

Fachkonferenz Oberpfalz-Magistrale in Weiden

Vortrag zum Thema

„Die Elektrifizierung des Hochleistungsgüterzugkorridors – Erwartungen bei Lärm- und Erschütterungsschutzmaßnahmen“

am 18. Juli 2016

„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

Inhalte der Präsentation

- 1. Vorstellung – Forum Bahnlärm**
- 2. TEN-V Korridor Skandinavien-Mittelmeer**
- 3. Aktueller Stand zum Ausbau/Ertüchtigung der Strecke**
- 4. Grundsätzlicher Ablauf bei Bahnprojekten**
- 5. Lärm- und Erschütterungsschutz – Erwartung und Realität**
- 6. Welche Aussagen haben wir bekommen**
- 7. Ergebnis und Einschätzung**
- 8. Was tun ?**

Inhalte der Präsentation

1. **Vorstellung – Forum Bahnlärm**
2. TEN-V Korridor Skandinavien-Mittelmeer
3. Aktueller Stand zum Ausbau/Ertüchtigung der Strecke
4. Grundsätzlicher Ablauf bei Bahnprojekten
5. Lärm- und Erschütterungsschutz – Erwartung und Realität
6. Welche Aussagen haben wir bekommen
7. Ergebnis und Einschätzung
8. Was tun ?

1. Vorstellung – Forum Bahnlärm



Wer sind wir ?

- **Keine (!)** Bürgerinitiative, sondern ein Forum aus Bürgern und Kommunalpolitikern
- Seit über 6 Jahren aktiv
- Offenes, überparteiliches Netzwerk für Anwohner, Kommunen, Verbände und Politiker entlang des Güterzugkorridors in der Oberpfalz

Wofür stehen wir ?

- Wir sind **nicht** gegen eine Elektrifizierung von HO – R
- Wir sind gegen einen Güterzugkorridor **ohne** wirksame Lärmvorsorge- und Erschütterungsschutzmaßnahmen
- Überparteilichkeit
- Konstruktive Gespräche mit allen Beteiligten

Was wollen wir ?

- Parteiübergreifende Thematisierung Lärm/Erschütterungen bei politischen Mandatsträgern
- Information und Vernetzung von betroffenen Bürgern und Kommunen
- Konstruktiver Gegenpol zu rein wirtschaftlich ausgerichteten Interessensgruppen
- Wirksame Lärmvorsorge- und Erschütterungsschutzmaßnahmen für alle Anwohner und Kommunen am zukünftigen Hochleistungs-Güterzugkorridor von HO bis R

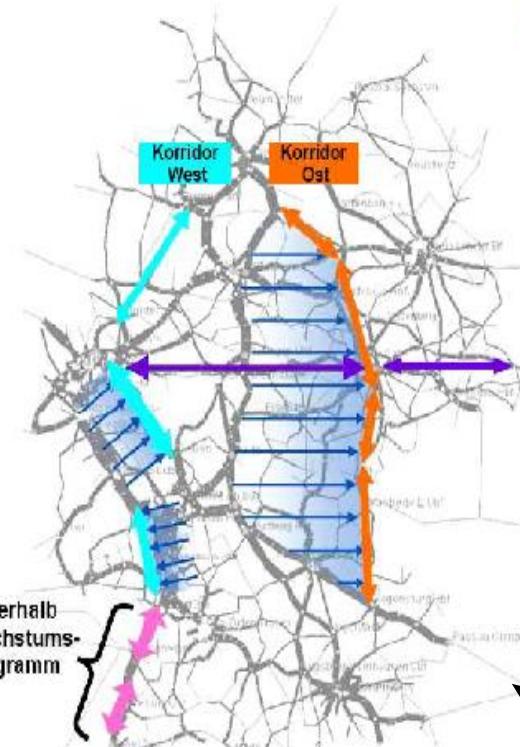
Inhalte der Präsentation

1. Vorstellung – Forum Bahnlärm
- 2. TEN-V Korridor Skandinavien-Mittelmeer**
3. Aktueller Stand zum Ausbau/Ertüchtigung der Strecke
4. Grundsätzlicher Ablauf bei Bahnprojekten
5. Lärm- und Erschütterungsschutz – Erwartung und Realität
6. Welche Aussagen haben wir bekommen
7. Ergebnis und Einschätzung
8. Was tun ?

2. TEN-V Korridor Skandinavien-Mittelmeer (Scan)

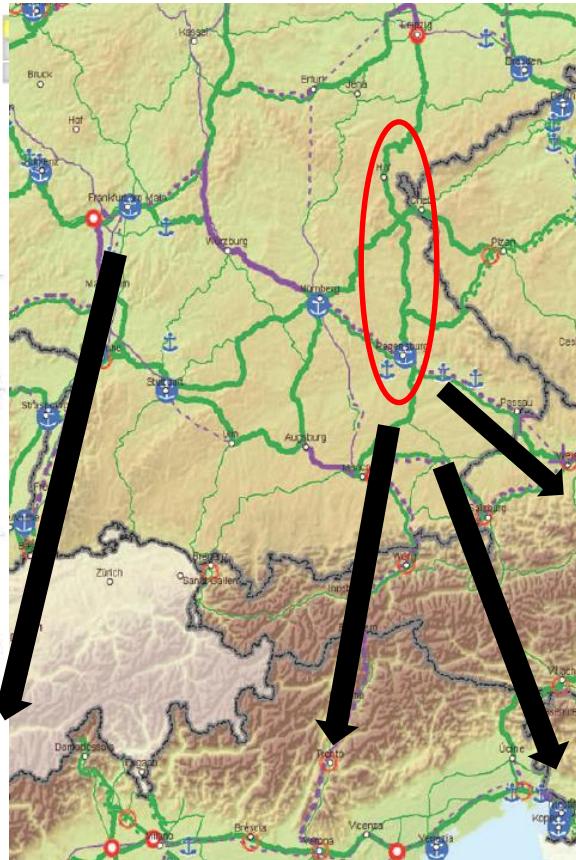
National

2009 Wachstumsprogramm DB Netz AG – Güterzugkorridor Ost



EU

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



- Verlagerung Güterverkehr N-S auf die aktuell gering belastete Strecke Hof-Regensburg
- Zweite Hauptachse für Güterverkehr in N-S Richtung
- Zulaufstrecke zum Brenner-Basis-Tunnel (Fertigstellung geplant 12/2026)
- 2011.: TEN-V – Trans Europäisches Netz Verkehr – Güterverkehr, Kernnetz: Fertigstellung bis 2030
- März 2016 Aufnahme MAK-R in den vordringlichen Bedarf Entwurf BVWP 2030

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

Quelle Abbildung:

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

2. TEN-V Korridor Skandinavien-Mittelmeer



Ziel die Schaffung einer einheitlichen Struktur im TEN-V Netz:

- Vollständige Elektrifizierung $\Rightarrow \times$
- Mindestgeschwindigkeit 100 km/h $\Rightarrow \checkmark$
- Zuglänge >740 m für Güterzüge $\Rightarrow \checkmark$
- Durchgängiges ETCS (= Europäisches Zugsicherungs- und –steuersystem (Kapazität-Blockbildung!!!)) $\Rightarrow \times$
- Einheitliches Lichtraumprofil $\Rightarrow \times$

\Rightarrow **große Attraktivität der Strecke, Verbesserung des Streckenangebotes = zukünftig große Nachfrage**

Nachfrage hat schon begonnen:



NetzNachrichten

Juni 2016 | Ausgabe 2/16

Informationen für Kunden der DB Netz AG und Interessierte

Neue Korridore bringen neue Kunden

Quelle Abbildung:

Scandinavian-Mediterranean, Core Network Corridor Study, Final Report, December 2014

Inhalte der Präsentation

1. Vorstellung – Forum Bahnlärm
2. TEN-V Korridor Skandinavien-Mittelmeer
- 3. Aktueller Stand zum Ausbau/Ertüchtigung der Strecke**
4. Grundsätzlicher Ablauf bei Bahnprojekten
5. Lärm- und Erschütterungsschutz – Erwartung und Realität
6. Welche Aussagen haben wir bekommen
7. Ergebnis und Einschätzung
8. Was tun ?

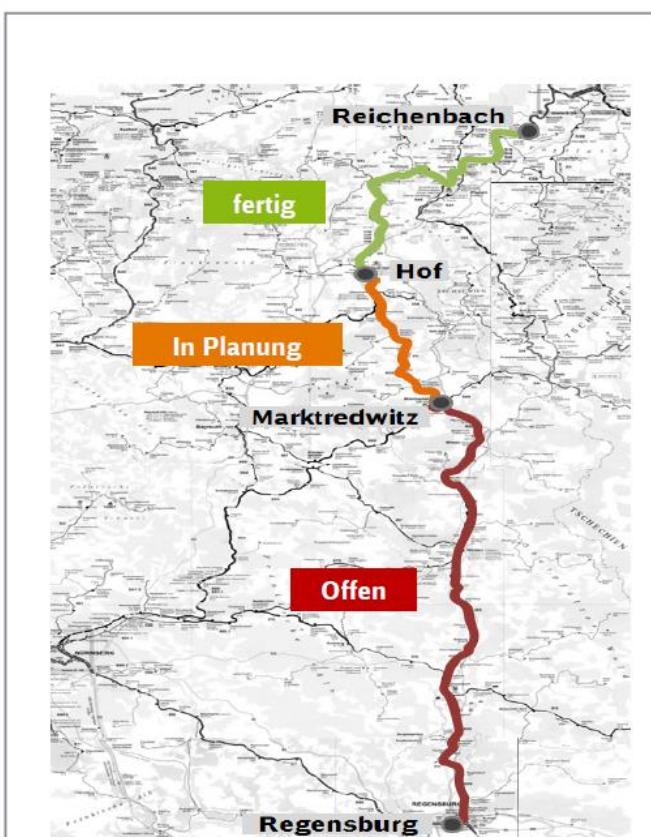
3. Aktueller Stand, Ausbau/Ertüchtigung

Bahnausbau Nordostbayern

Elektrifizierungslücke Ostkorridor



Weitere Informationen auf: www.bahnausbau-nordostbayern.de



Abschnitt Reichenbach - Hof

- Seit 2013 in Betrieb

Abschnitt Hof – Marktredwitz

- 2 Planfeststellungsabschnitte
- im BVWP 2003 enthalten
- Ist Teilstück der Franken-Sachsen-Magistrale (Nürnberg-Marktredwitz-Hof-Dresden)
- Vorplanungen für die Elektrifizierung des Streckenabschnitts Marktredwitz-Hof laufen
- Planfeststellungen stehen in diesem Jahr an; beginnen bereits ab dem 13.08.16
- geplante Inbetriebnahme 12/2022

Abschnitt Marktredwitz –Regensburg

- im Entwurf des BVWP 2015 enthalten als Maßnahme des vordringlichen Bedarf – Engpassbeseitigung (VB-E) Projekt 2-019-V01 Ausbau (ABS) Hof-Marktredwitz-Regensburg-Obertraubling (Ostkorridor Süd)
 - ⇒ Projekt noch anpassbar?!

Inhalte der Präsentation

1. Vorstellung – Forum Bahnlärm
2. TEN-V Korridor Skandinavien-Mittelmeer
3. Aktueller Stand zum Ausbau/Ertüchtigung der Strecke
- 4. Grundsätzlicher Ablauf bei Bahnprojekten**
5. Lärm- und Erschütterungsschutz – Erwartung und Realität
6. Welche Aussagen haben wir bekommen
7. Ergebnis und Einschätzung
8. Was tun ?

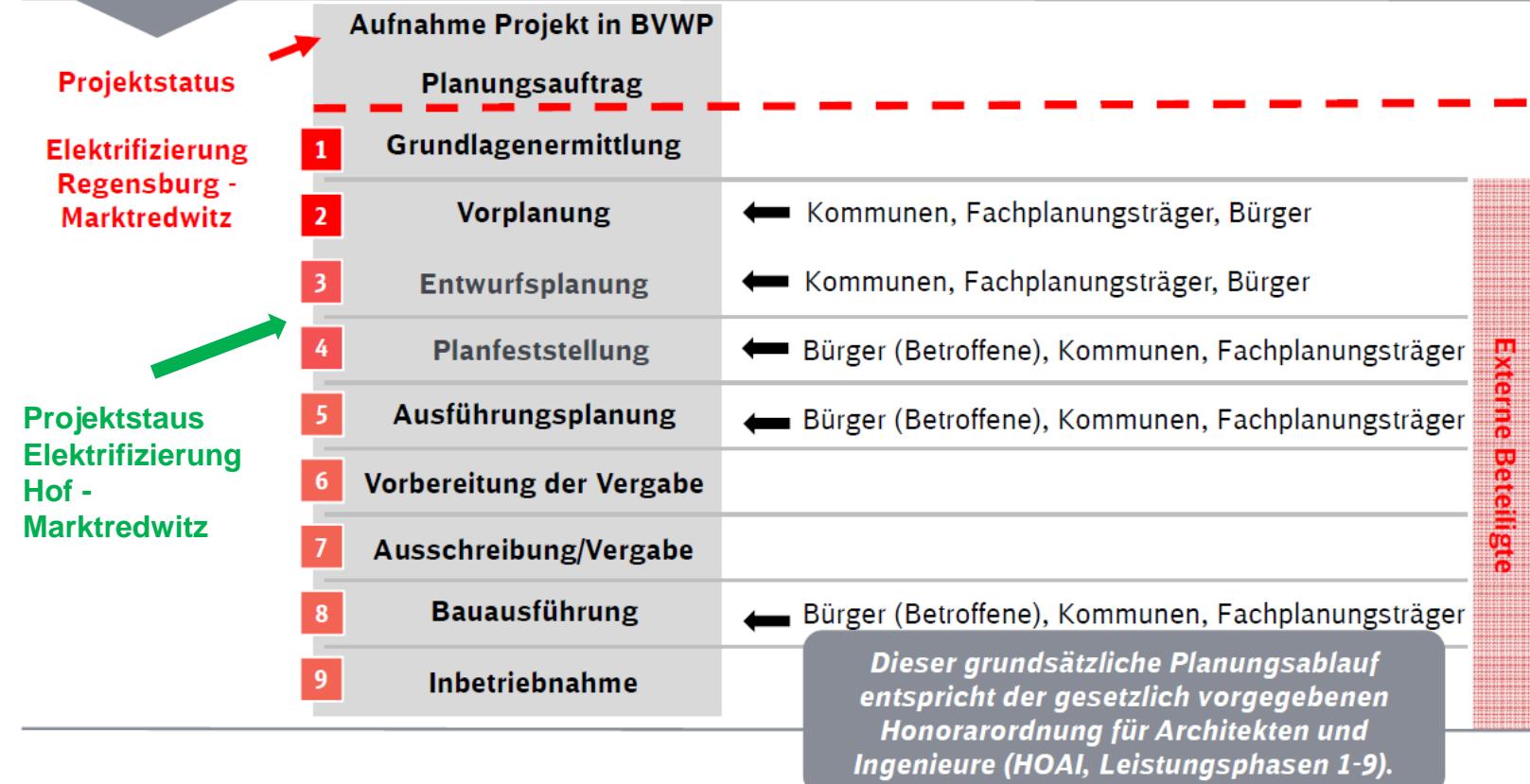
4. Grundsätzlicher Ablauf bei Bahnprojekten

Bahnausbau Nordostbayern

Grundsätzlicher Ablauf bei Bahnprojekten



Vorstellung des Vorhabens



Inhalte der Präsentation

1. Vorstellung – Forum Bahnlärm
2. TEN-V Korridor Skandinavien-Mittelmeer
3. Aktueller Stand zum Ausbau/Ertüchtigung der Strecke
4. Grundsätzlicher Ablauf bei Bahnprojekten
- 5. Lärm- und Erschütterungsschutz – Erwartung und Realität**
6. Welche Aussagen haben wir bekommen
7. Ergebnis und Einschätzung
8. Was tun ?

5. Lärm-/Erschütterungsschutz – Erwartungen

Entwickelte innovative Maßnahmen für die verschiedensten Ausbreitungsorte



Schienenstegdämpfer/abdeckung



Gabionenwände



Brückenentdröhnung



Geländeraufschüttung



High speed Grinding



Niedrige SSW



Schienenschmiereinrichtungen



Radsatzschmieranlage



5. Lärm-/Erschütterungsschutz – Erwartungen

- Verkehrslärm ist für die Betroffenen ein wichtiges Thema.
- Lärm und der Wunsch nach Lärmschutz mobilisiert Menschen.
- Lärm und Lärmschutz sind in den Medien ständig präsent.
- Viele Rechtsgrundlagen in D und durch die EU

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

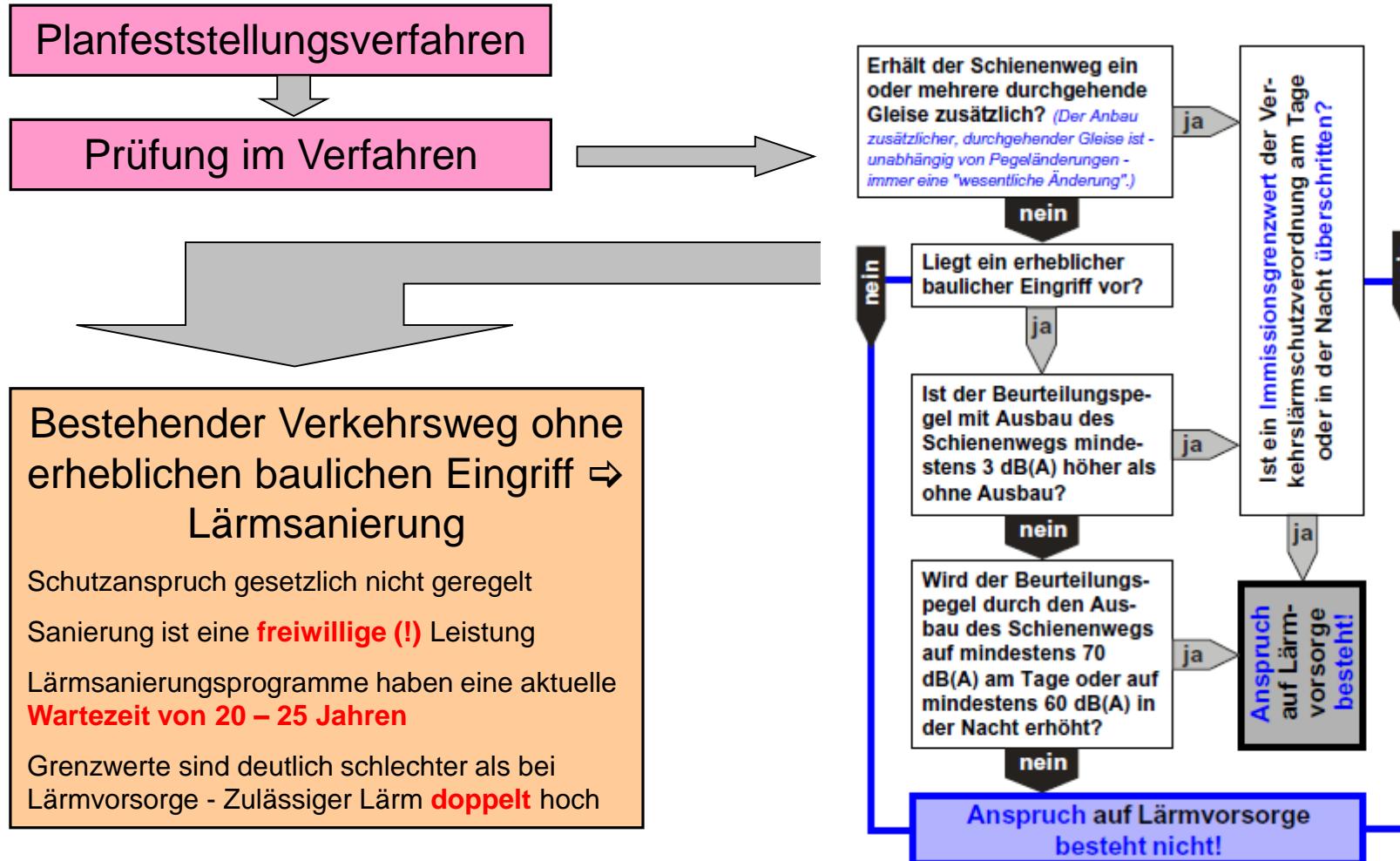
N I C H T S !!

Keine Lärmvorsorge- und Erschütterungsschutzmaßnahmen !!!

Kommunen/Bürger werden mit Folgen alleine gelassen !!!

Mehr Schienengüterverkehr bedeutet massiv mehr Lärm und Erschütterungen, insbesondere nachts !!!

5. Lärmschutz – Rechtsgrundlage in Deutschland



Quellen: u.a. Deutscher Landkreistag, Deutscher Städettag – Schutz gegen Schienenlärm, 2002 und BMVI: Lärmschutz im Schienenverkehr, Mai 2014, S. 25

5. Lärmschutz – Rechtlicher Unterschied

Wichtiger rechtlicher Unterschied bei „gleichem Bahnlärm“

**Neubaustrecke oder
Bestandsstrecke mit
wesentlicher baulicher
Änderung**

Lärmvorsorge mit sofortigem
gesetzlichem Anspruch

BlmSchG, BlmSchV
Grenzwertvorgaben Wohngebiete
tagsüber: 59 dB (A)
nachts: 49 dB (A)

Abschnittsweiser Anspruch für
alle Kommunen

**Bestandsstrecke ohne
wesentliche bauliche
Änderung**

Lärmsanierung freiwillig und mit
langen Wartezeiten

Bundesaushaltsgesetz
Grenzwertvorgaben Wohngebiete
tagsüber: 70 dB (A)
nachts: 60 dB (A)

Jede Kommune auf sich alleine
gestellt

**Ziel: Rechtsverbindliche Zusage für Lärmvorsorgemaßnahmen und zwar
jetzt !!!**

Inhalte der Präsentation

1. Vorstellung – Forum Bahnlärm
2. TEN-V Korridor Skandinavien-Mittelmeer
3. Aktueller Stand zum Ausbau/Ertüchtigung der Strecke
4. Grundsätzlicher Ablauf bei Bahnprojekten
5. Lärm- und Erschütterungsschutz – Erwartung und Realität
- 6. Welche Aussagen haben wir bekommen**
7. Ergebnis und Einschätzung
8. Was tun ?

6. Welche Aussagen haben wir bekommen?

Das Problem: Unterschiedliche Aussagen, fehlende Klarheit und viele Fragen zum Thema Lärmschutz

28.10.2009 Ingenieurbüro Kottermair:

„Elektrifizierung... keine sog. „wesentliche Änderung“, da...keine Kausalität zwischen Elektrifizierung und Lärmsteigerung vorliegt, weil die Strecke auch mit Diesellokomotiven befahren werden kann.“

15.01.2010 DB Netz AG:

„Es muss also eine Kausalität zwischen dem baulichen Eingriff und einer hierdurch veränderten Schallsituation bestehen. Dies ist in aller Regel bei einer bloßen Elektrifizierung nicht der Fall, da sich allein aufgrund einer Elektrifizierung weder die Zugzahlen noch die Zuggeschwindigkeiten – als wesentliche Parameter für eine zu schützende Veränderung der Schallsituation- verändern.“

26.02.2015 BMVI:

„Bei der Elektrifizierung handelt es sich ... lediglich um eine Änderung von Betriebsanlagen einer Eisenbahn.

... sofern sich der Beurteilungspegel des von der Bahnstrecke ausgehenden Bahnlärms hinreichend ändert, ist es aber gut möglich, dass eine „wesentliche Änderung“ ... eintritt.

6. Welche Aussagen haben wir bekommen?

Das Problem: Unterschiedliche Aussagen, fehlende Klarheit und viele Fragen zum Thema Lärmschutz

22.06.2016 Bahnsprecher Michael Schmidt (Frankenpost):

„ Durch das Vorhaben wird die aktuelle Gesetzeslage umgesetzt. Die konkreten Ergebnisse werden im Zuge schalltechnischer Gutachten ermittelt und sind Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen. **Eine Elektrifizierung an sich bringt keinen Anspruch auf Lärmschutz mit sich**, da damit derzeit keine Kapazitätsausweitung vorgesehen.“

OVG Schl.-Holst., 4 K 20/94 vom 22.05.1997:

Leitsatz: „Die bloße Elektrifizierung einer Bahnstrecke löst keine Pflicht zur Lärmvorsorge aus, denn sie ist als solche nicht geeignet, die Lärmsituation nachteilig zu verändern.“

6. Welche Aussagen haben wir bekommen?

Planfeststellungsrichtlinien (PF-RL) des EBA vom 07/2015:

Regelliste (Anhang 1.2, Seite 76):

In welchen Fällen ein Planfeststellungsverfahren nach § 18 AEG notwendig wird oder auch nicht.

Anhang 1.3 Regelliste

Anwendungshinweise:

Die Liste beinhaltet immer wiederkehrende Maßnahmen und ordnet sie rechtlich ein. Die Kennzeichnung in den Spalten B bis D dient lediglich der begrifflichen Einordnung. Eine verfahrensrechtliche Orientierung ist für den Regelfall nur in den Spalten E und F getroffen.

Die in den Spalten C und D gekennzeichneten Einzelfälle brauchen dem EBA im Regelfall nicht vorgelegt werden. Diese Maßnahmen können als Einzelmaßnahmen nicht Gegenstand einer Zulassungsentscheidung nach § 18 AEG sein. Das gilt auch dann, wenn durch diese Maßnahme Rechte oder abwägungserhebliche Belange Dritter, auch öffentliche Belange, berührt werden. In diesen Fällen muss der Vorhabenträger ggf. nach anderen Vorschriften (z. B. Naturschutzgesetze, Wassergesetze, Denkmalschutzgesetze) erforderliche Genehmigungen bei den zuständigen Behörden und notwendige privatrechtliche Zustimmungen einholen.

Die Kennzeichnung in Spalte E bedeutet, dass – je nach Einzelfallbewertung – als Verfahren i. d. R. eine Planfeststellung oder Plangenehmigung erforderlich ist.

	A	B	C	D	E	F	G
	Einzelmaßnahme	Betriebsanlage	Keine bauliche Maßnahme	Unterhaltung (U) / Zubehör (Z) / sonstige bauliche, planungsrechtlich nicht relevante Maßnahme (S)	Neubau oder Änderung (Verfahren i. d. R. Planfeststellung oder Plangenehmigung)	Neubau oder Änderung (Verfahren i. d. R. Entfallensfeststellung)	Bemerkungen
77.1	STE, Oberleitung, Neubau, Anderung und Rückbau von Kuppelstellen	X		Z			wie Nr. 23
81	STE, Signal, ETCS-Ausstattung Korridor A für ETCS Level 2/Level 1 LS Prototyp	X		Z			

Inhalte der Präsentation

1. Vorstellung – Forum Bahnlärm
2. TEN-V Korridor Skandinavien-Mittelmeer
3. Aktueller Stand zum Ausbau/Ertüchtigung der Strecke
4. Grundsätzlicher Ablauf bei Bahnprojekten
5. Lärm- und Erschütterungsschutz – Erwartung und Realität
6. Welche Aussagen haben wir bekommen
- 7. Ergebnis und unsere Einschätzung**
8. Was tun ?

7. Ergebnis und unsere Einschätzung

- Bisher: Keine rechtsverbindliche Zusage für Lärmschutzmaßnahmen nach der Lärmvorsorge und oder ob überhaupt Lärmschutz- und Erschütterungsschutzmaßnahmen mit dem Ausbau kommen
- Verweis auf Planfeststellungsverfahren verschafft Beteiligten (BMVI, Bahn, Politik) Zeit und Luft
- Mit dem Verweis auf das Planfeststellungsverfahren als ein rechtsstaatliches Verfahren ist zum jetzigen Zeitpunkt keine verbindliche Aussage möglich, ob ein Lärmschutz kommt oder nicht.
 - ⇒ Rechtsunsicherheit wird in der Region große Ängste schüren
(Hinweis: Ängste schüren nicht diejenigen, die darauf hinweisen)
 - ⇒ Spektrum reicht von:
Kein Lärmschutz, „nur“ Schallschutzfenster (passiver Lärmschutz), aktiver Lärmschutz an der Bahnstrecke
- Auch wenn ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt wird bedeutet dies nicht, dass auch ein Anspruch auf Lärmvorsorge entsteht

Inhalte der Präsentation

1. Vorstellung – Forum Bahnlärm
2. TEN-V Korridor Skandinavien-Mittelmeer
3. Aktueller Stand zum Ausbau/Ertüchtigung der Strecke
4. Grundsätzlicher Ablauf bei Bahnprojekten
5. Lärm- und Erschütterungsschutz – Erwartung und Realität
6. Welche Aussagen haben wir bekommen
7. Ergebnis und unsere Einschätzung
- 8. Was tun ?**

9. Was tun?

Das Projekt 2-019-V01 „ABS Hof-Marktredwitz-Regensburg-Obertraubling (Ostkorridor Süd), im Entwurf zum BVWP inhaltlich so zu ändern, dass Lärm- und Erschütterungsschutzmaßnahmen darin enthalten sind (PF-RL).“

Beschluß des Bundesages vom 26.01.2016:

Menschen- und umweltgerechte Realisierung europäischer Schienennetze

Punkt 4: „...bei der Realisierung von Schienengütertrassen im Rahmen der Verkehrskorridore des TEN-Verkehr-Kernnetzes die rechtliche Gleichstellung von Ausbaustrecken an Neubaustrecken sicherzustellen“

9. Was tun?

Der Ausbau Korridor Ost/TEV-V-Strecke muss folgende Kriterien erfüllen:

wirtschaftlich

zukunftstauglich

menschenverträglich

umweltgerecht

aber:

- Ohne Menschenverträglichkeit und Umweltgerechtigkeit kein Ausbau
- Ohne Lärm- und Erschütterungsschutzmaßnahmen kein Ausbau

bisher:

**Elektrifizierung,
aber nur mit effizienten Lärm- und Erschütterungsschutzmaßnahmen**

Frage: Änderung der Strategie notwendig??:

**Ohne Lärm- und Erschütterungsschutzmaßnahmen,
NEIN zur Elektrifizierung**

**„Wir sind nicht nur für unser Tun verantwortlich,
sondern auch für das,
was wir nicht tun“**

Moliere, franz. Dichter (1622 – 1673)

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit