

1. Umrüstung lauter Güterwaggons auf Flüsterbremsen
2. Entwurf eines Gesetzes zum Verbot lauter Güterwagen
3. Kommentar des Forums Bahnlärm
4. Einflüsse auf das zukünftige Güter-Schienenverkehrsaufkommen

## 1. Umrüstung lauter Güterwaggons auf Flüsterbremsen (LL-Sohle)

„Viel Lärm um nichts“ betitelt das Handelsblatt im Dezember 2016<sup>1</sup> einen Artikel zur Umrüstung der hierzulande verkehrenden Güterwaggons. Bis 31.12.2016 sollte die Hälfte der 180.000 Güterwaggons umgerüstet sein. Tatsächlich meldeten der Staatskonzern Bahn und die Privatunternehmen Vollzug. Der Autor, Dieter Fockenbrock, beschreibt sehr detailliert, dass dies nur Dank einer Zahlenakrobatik gelungen ist. So betrug per November 2016 die in Deutschland aktiv gemeldeten Güterwaggons „nur“ 166.045 Stück.

Sein Fazit: „Von 83.000 Waggons, die auch nach den herabgesetzten Zahlen jetzt umgerüstet sein müssten, um die Vorgabe zu erfüllen, sind das bei der DB und den Privaten allenfalls 62.600. Von Sanktionen ist jedenfalls aus dem Bundesverkehrsministeriums nichts zu hören. Die tatsächliche Umrüstung könne erst ab April 2017 „evaluiert“ werden, heißt es in der Behörde. Erst dann seien alle umgerüsteten Waggons gemeldet. Der Druck ist raus. „Hier geht es um Symbolpolitik“, verteidigt ein Kenner die Zahlenspielerei.“

„Symbolpolitik“ ist mehr als zutreffend. Man darf also weiter gespannt sein, ob die Eisenbahnverkehrsunternehmen es bis Ende 2020 schaffen, alle Güterwaggons umzurüsten. Denn mit Beginn des Netzfahrplans 2020/2021 am 13. Dezember 2020 soll das Fahren oder Fahrenlassen von Güterzügen, in die laute Güterwagen eingestellt sind, auf dem deutschen Schienennetz verboten sein.

## 2. Entwurf eines Gesetzes zum Verbot des Betriebes lauter Güterwagen (Schienenlärmschutzgesetz – SchlärmschG)

Die Bundesregierung hat am 22.02.2017 einen Entwurf eines Gesetzes zum Verbot des Betriebs lauter Güterwagen (Schienenlärmschutzgesetz – SchlärmschG) vorgelegt.<sup>2</sup>

Wichtig zur Kontrolle dieses Gesetzes ist der Aufbau eines Lärm-Monitoring-Systems. Hierzu heißt es in dem Gesetzentwurf:

„Das BMVI beabsichtigt, ein deutschlandweites Monitoring-System einzuführen. Damit soll der Fortschritt der Umrüstung von Güterwagen auf LL-Sohlen und der vermehrte Einsatz leiser Güterwagen transparent und für die Öffentlichkeit nachvollziehbar dargestellt werden. Mit 17 Messstellen an aufkommensstarken Hauptstrecken werden mehr als zwei Drittel des gesamten Schienengüterverkehrs erfasst. Derzeit wird das Konzept für ein solches Monitoring-System erarbeitet. Die Messergebnisse sollen veröffentlicht werden.“

<sup>1</sup> Handelsblatt Nr. 234 vom 2./3./4. Dezember 2016, Seite 22, „Eisenbahnverkehr – Viel Lärm um nichts“ von Dieter Fockenbrock

<sup>2</sup> Deutscher Bundestag Drucksache 18/11287, link: <http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/18/112/1811287.pdf>  
[www.lautwirds.de](http://www.lautwirds.de), V.i.S.d.P. zusammengestellt von Peter Exner, 92665 Altenstadt, 02. April 2017

### 3. Kommentar des Forums Bahnlärm:

Grundsätzlich ist ein Verbot von lauten Güterwaggons ab Dezember 2020 zu begrüßen. Da sich Bahnlärm jedoch aus mehreren Komponenten und Ursachen zusammensetzt (nicht nur von Schallemissionen der Güterwaggons) ist dies Verbot nur ein (kleiner) wichtiger Baustein, um Bahnlärm zukünftig nicht nur rechnerisch zu reduzieren.

Richtig und wichtig ist es den Lärm an der Quelle zu reduzieren oder noch besser zu vermeiden. Vor Lärm, der gar nicht entsteht, muss man auch nicht aufwändig schützen. Es gibt also beim Bahnlärm noch viel zu tun.

Was zu tun ist, das zeigt **ein aktueller Forschungsbericht des Umweltbundesamtes** auf. Im März 2017 wurde der Schlussbericht „**Strategien zur effektiven Minderung des Schienenverkehrslärm**“ veröffentlicht<sup>3</sup>. Er umfasst 361 (!) Seiten.

Im „Punkt 13. Empfehlungen“ findet sich folgendes:

„Aufgrund des wachsenden Lärmproblems des Schienengüterverkehrs (SGV) in Deutschland ist die Umsetzung von Maßnahmen zur Lärmreduzierung unabdingbar. Das wichtigste Ziel der Politik besteht derzeit in der möglichst weitgehenden Beseitigung der GG-Sohlen von den in Deutschland verwendeten Bestandswagen. Aber auch nach vollständigem Ersatz der GG-Sohlen wird das Lärmproblem noch nicht beseitigt sein. Es verbleibt ein Bedarf für Lärmreduktionen um weitere 10 dB(A), teilweise sogar um 15 dB(A) in dicht besiedelten Gebieten. Diese Belastung wird noch zunehmen, wenn die für die nächsten Jahre prognostizierten Steigerungen des SGV eintreten. In Kapitel 5 wurde ein Überblick über die Ursachen und das Ausmaß der Belästigung durch den Schienengüterverkehr gegeben.

Der durch GG-Sohlen verursachte Schall übertönt derzeit viele andere Lärmquellen oder lässt sie jedenfalls als zweitrangig erscheinen. Nach dem Ersatz der GG-Sohlen und der Abnahme der Radrauheit wird daher eine Vielzahl anderer Lärmquellen in den Vordergrund der Wahrnehmung und Beachtung treten:

- Weitere Lärmquellen am Wagen (z.B. klappernde Bremsgestänge)
- Lärmursachen an der Infrastruktur (insb. Schienenrauheiten)
- Kurven- und Bremskreischen
- Schadhafte Stellen am Wagen (insb. Flachstellen am Rad) oder am Gleis (z.B. schadhafte Schienenstoßstellen)
- Lärmquellen an der Lokomotive.

**Um diese Lärmquellen einzudämmen, müssen weitere technische Maßnahmen ergriffen werden, sowohl an der Infrastruktur, als auch an den Lokomotiven und den Wagen.“<sup>4</sup>**

Das Verbot für den Betrieb lauter Güterwaggons ab 2020 wird für die Betroffenen nicht den Effekt bringen, den die Politik gebetsmühlenartig bewirbt: Die Halbierung des Bahnlärms.

Warum ist das so?

- weil seitens der Politik über 2020 hinaus keine weiteren Lärmreduzierungen an der Quelle geplant sind. D.h. laute Diesel-Lokomotiven mit Oldtimer-Charakter, (wie z.B. das Modell BR 232, dürfen weiter betrieben werden.
- weil flächendeckende Ist-Messungen der Vorbeifahrpegel von Güterzügen weder vor noch nach der Umrüstung auf LL-Sohlen durchgeführt werden und sich eine Halbierung des Lärm nur rechnerisch und unter Idealbedingungen (z.B. geschliffene Gleise) ergibt. Messungen

<sup>3</sup> Siehe link: [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2017-03-08\\_texte\\_19-2017\\_minderung-schienengueterverkehrslaerm.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2017-03-08_texte_19-2017_minderung-schienengueterverkehrslaerm.pdf)

<sup>4</sup> Siehe Endbericht „Strategien zur effektiven Minderung des Schienengüterverkehrslärms“ im Auftrag des Umweltbundesamtes, veröffentlicht im März 2017, Seite 289

der Messstelle Hamminkeln zeigen, dass von 2010 bis 2013 die Vorbeifahrpegel vorbeifahrender Güterzüge nicht leiser geworden sind (siehe [www.schiene-laerm.de](http://www.schiene-laerm.de)).

- weil das angedachte Überwachungs- und Kontroll-Messsystem für den Schienenlärm (Monitoring-System) mit 17 Messstellen „nur“ 2/3 der Strecken abdecken wird. Und an den restlichen Strecken? Wie überwacht man hier Lärm-Rowdies?
- weil niemand die Laufeigenschaften der umgerüsteten Räder in regelmässigen Abständen kontrollieren wird (z.B. mittels einem Rad-TÜV) und defekte Räder sofort wechseln wird. *(Anmerkung: Wagenmeister führen zwar eine Sichtkontrolle vor Fahrtbeginn durch, bei der grundsätzlich Flachstellen mit einem betrieblichen Grenzmaß optisch erkennbar sind. Die betriebswirtschaftliche Optimierung der Instandhaltungsprozesse ist jedoch unternehmerische Aufgabe der für die Instandhaltung zuständigen Unternehmen (ECM - Entity in Charge of Maintenance)).*
- weil es jetzt bereits umgerüstete und/oder neue Waggon gibt, die aufgrund des normalen Verschleisses wieder laut geworden sind.

Die Aussage „**Halbierung des Schienenlärms bis 2020**“ bewegt sich auf ähnlichem Niveau wie die Aussagen aus dem Bundesverkehrsministerium (PStS Enak Ferlemann) und der Deutschen Bahn (Ronald Pofalla, Vorstand der DB): „**Die betroffenen Bürger können sich darauf verlassen, dass sie den bestmöglichen Schallschutz bekommen, der ihnen zusteht.**“

Beide Formulierungen sind aus Marketing-Sicht positiv, aber auch juristisch geprüft.

Kritisch hinterleuchtet ist zu befürchten, dass die damit verbundenen geweckten Erwartungen bei Anwohnern und Kommunen nicht erfüllt werden.

**Es müssen zwingend weitere Lösungen zur Vermeidung und Reduzierung von Bahnlärm seitens der Politik verfolgt werden. Es bleibt keine Zeit sich mit der Umrüstung auf LL-Sohlen zurückzulehnen und sich „nur“ auf dem Schienenlärmschutzgesetz auszuruhen.**

Die beiden von Herrn Dobrindt kommunizierten Ansätze zur Strategie „Leise Schiene“ müssen konsequent und für Anwohner auch **rechtsverbindlich** angegangen werden. Dies sind:

- der Lärmschutz an der Strecke wird ertüchtigt (z.B. durch innovative Lärmschutzmaßnahmen, Schallschutzwände, -fenster) und
- Vorschriften werden verschärft (z.B. Abschaffung Schienenbonus, strengere Lärmschutzwerte, Fahrverbot laute Güterwagen etc.).

Doch hierzu gibt es über das Jahr 2020 hinaus noch keinerlei konkrete Ansätze. Die Politik, ist gefordert.

Die geplante Umsetzung des Fahrverbots für laute Güterwaggon ab 2021 ist positiv zu bewerten. Folgen hieraus müssen aber nicht nur positiv sein:

Bei der rechnerischen Ermittlung der Schallwerte nach Schall03 kommt dann der reduzierte Schallwert für Güterzüge zum Ansatz. Dies kann bei der bestehenden rechtlichen Lage dazu führen, dass die im Bundesimmissionsschutzgesetz BImSchV aktuell geltenden Grenzwerte eingehalten werden und kein Rechtsanspruch auf Lärmvorsorge mehr besteht. Ein Alptraum für von Bahnlärm Betroffene an Bestand-, Aus- und Neubaustrecken. Über diese mögliche Folge spricht keiner. Es ist an der Zeit dies zu tun.

**Eine Änderung der BImSchV ist daher zwingend notwendig und muss umgehend angegangen werden.**

#### 4. Einflüsse auf das zukünftige Güter-Schienenverkehrsaufkommen

#### Prognose des zukünftigen Güterverkehrsaufkommens auf dem Teilstück Hof-Regensburg / Güterkorridor Ost.

#### Logistik ist, wenn sich Waren den günstigsten Weg suchen

Bei Veranstaltungen wird uns immer wieder die gleiche Frage gestellt: „**Woher soll denn der ganze Güterverkehr kommen? Da fährt doch eh keiner! Das werden nicht so viel Güterzüge.**“

Bereits im Newsletter Mai 2016 haben wir den TEN-V Korridor Skandinavien-Mittelmeer näher beschrieben<sup>5</sup>. Fünf weitere Gründe, warum der Güterverkehr auf der Bahnstrecke Hof-Regensburg im Zeitraum bis 2030 noch wesentlich mehr zunehmen wird, sind:

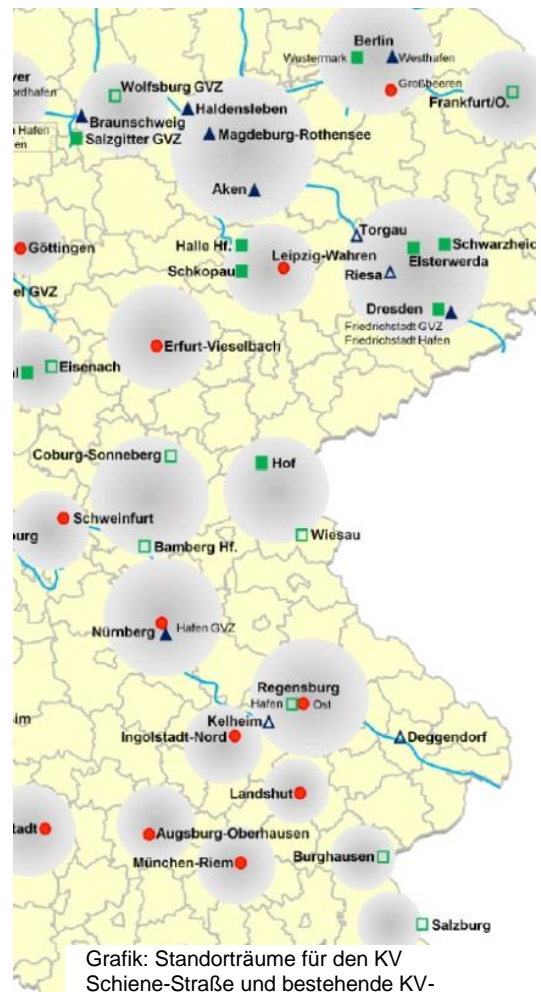
1. Die Kapazitätsausweitungen der Güterverkehrszentren GVZ entlang der Strecke z.B. in Hof, Wiesau, Regensburg und des bayernhafenen Regensburg - lokale Komponente
2. Die neue Seidenstraße - eurasische Komponente
3. Der Bau des Brennerbasistunnel und die Eröffnung des Gotthardtunnel - TEN-V Korridore
4. Die Bedeutung des Hafens Triest - TEN-V-Korridor
5. Verlagerungen von Güterzügen von anderen Strecken - nationale Komponente

Die Details zu den oben genannten Punkten:

#### Zu 1: Kapazitätsausweitungen der GVZ

Nach den Daten der „**Verkehrsverflechtungsprognose 2030**“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur<sup>6</sup>, beträgt das Güterverkehrsaufkommen von Bayern in Richtung der deutschen Seehäfen Hamburg/Bremerhaven entlang des Ostkorridors rund 1,7 Millionen Tonnen. Aktuelle Prognosen belegen, dass bis zum Jahr 2030 das Aufkommen im Schienengüterverkehr entlang des Ostkorridors nach Hamburg und Bremen/Bremerhaven um rund 80% wachsen wird. Dabei ist insbesondere ein deutliches Wachstum im Schienengüterverkehr mit Containern zu beobachten. Neben dieser zunehmenden mengenmäßigen Bedeutung wird auch die wirtschaftliche Bedeutung des Ostkorridors kontinuierlich zunehmen.

Im Rahmen des **Projektes des LKZ Prien** (siehe Newsletter vom März 2017) wurden die Umschlagvorgänge der Standorte Burghausen, Hof und Regensburg in den Jahren 2010 sowie 2015 gegenübergestellt. Dabei ist in den betrachteten Terminals eine Steigerung der Umschlagmenge von ca. 75 % (mit Burghausen) und ca. 53% (ohne Burghausen) zu beobachten.



Grafik: Standorträume für den KV Schiene-Straße und bestehende KV-Umschlaganlagen im Basisjahr 2008<sup>7</sup>

<sup>5</sup> Siehe auch Grafik des Scan-med-TEN-V corridor im Anhang 2

<sup>6</sup> Siehe link: <http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/verkehrsprognose-2030.html>

<sup>7</sup> Graphik aus: Erstellung eines Entwicklungskonzeptes KV 2025 in Deutschland als Entscheidungshilfe für die Bewilligungsbehörden, Abschlußbericht vom 12.11.2012, Seite 17



Ein weiteres wichtiges Dokument wurde bereits 2012 als Abschlussbericht „Entwicklungskonzept KV 2025“ erstellt.<sup>8</sup> Seit 1998 wird der Kombinierte Verkehr (KV) von der Bundesregierung gefördert. Dieser Bericht gibt ebenfalls eine Prognose des KV-Aufkommens und des standortbezogenen Bedarfs an Umschlagkapazitäten bis 2025 ab.

Betrachtet man die Umschlagskapazitäten ausgewählter Güterverteilzentren GVZ am Korridor Ost, so werden diese um 160%, d.h. um über das 2,5-fache (!) zunehmen. Hof, Wiesau und Regensburg bauen diese Kapazitäten bereits heute aus, nutzen diese Kapazitäten bereits und erwarten auch für die kommenden Jahre deutliche Nachfragesteigerungen.

Für folgende ausgewählte GVZ am Korridor Ost sind dies:

Standort- raum	2008 (LE)	2015 (LE)	2016 (LE)	2018 (LE)	2025 (LE)	Steigerung in LE	Steigerung in %
Berlin	134.000				335.000	201.000	+150%
Leipzig/Halle	135.000				376.000	241.000	+179 %
Hof	38.000		37.500	80.000	63.000	25.000	+66%
Wiesau <sup>9</sup>			50.000 TEU (2016)	100.000 TEU	---		
Regensburg (bayernhafen)**	111.000	126.000 TEU 2015  Kapazität: 128.000 TEU	130.205 TEU (2016)  Kapazitätser weiterung im Herbst 2016 auf: 200.000 TEU		248.000	137.000	+123%
Bamberg	4.000				53.000	49.000	+1225%
Nürnberg	189.000				506.000	317.000	+168%
Ingolstadt	19.000				53.000	34.000	+179%
Landshut	50.000				97.000	47.000	+94%
München	271.000				737.000	466.000	+172%
Burghausen	20.000				86.000	66.000	+330%
Summe	971.000		50.000	100.000	2.554.000	1.583.000	+163%
<b>Summe</b>		<b>1.021.000</b>			<b>2.654.000</b>	<b>1.633.000</b>	<b>+160%</b>

Tabelle: Entwicklung der Umschlagskapazitäten am TEN-V Korridor Skandinavien-Mittelmeer, ausgewählte Standorträume, Quelle: Zahlen siehe Fußnote 8, rote Zahlen = Eigenrecherche; LE = Ladeinheit, TEU = Twenty-foot Equivalent Unit (Abkürzung TEU, deutsch Standardcontainer)

Dies sind nur die Container. Hinzu kommt der Ausbau bei transportierten Flüssigkeiten, Gefahrgütern, Schüttgut und Holz. Seit September 2014 wird beispielsweise eine Zementverladeanlage im bayernhafen Regensburg betrieben.<sup>10</sup> Diese wird täglich mit modernen Vierachs-Aluwaggonen beliefert, was eine höhere Zugauslastung bedeutet. Mit jedem Zug werden 2.000 Tonnen Zement aus Rüdersdorf/Berlin nach Regensburg transportiert. Der Zug fährt täglich in der Früh beladen von Rüdersdorf/Berlin nach Regensburg und abends leer

<sup>8</sup> Siehe link: <http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/kombinierter-verkehr-entwicklungskonzept-kv-2025.html>

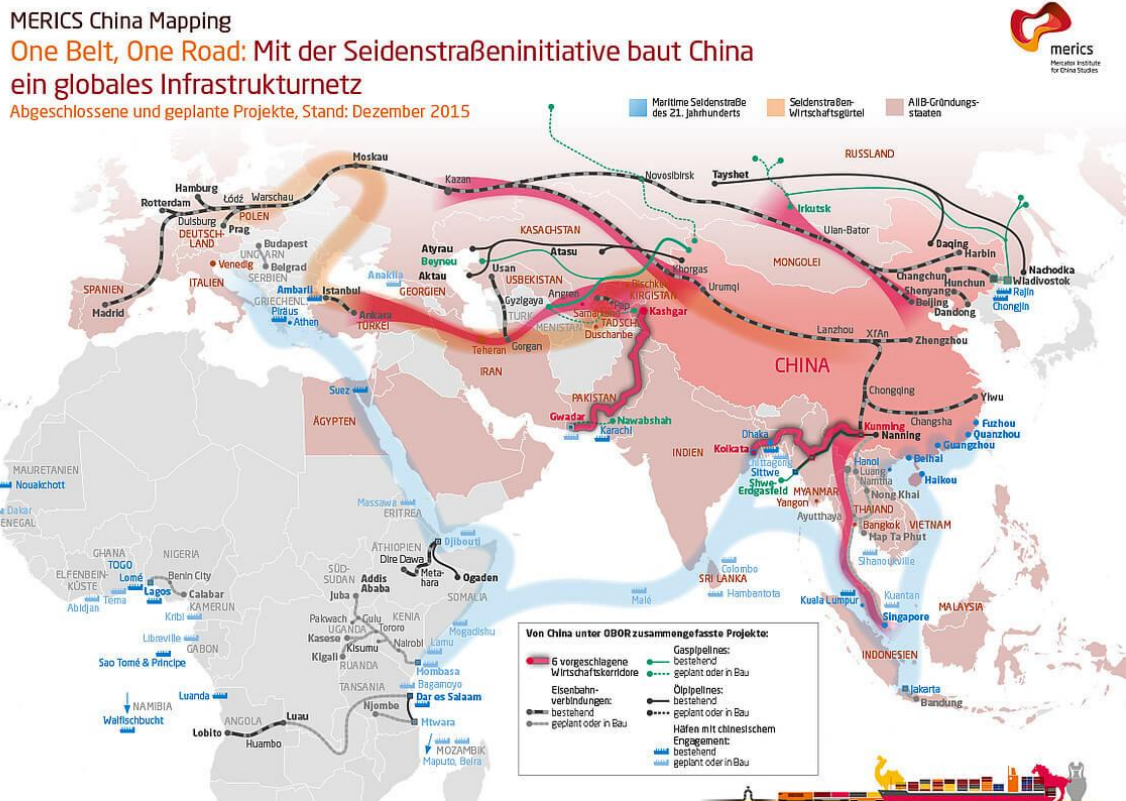
<sup>9</sup> Siehe link <http://www.onetz.de/wiesau/wirtschaft/wiesau-als-internationaler-container-umschlagplatz-von-ziegler-logistik-auf-schiene-direkt-zu-seehaefen-d1710714.html>

<sup>10</sup> siehe link <http://www.donauhafen.de/presse/aktuelle-meldungen/aktuelle-meldungen-detail/article/cemex-weiht-zementverladeanlage-im-bayernhafen-regensburg-ein.html>

wieder zurück. Anwohner kennen diesen Zug: Das ist der Tank-Güterzug, der morgens zwischen 4.45 und 8.30 Uhr die Strecke befährt.

## Zu 2: Die neue Seidenstraße

Am 1. Januar 2015 wurde die Eurasische Wirtschaftsunion ausgerufen. Die neue Seidenstraße eröffnet für die Wirtschaft neue Marktchancen.<sup>11</sup> China, Europa und die Anrainerstaaten werden den Mythos Seidenstraße im 21. Jahrhundert wieder beleben. „One Belt, One Road“ lautet die Strategie: „Ein Gürtel, eine Straße“ umfasst auch den Ausbau des Schienennetzes und der Transportkapazitäten auf dem Landweg.



Grafik: Copyright merics mercator Institut for China Studies<sup>12</sup>

### Schienenverkehrswege - Haupttrouten von China

Zum Projekt gehören auch zwei Eisenbahnlinien, die bereits heute im Einsatz sind. Die DB Schenker nutzt bereits seit 2011 diese Routen. Für den Kunden BMW rollte anfangs täglich ein Zug von Leipzig nach China. Seit 2015 sind es zwei. Auch aus Regensburg bzw. Wackersdorf rollt wöchentlich ein Zug nach Leipzig und dann weiter nach China. Die Fa. Hellmann Worldwide logistics<sup>13</sup> bedient seit 2015 Züge von Nürnberg (bayernhafen) nach



Grafik: Quelle Hellmann worldwide logistic<sup>15</sup>

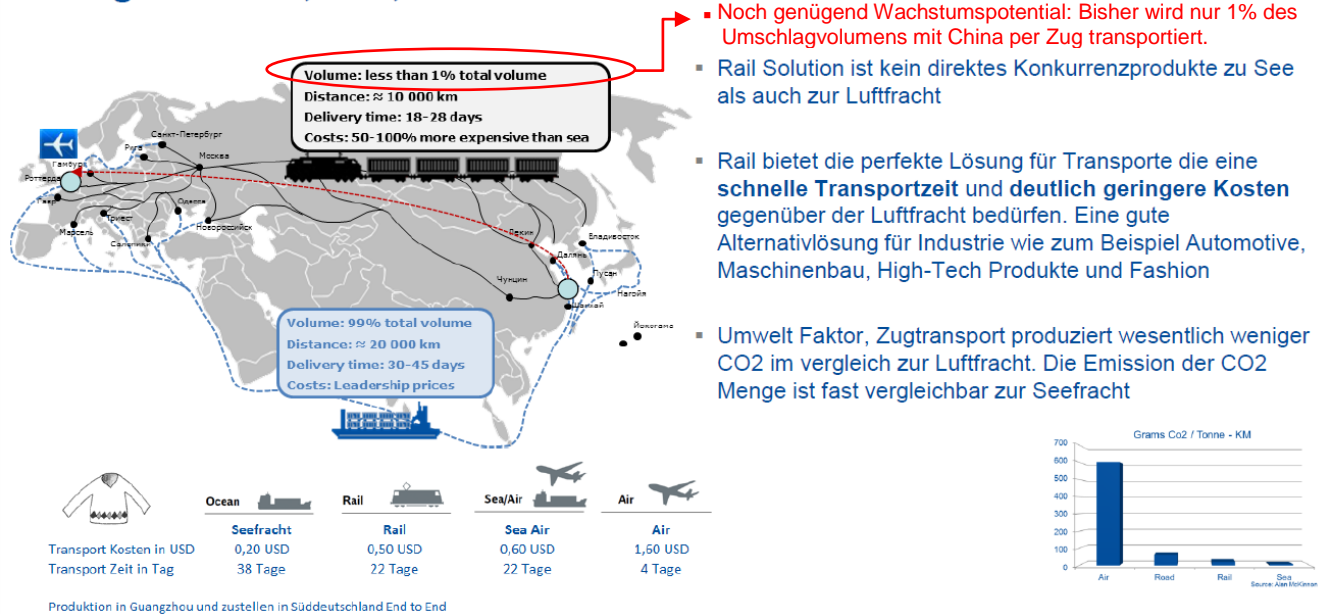
<sup>11</sup> Siehe hierzu auch den Filmbeitrag des NDR: <https://www.ndr.de/fernsehen/sendungen/laender-menschen-abenteuer/Chinas-neue-Seidenstrasse.lma1264.html>

<sup>12</sup> Siehe link: <https://www.merics.org/de/>

<sup>13</sup> Siehe link <http://www.hellmann.net/de/people-s-republic-of-china/Rail-Solutions-International>

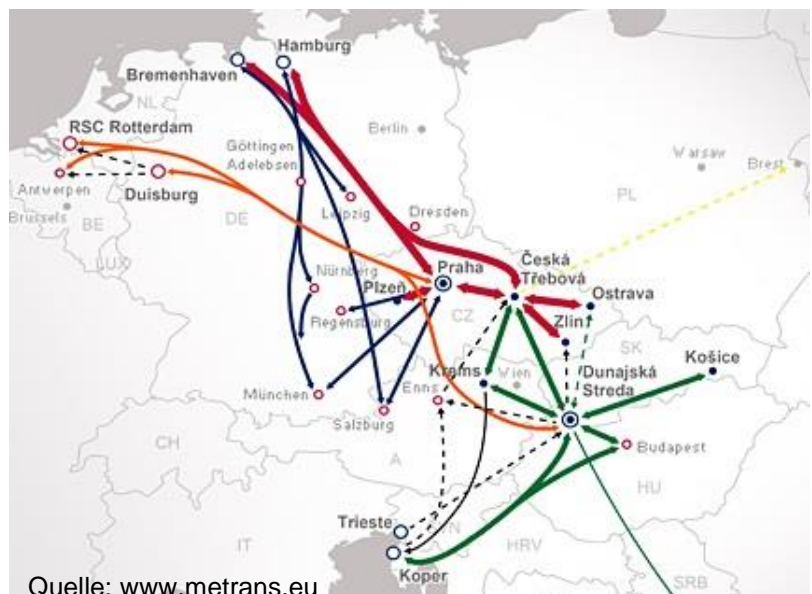
China.<sup>14</sup> China ist Bayerns zweitgrößter Export- und Importpartner. 2016 war China der wichtigste Handelspartner Deutschlands. China exportierte aber mehr nach Deutschland, als aus Deutschland importiert wurde. Wichtigstes Exportland für Deutschland waren die USA.

## Vergleich Luft, See, See Air und Rail



Grafik: Quelle Hellmann worldwide logistic<sup>15</sup>

In Europa, werden die Waren dann z.B. auch über die Tschechische Republik nach Deutschland weitergeleitet. Der RAIL HUB – Terminal CESKA TREBOVA der Fa. METRANS dient dabei seit 2013 bereits als Verteilungsknoten. Zukünftig erfolgt voraussichtlich auch eine Verteilung durch Bayern. Dies erfolgt über Schirnding weiter nach Nürnberg, Hof und Regensburg / München.



**Zu 3: Der Gotthardtunnel und der Brennerbasistunnel und die nördliche Zulaufstrecken**  
Jeder der beiden Alpentunnels hat eine tägliche Kapazität von ca. 260 Güterzügen. Die Schweiz drängt auf einen Ausbau der Zulaufstrecken für den Gotthardtunnel auf deutscher Seite. Hierzu zählt sie neben dem Rheinkorridor auch die Strecke München-Lindau, um Zugang auf den neuen Nord-Süd-Korridor (Ostkorridor) zu haben<sup>16</sup>.

<sup>14</sup> Siehe link <http://tricon-terminal.de/uploads/media/Pressemitteilung.pdf>

<sup>15</sup> Siehe link [http://www.logistikportal-nuernberg.de/fileadmin/user\\_upload/Pressemitteilungen/Presentation\\_Hellmann\\_Rail\\_Eurasia\\_DE\\_.pdf](http://www.logistikportal-nuernberg.de/fileadmin/user_upload/Pressemitteilungen/Presentation_Hellmann_Rail_Eurasia_DE_.pdf)

<sup>16</sup> Siehe link <https://www.bayernkurier.de/wirtschaft/14049-flachbahn-der-superlativen/>

Der Ausbau des Rheinkorridors wird nicht vor 2035 fertig sein. Die Bahnstrecke München-Lindau soll bis 2020 fertiggestellt sein; der Abschnitt Hof-Regensburg wahrscheinlich bis ca. 2025.

Wir können uns somit ausmalen, wo der ganze Verkehr dann laufen wird. Nämlich bei uns. Zusätzlich kommen noch die für Ende 2026 geplante Fertigstellung des Brennerbasistunnels und der Güterverkehr über dessen nördliche Zulaufstrecke dazu.

Beim Ausbau der Zulaufstrecken finanzieren sowohl das Bundesland Baden-Württemberg als auch der Freistaat Bayern diese Schienenprojekte mit.

Winfried Hermann, Minister für Verkehr Baden-Württemberg:

„Um das Projekt (*Anmerkung des Verfassers: Gemeint ist die Rheintalbahn zwischen Mannheim und Basel*) im Rahmen der Bürgerbeteiligung voranzubringen, hat Baden-Württemberg sogar zugesagt, sich an den **Kosten für übergesetzlichen Lärmschutz und für eine umweltfreundliche Trassenführung** mit über 400 Millionen Euro zu beteiligen. Das Land hat hier viel Geld in die Hand genommen, obwohl der Bau von Schienenwegen Bundesaufgabe ist.“<sup>17</sup>

Von einer Beteiligung des Freistaats Bayern an Kosten für übergesetzlichen Lärmschutz und eine umweltfreundliche Trassenführung können die Betroffenen an der Bahnstrecke München-Lindau und im übrigen Bayern nur träumen. Es gibt zumindest Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der gesetzlichen Lärmvorsorge.

Trotzdem ist dem Freistaat Bayern der Ausbau dieser Strecke so wichtig, dass er hier rund 160 Millionen Euro aus Landesmitteln und der ihm für Schienenpersonennahverkehrs-Investitionen zur Verfügung stehenden „Länderquote Bayern der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung“ investiert<sup>18</sup>.

Gegen oberirdische Trassen der Zulaufstrecke zum Brennerbasistunnel wächst im oberbayerischen Inntal bei Rosenheim der Widerstand. Die dortigen Forderungen sind nun Tunnel oder Einhausungen.

Schaut man über die Grenze nach Österreich, stellt man fest, dass dort von 40 km Zulaufstrecke zum Brenner ca. 32 km in Tunnels und Galerien geführt wurden. Diese erhielten noch zusätzlich das größte zusammenhängende Masse-Feder-System zur Körperschall- und Schwingungsisolierung, das bis dato in einem Fahrweg der Eisenbahn installiert wurde.<sup>19</sup>

#### **Fazit:**

**Eine nationale und internationale Bahntrasse und der gleiche Schienengüterverkehr, der den gleichen Lärm verursacht, aber:**

**Deutschland ist nicht Österreich,**

**Bayern ist nicht Baden-Württemberg**

**und die Oberpfalz und Oberfranken sind nicht Oberbayern.**

**Es gibt Gewinner und Verlierer!**

**Traurige Realität in Europa und in Deutschland des 21. Jahrhundert.**

<sup>17</sup> Siehe link: <http://www.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/verkehrsminister-hermann-draengt-auf-ausbau-der-zulaufstrecken-zum-gotthard-basis-tunnel/>

<sup>18</sup> Siehe link <http://www.stmi.bayern.de/med/pressemitteilungen/pressearchiv/2017/45/index.php>

<sup>19</sup> Siehe link <https://www.getzner.com/de/case-studies/zulaufstrecke-nord-zum-brenner-basis-tunnel>



#### Zu 4: Der Hafen Triest

Italien zählt zu einem der vier wichtigsten Partnerländern der bayerischen Wirtschaft. Der Hafen Triest ist der größte Seehafen der oberen Adria sowie bedeutendster überseeischer Umschlagplatz für ganz Süd-, Mittel- und Südosteuropa. Er zählt zu den umschlagsstärksten Häfen in Italien. Europaweit rangiert er auf Platz 14. Aufgrund seiner geographischen Lage verspricht dieser eine Zeitersparnis von 5 Tagen bei der Transitzeit per Seeschiff aus Fernost im Vergleich zu einer Weiterfahrt an einen Nordseehafen.



Grafik: HafenTriest

Im Jahr 2013 wurden 458.000 TEU umgeschlagen. 2016 waren es bereits 486.499 TEU. Mit einer Umschlagskapazität von 700.000 TEU p.a. bietet der Hafen noch genügend freie Ressourcen.

In Zukunft will der Hafen Triest seine Rolle als Eisenbahnhafen ausspielen. Der Fokus richtet sich hierbei auf Österreich und die angrenzenden Länder, hier besonders Bayern. Die Region Friaul hat mit dem Freistaat Bayern einen Vertrag zur Zusammenarbeit abgeschlossen. Um das italienische Bahnnetz Richtung Österreich leistungsfähiger zu machen und den Hafen Triest im großen Stil gut über die Bahn an das Hinterland anzubinden investiert die Region Friaul-Julisch-Venetien 60 Millionen Euro.

Vom Hafen Triest startete am 22. Februar 2017 ein Ganzzugverkehr nach Kiel über die 1.360 Kilometer lange Strecke. **Die bisher einzige Verbindung in Europa von einem Nordhafen zu einem Südhafen.** Zunächst einmal wöchentlich verkehrt ein Ganzgüterzug auf dieser Route. Je nach Nachfrage sind bis zu drei Rundfahrten pro Woche vorgesehen. Befrachtet wird er vom türkischen Logistiker

Ekol<sup>20</sup> und von der Firma TX Logistik traktioniert. Die Trailer kommen per Fähre aus der Türkei in den Hafen Triest, rollen per Bahn nach Kiel und dort weiter mit Fähren von Stena Lines nach Skandinavien.<sup>21</sup>

#### Zu 5: Umverlagerungen von Güterzügen von anderen Strecken

Bereits heute ist die ‚klassische‘ Nord-Süd-Schienengüterverkehrs-Route von München über Nürnberg, Würzburg nahezu ausgelastet.

In den Schienennetz-Benutzungsbedingungen der DB Netz AG wurden die Strecken-Nr. 5200 Gemünden (Main) – Würzburg, 5910 Würzburg – Fürth (Bay) und 5900 Knoten Fürth (Bay) – Bamberg als überlastet erklärt.

<sup>20</sup> Siehe link: <http://www.verkehrsrundschau.de/ekol-investiert-im-hafen-triest-1861753.html>

<sup>21</sup> Siehe link: <http://www.verkehrsrundschau.de/hafen-triest-setzt-auf-besseres-hinterland-1909434.html>

Die DB Netz AG empfiehlt die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) für Züge der Relation Norddeutschland – Passau (- Österreich) bzw. Ostdeutschland – Südbayern die Nutzung des alternativen Laufweges über Leipzig / Chemnitz - Hof – Regensburg zu prüfen.<sup>22</sup> Für die Schnellfahrstrecke Nürnberg-Ingolstadt ist hingegen gar kein Güterverkehr vorgesehen<sup>23</sup>. Neben der Strecke Würzburg /Nürnberg-Treuchtlingen-Augsburg-München wird auch hier der Ostkorridor über Hof-Regensburg als eine Alternativroute genannt.

Daher ist aus wirtschaftlicher Sicht des Schienen-Netzbetreibers, der DB Netz AG, die alternative Güterverkehrsverbindung auf der Schiene in Form des Ostkorridors dringend notwendig. Wirtschaftsstandorte im Hinterland der Häfen (v.a. Baden-Württemberg und Bayern) werden miteinander verbunden und auch zukünftig in die Logistikketten eingebunden.

Ohne eine durchgängige Elektrifizierung des Ostkorridors stellt dieser, aufgrund der zeit- und kostenintensiven Traktionswechsel, keine wirtschaftliche Alternative zu den heute bestehenden Nord-Süd-Achsen dar. Der Güterverkehr kann auf dieser Strecke nicht zukunftsfähig ausgebaut werden. Die Kapazität und Flexibilität des ganzen europäischen Kernnetzes wird somit beschränkt. Bleibt dies so, ist davon auszugehen, dass sich die zunehmenden Verkehrsmengen in Richtung des Verkehrsträgers Straße verlagern.

Es ist zum heutigen Zeitpunkt nicht abschätzbar, wie hoch der von anderen Strecken verlagerte Güterverkehr sein wird. Hierauf hat aber die DB Netz AG durch die Gestaltung der Streckenbenutzungsentgelte selbst großen Einfluß. Sie wird diesen neuen Korridor für Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) so attraktiv wie möglich machen – davon gehen wir auf jeden Fall aus.

**Fazit:**

**Der Güterzugkorridor auf der Strecke Hof-Regensburg kommt. Die täglichen Güterzugzahlen nehmen bereits jetzt zu und werden zukünftig noch viel mehr. Der Güterverkehr auf der Strecke Hof-Regensburg wird mit der Elektrifizierung massiv zunehmen. Und die Anzahl der Güterzüge wird noch höher sein, als bisher geplant! Lärm und Erschütterungen werden massiv zunehmen.**

**Alle –Politiker, Anwohner und Kommunen- müssen sich weiterhin für Lärm- und Erschütterungsschutz einsetzen. Wir brauchen Euch alle! Jetzt! Es gilt keine Zeit zu verlieren, denn:**

**Von Lärmvorsorge oder sonstigen Lärmschutzmaßnahmen an der Strecke ist aktuell weit und breit nichts in Sicht.**

---

<sup>22</sup> Vgl. Anlage 4.3.A zu den Schienennetz-Benutzungsbedingungen der DB Netz AG 2017

<sup>23</sup> Vgl. Schienennetz-Benutzungsbedingungen der DB Netz AG 2017, Punkt 2.9.2