist aus unserer Sicht bzgl. des Schutzes vor Lärm und Erschütterungen sehr kritisch, da

- sich die Verursacher von Lärm und Erschütterung die Verantwortung gegenseitig zuschieben werden
- es keinen klaren Ansprechpartner für Schutzansprüche Betroffener mehr gibt
- die Verursacher nicht mehr greifbar sind und sich aus der Verantwortung stehlen werden

Wie ist Ihre Einschätzung und was muss getan werden ?

5. Anliegen an Herrn Ertug MdEP

Vorgaben (Verordnungen) zu Lärmvorsorge und Erschütterungsschutz schaffen, um die betroffene Bevölkerung und Kommunen vor den Folgen des europäischen Verkehrsprojektes TEN-V Güterverkehr zu schützen.

Trassenverlagerung dieser Güterkorridore außerhalb dicht besiedelter Gebiete oder Umsetzung zukunftsweisender, hocheffektiver Pilotprojekte zur Lärmvorsorge (Kompletteinhausung oder Tunnelung) und Erschütterungsschutz (Gleisbettdämpfung)

Ablehnung des Vorschlags der EU-Kommission zur Trennung der Funktionen oder bei Annahme klare Übertragung der Schutzverantwortung an den Fahrwegbetreiber.

DENN

Das EU-Verkehrsprojekt TEN-V Güterverkehr ist wegen seiner Flächenwirkung, neben dem Donauausbau und der 3. Startbahn Flughafen München, eines der drei größten Verkehrsprojekte der nächsten Jahre in Bayern !!!

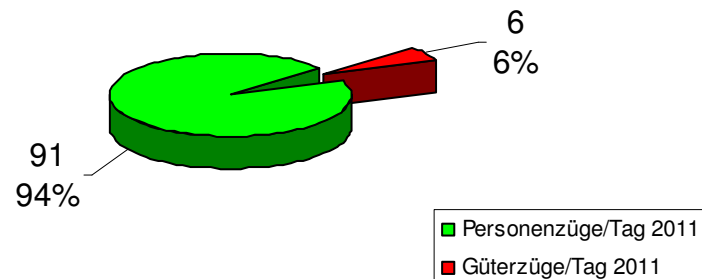
Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

„Eines Tages wird der Mensch den Lärm genauso bekämpfen müssen, wie die Cholera und die Pest.“

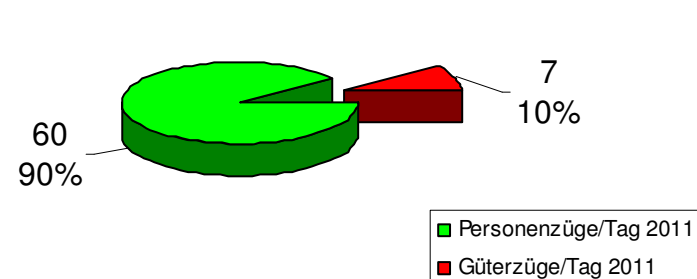
Dr. Robert Koch (1843 – 1910)

Backup: Ist-Situation – Zugzahlen pro Tag in 2011

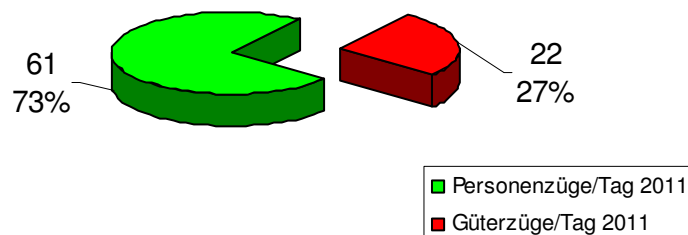
Durchschnittliche Zugzahlen 2011 -
Strecke HO (Oberkotzau) - WEN



Durchschnittliche Zugzahlen 2011 -
Strecke WEN - SAD (Irrenlohe)



Durchschnittliche Zugzahlen 2011 -
Strecke SAD (Irrenlohe) - R



Daten der Gesamtzugzahlen auf Basis Mitteilung DB Netz AG

Durchschnittliche Zugzahlen pro Tag ermittelt auf Basis Gesamtzugzahlen linear verteilt auf Tage pro Jahr

- Überwiegender Anteil der Zugbewegungen (73–94 %) auf der Strecke Hof-Regensburg ist aktuell Personenverkehr
- Lärmbelastung durch Personenzüge unproblematisch, da diese deutlich geringere Lärmentwicklung aufweisen
- Erschütterungen durch Personenzüge treten aufgrund geringeren Gewicht kaum auf

Backup: Betroffene Kommunen in der Opf.

Aufstellung der Kommunen entlang der Bahnstrecke MAK - R in Nord-Süd-Richtung		
lfd.Nr.		Inwiefern betroffen, Entfernungen zur Bahnstrecke:
1	Waldershof	
2	Pechbrunn	Groschlattengrün , Neubaugebiet (ca. 75 m); Pechbrunn 60-120 m
3	Mitterteich	
4	Wiesau	Wohngebiet ca. 25 m-100 m
5	Reuth b. Erbdorf	Röthenbach am Steinwald, Escheldorf ca. 130 m, Reuth ca. 25 m-70 m, Trautenberg ca. 20 m
6	Krummennaab	
7	Windischeschenbach/Neuhaus	Windischeschenbach 70-120 m Tallage; Neuhaus ca. 270 m Tallage
8	Püchersreuth	
9	Kirchendemenreuth	
10	Störnstein	BKH Wöllershof mind. 260 m, Neubau ca. 530 m, Reiserdorf
11	Neustadt	mittendurch, Tallage, Egerländerstr. ca. 120 m, Am Wieselbrunnen 30 - 60 m, Naabstraße 200 m, Freizeitanlage Gramau ca. 150 m
12	Altenstadt	entlang im Osten, Teilweise 20 m, Gesamtlänge Altenstadt N-S = 1,9 km
13	Weiden i.d.Opf.	mittendurch, mind. 25 m, Ullersricht, Rothenstadt entlang im Westen, Länge ca. 1,8 km.
14	Luhe-Wildenau	mittendurch Oberwildenau , mind ca. 25 m, Länge N-S 1,1 km; Luhe am Forst , entlang, ca. 30 m
15	Wernberg-Köblitz	entlang, ca. 30-60 m, Unterköblitz Tallage, ca. 100 m
16	Pfreimd	Iffelsdorf , mittendurch, ca. 50 m; Untersteinbach mind.ca. 50-100 m
17	Nabburg	mittendurch; Brensorf ca. 80 - 200 m
18	Stulln	
19	Schwarzenfeld	entlang ca. 60 m; Irrenlohe ca. 60 m
20	Schwandorf	mittendurch
21	Teublitz	Klardorf, ca. 100 m, Glashütte ca. 60 m
22	Maxhütte-Haidhof	mittendurch ca. 130 m- 330m; Leonberg ca. 450 m
23	Regensauf	Birkenzell ca. 130 m, Pirkensee ca. 50-140 m, Diesenbach , ca. 30 m entlang Wohngebiet
24	Zeitlarn	Laub , ca. 180 m; Zeitlarn ca. 350 m, freies Feld
25	Wenzenbach	
26	Regensburg	Wutzlhofen, Doppellärmbelastung mit neuer Ost-Tangente
Rote Fettschrift = Besonders betroffene Kommunen/Ortsteile		