

1. Neues Forum Hof-Oberkotzau in Oberfranken
2. Die Ostbayernresolution und die Antwort aus dem BMVI
3. Bundesverkehrswegeplan ist verabschiedet
4. Sofortprogramm Seehafenhinterlandverkehr II
5. Was ist eine Blockverdichtung?
6. LKZ Prien: Projekt „Kurzfristiges Maßnahmenpaket am Ostkorridor“
7. Einflüsse auf das zukünftige Güter-Schienenverkehrsaufkommen

1. Neues Forum Bahnlärm Hof-Oberkotzau in Oberfranken

Seit Juni 2016 hat sich auch in Oberfranken ein Forum zum Schutz vor Bahnlärm gegründet. Das Forum Bahnlärm Hof-Oberkotzau ist seit seiner Gründung sehr aktiv. Zwischenzeitlich hat sich eine enge Zusammenarbeit ergeben, so dass wir gemeinsam nun das Thema Bahnlärm auf der gesamten noch nicht elektrifizierten Strecke von Hof bis Regensburg abdecken. Haben Sie Interesse an einer Mitarbeit? Dann kontaktieren Sie das Forum Bahnlärm Hof-Oberkotzau über facebook unter „Forum-Bahnlärm-Hof-Oberkotzau.de FBHO“.

2. Die Ostbayernresolution und die Antwort aus dem BMVI

Auf Initiative des Weidener OB Kurt Seggewiß, des Bürgermeisters von Altenstadt, Ernst Schicketanz, und dem Forum Bahnlärm wurden alle Bürgermeister, Landräte und MdBs, die von der Elektrifizierung betroffen sind, im Juli 2016 zu einer Fachkonferenz nach Weiden eingeladen. Die Teilnehmer kamen aus der Oberpfalz und aus Oberfranken, von Hof bis Regensburg. Vertreter der beiden Foren Bahnlärm aus Oberfranken und der Oberpfalz waren ebenfalls mit dabei.

In dieser Fachkonferenz wurden die bekannten Ausbau-Planungen und der Lärmschutz thematisiert und diskutiert. In der zweiten Fachkonferenz Anfang Oktober 2016 war man sich darüber einig, dass man gemeinsam als Region und überparteilich ein starkes Signal nach Berlin ins Bundesverkehrsministerium und an die Deutsche Bahn AG senden muss. Das Ziel war es Lärmvorsorge an der Strecke einzufordern und hierzu eine verbindliche Aussage zu bekommen. Das Ergebnis war die Ostbayernresolution¹, an der das Forum Bahnlärm aktiv mitgearbeitet hat.

Nun liegt uns die Antwort aus dem Bundesverkehrsministerium vor: Keine Zusage, nur allgemeingültige Aussagen – einfach nur enttäuschend!!²

3. Bundesverkehrswegeplan ist verabschiedet - Der Güterzugkorridor kommt!!

Das Bundeskabinett hat den Bundesverkehrswegeplan 2030 am 03. August 2016 beschlossen. Die Projektlisten des BVWP 2030 traten als Anlagen der dazugehörigen Ausbaugesetze am 02. Dezember 2016 in Kraft. In der Anlage zum Bundesschienenwegeausbaugesetz³, welches am 23. Dezember 2016 geändert wurde, finden sich nun konkret folgende neue Maßnahmen:

Vordringlicher Bedarf (VB) und **VB-E (Fett; vordringlicher Bedarf Engpassbeseitigung:**
Lfd.Nr. 14 ABS Nürnberg-Marktredwitz-Hof/Grenze D/CZ(Prag) Franken-Sachsen-Magistrale)
Lfd. Nr. **15 ABS Uelzen-Stendal—Magdeburg-Halle (Ostkorridor Nord)**⁴
Lfd. Nr. **16 Hof-Marktredwitz-Regensburg-Obertraubling (Ostkorridor Süd)**

¹ Siehe Ostbayernresolution im Anhang 1

² Siehe Antwort des Bundesverkehrsministerium zur Ostbayerresolution im Anhang 2

³ Siehe link: <https://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/bswag/gesamt.pdf>

www.lautwirds.de, V.i.S.d.P. zusammengestellt von Peter Exner, 92665 Altenstadt, 04. März 2017

Besonders interessant ist die Fußnote 4 beim Projekt mit der lfd. Nr. 15:

⁴ = Bei der baulichen Umsetzung der Abschnitte Veerßen – Salzwedel und Hohenwulsch – Stendal sollen die aktuellen Standards des vorsorgenden Lärmschutzes angewendet werden. Der Abschnitt Salzwedel – Hohenwulsch ist nachträglich mit vergleichbarem vorsorgenden Lärmschutz auszustatten.

Ohne die genauen Hintergründe der Entstehung dieser Fußnote zu kennen, ist den Politikern am Ostkorridor Nord eine verbindliche Festschreibung für den vorsorgenden Lärmschutz gelungen. In diesem Fall sogar gesetzlich verankert und nach aktuellem Standard. Herzlichen Glückwunsch zu diesem Erfolg. Dies ist eine Glanzleistung! Da wurden auf politischer Ebene alle Register gezogen und Kontakte genutzt. Chapeau!!!

Und wo bleiben wir am Ostkorridor Süd?

Alle bisherigen Versuche eine verbindliche Zusage von der Bahn, dem Bundesverkehrsministeriums oder der Politik für Lärmvorsorgemaßnahmen zu bekommen, blieben bisher erfolglos. Die hiesigen Kontakte zur Bahn und zum Bundesverkehrsministerium waren nicht ausreichend. Wie und wo können wir nachbessern? Wie geht es weiter und bei welchen Stellen können wir noch ansetzen?

Fakt ist, der Güterkorridor Ost kommt. Ersten optimistischen Aussagen/Planungen (idealer Zeitplan) der Bahn zufolge soll die Elektrifizierung Hof – Regensburg ab ca. 2024 fertig sein. Der Streckenabschnitt Hof-Marktredwitz, an dem die Planfeststellungsverfahren bereits begonnen haben, wird voraussichtlich Ende 2022 elektrifiziert sein.

Für den Streckenabschnitt Marktredwitz-Obertraubling erwartet die Bahn voraussichtlich im Herbst 2017 die Finanzierungsvereinbarung zum Bundesverkehrswegeplan aus dem Bundesverkehrsministerium. Dann wird es auch bei uns losgehen.

4. Sofortprogramm Seehafen-Hinterlandverkehr II

Bundesverkehrsministerium bewilligt weitere 124 Mio Euro⁴

Mit diesem zweiten Teil werden weitere wesentliche Vorhaben zur Kapazitätssteigerung im Schienennetz des Seehafen-Hinterlandes umgesetzt und Engpässe zielgerichtet abgebaut. Zwei von den insgesamt 17 Maßnahmen betreffen auch unseren Streckenabschnitt:

lfd. Nr. 10. Marktredwitz - Schwandorf (Blockverdichtung (Abschnitte Pechbrunn - Marktredwitz, Wernberg - Weiden) inkl. Beseitigung des höhengleichen Bahnsteigzugangs im Bahnhof Wernberg)

lfd. Nr. 14. Regensburg (Schaffung einer zusätzlichen Gleisverbindung)

Die DB Netz AG wird mit dieser Finanzierungszusage unverzüglich mit den Planungen dieser Maßnahmen beginnen können – die Ertüchtigung des Güterkorridors Ost schreitet also auch 2017 konsequent Schritt für Schritt voran.

5. Was ist eine Blockverdichtung?

Der Begriff **Blockverdichtung** beschreibt die Erhöhung der Anzahl von Gleisabschnitten auf einer Eisenbahnstrecke. Ziel ist eine Erhöhung der Zugfolgen durch Unterteilung einer herkömmlichen Blockstrecke in mehrere weitere Blockstrecken für anzeigegeführte Züge.

⇒ **Erhöhung der Streckenkapazität = Kapazitätserweiterung = Mehr Züge**

⁴ Siehe Pressemitteilung 210-2016 des BMVI:

<http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2016/210-ferlemann-seehafen-hinterlandverkehr.html>

www.lautwirds.de, V.i.S.d.P. zusammengestellt von Peter Exner, 92665 Altenstadt, 04. März 2017

Es stellt sich für uns nun die Frage, warum die Blockverdichtung der eigentlichen Maßnahme (der Elektrifizierung der Strecke) vorgezogen wird. Steckt da seitens der Bahn und des Bundes ein strategischer Ansatz dahinter, um keinerlei Lärmschutzmaßnahmen umsetzen zu müssen? Die Klärung dieser Fragestellung steht noch aus.

Warum sehen die beiden Foren Bahnlärm dies so kritisch?

Die Bahn wird dadurch bereits vor einer Elektrifizierung die Kapazität der Strecke erhöhen⁵. Da es keinen Zusammenhang (Kausalität) zwischen einer Elektrifizierung und Lärm, wohl aber zwischen einer Kapazitätserhöhung und Lärm gibt, wird es unserer Einschätzung nach bei der alleinigen späteren Elektrifizierung (ohne Kapazitätssteigerung) keinen Lärmschutz geben⁶.

Es geht aber auch anders:

An der Bahnstrecke von Oberhausen bis Emmerich (BETUWE Linie) beabsichtigte die DB Netz AG die Blockverdichtung für die gesamte Strecke bereits früher durchzusetzen und diese, abgesehen von der Einführung des besonders überwachten Gleises, ohne weitere aktive Lärmschutzmaßnahmen einzuführen. Aufgrund der Gespräche mit dem dortigen Projektbeirat konnte ein positives Ergebnis erzielt werden. Die Blockverdichtung, als technische Maßnahme zur Kapazitätserweiterung der Strecke, wird nun erst mit dem dreigleisigen Ausbau der Strecke umgesetzt werden.

6. Projekt LKZ Prien: „Erarbeitung eines kurzfristigen Maßnahmenpakets zur Verbesserung des Schienengüterverkehrs auf der Strecke Salzburg, Burghausen, Regensburg und Hof in Richtung der deutschen Seehäfen Hamburg/Bremerhaven“

Die Stadt Regensburg, die Wirtschaftsförderungsgesellschaft Burghausen mbH und die GVZ Hof Entwicklungs GmbH & Co. KG haben sich zusammengeschlossen und ein gemeinsames Projekt initiiert, das vom Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr gefördert wird. Ziel des Projektes ist es, kurzfristige Maßnahmen mit allen Beteiligten zu erarbeiten, um bereits vor der Elektrifizierung des Ostkorridors diese Strecke als praxistaugliche Alternativstrecke nutzen zu können und damit kurzfristig Mehrverkehre über diese Verbindung abwickeln zu können.⁷ (Anmerkung des Verfassers: Da ist sie wieder, die Forderung nach einer Kapazitätserhöhung.) Das Forum Bahnlärm Hof-Oberkotzau und das Forum Bahnlärm Güterkorridor Naabtal21 hatten im Oktober 2016 die Gelegenheit bei der Vorstellung der Ergebnisse in Regensburg dabei zu sein. Ein veröffentlichtes Gutachten existiert hierzu (noch) nicht.



⁵ Darauf haben wir bereits in unserem Positionspapier Foto: Exner

⁶ Vgl. Urteil Aktenzeichen 4 K 20/94 - des OVG Schles

⁷ Näheres siehe hier: <https://www.lkzprien.de/kompetenz/projekte/projektetails/handlungsempfehlungen-zur-verbesserung-der-schienengueterverkehrs-verbinding-auf-dem-ostkorridor/>

Von den an diesem Projekt Beteiligten werden ganz klar wirtschaftliche Interessen vertreten. Hierzu zählt auch der Freistaat Bayern selbst, der in Regensburg als Eigentümer den dortigen bayernhafen betreibt.

Zwar wurde auch in der Resolution der drei Städte Hof, Regensburg und Burghausen (alle drei Städte betreiben GVZs und verfolgen damit ein Eigeninteresse !) im Punkt 4 Lärmschutz gefordert, dies aber aus unserer Sicht nur sehr oberflächlich:

4. Im Zuge der Elektrifizierung und des Ausbaus sind die Belange der Anwohner hinsichtlich des Lärmschutzes in besonderer Form zu berücksichtigen. Die Bürgerinnen und Bürger sind frühzeitig und intensiv in den Planungs- und Umsetzungsprozess einzubinden.

Will man dem Ganzen doch noch etwas Positives abgewinnen, so ist obige Formulierung immerhin besser, als wenn gar nicht auf den Lärmschutz hingewiesen wird.

7. Einflüsse auf das zukünftige Güter-Schieneverkehrsaufkommen Logistik ist, wenn sich Waren stets den günstigsten Weg suchen

Bei Veranstaltungen wird uns immer die gleiche Frage gestellt: „**Woher soll denn der ganze Güterverkehr kommen? Da fährt doch eh keiner! Das werden nicht so viel Güterzüge.**“ Bereits im letzten Newsletter vom Mai 2016 haben wir den TEN-V Korridor Skandinavien-Mittelmeer näher beschrieben⁸. Weitere Gründe, dass der Güterverkehr auf der Bahnstrecke Hof-Regensburg im Zeitraum bis 2030 wesentlich zunehmen wird, sind:

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

Im kommenden Newsletter April 2017 werden wir Details zu den genannten Punkten veröffentlichen.

Um es vorwegzunehmen:

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 zum Lärmschutz einsetzen. Wir brauchen euch ! Jetzt ! Es gilt keine Zeit zu verlieren, denn: Von Lärmvorsorge an der Strecke, geschweige denn von sonstigen Lärmschutzmaßnahmen, ist aktuell weit und breit nichts in Sicht.

⁸ Siehe auch Grafik des Scan-med-TEN-V corridor im Anhang 3

Ostbayernresolution

Zum geplanten Ausbau der Eisenbahnstrecke/ „Oberpfalz-Oberfranken-Magistrale“ Hof – Marktredwitz – Weiden – Schwandorf – Regensburg

Am 03. August 2016 hat das Bundeskabinett den Bundesverkehrswegeplan 2030 und die Entwürfe der Bedarfsgesetze beschlossen. Am 22. September 2016 fand im Deutschen Bundestag die erste Lesung hierzu statt. Derzeit werden die Gesetzesentwürfe in den Gremien des Deutschen Bundestages diskutiert und sollen noch im Jahr 2016 beschlossen werden.

Im Bundesverkehrswegeplan 2030 ist auch die Elektrifizierung der Bahnstrecke Regensburg – Hof (Projekt 2-019-V01/Ostkorridor Süd) im vordringlichen Bedarf mit dem Zusatz „Engpassbeseitigung“ und damit in höchster Priorität aufgeführt. Diese geplante Infrastrukturmaßnahme hat für unseren Raum erhebliche Bedeutung. Zur Klarstellung und Vertretung der Interessen unseres Raumes haben wir diese Resolution beschlossen und fordern alle Entscheider, insbesondere unsere Vertreter im Deutschen Bundestag, das Bundesverkehrsministerium, das Eisenbahn-Bundesamt und die Deutsche Bahn AG als möglichen Vorhabensträger auf, diese mit Nachdruck zu unterstützen:

1. Wir begrüßen die **Modernisierung und Ertüchtigung** (durch Maßnahmen der Elektrifizierung, des Neubaus, des Ausbaus und der Erhaltung) der Bahnstrecke Regensburg – Hof als historische Chance. Durch das Schließen der Elektrifizierungslücke wird das Schienennetz in Oberfranken und in der Oberpfalz mit dem bereits bestehenden elektrifizierten Schienennetz verbunden. Nur so kann der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und vor allem der Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) mit modernen Zügen und Waggons sowie einer verbesserten Taktfrequenz weiter überregional ausgebaut werden.
2. Die Modernisierung und Ertüchtigung (durch Maßnahmen der Elektrifizierung, des Neubaus, des Ausbaus und der Erhaltung) müssen zwingend einhergehen mit einem **hohen Lärmschutz** der betroffenen Anlieger (z.B. Anwohner und Kommunen). Zudem sind die Anlieger auch vor unzumutbaren, zusätzlichen Erschütterungen zu schützen. Dies wird auch die Akzeptanz des Ausbaus bei den Anliegern erhöhen und von vorneherein die Eventualität von Rechtsstreitigkeiten entscheidend verringern. Der Lärmschutz für die Anlieger muss durch den im Gesetz geregelten Rechtsanspruch auf Lärmvorsorge oder eine für die betroffenen Anlieger adäquate Rechtsgrundlage und entsprechende Lärmschutzmaßnahmen sichergestellt werden. Eine adäquate Rechtsgrundlage befindet sich im Beschluss des Deutschen Bundestages vom 26. Januar 2016 (Drucksache 18/7365) mit dem Titel „Menschen- und umweltgerechte Realisierung europäischer Schienennetze“. Darin beschloss der Deutsche Bundestag „bei der Realisierung von Schienengütertrassen im Rahmen der Verkehrskorridore des TEN-

Verkehr-Kernnetzes die rechtliche Gleichstellung von Ausbaustrecken an Neubaustrecken sicherzustellen.“

Einen Rechtsanspruch auf Schutz vor Verkehrslärm gewährt das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) in Verbindung mit der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Als sogenannte Lärmvorsorge ist beim Neubau oder bei einer wesentlichen baulichen Änderung eines Verkehrsweges Vorsorge gegen Verkehrslärm zu treffen, der als Folge der Baumaßnahme für die Zukunft prognostiziert ist.

Aus einem Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur geht hervor, dass die Strecke Hof – Regensburg Teil des TEN-Kernnetzes Güterverkehr ist. In der Conclusio ist somit festgestellt, dass der Ausbau der TEN-Strecke Hof – Regensburg als Neubaustrecke behandelt wird und somit die im Bundes-Immissionsschutzgesetz genannten, strengeren Grenzwerte der Lärmvorsorge eingehalten werden müssen. Darüber hinaus geht aus den TEN-Beschlüssen hervor, dass hier über das gesetzlich festgelegte, rechtliche Schutzniveau ein höheres Schutzniveau im Sinne der Lärmvorsorge gefordert wird.

Wir gehen selbstverständlich davon aus, dass ein Beschluss des Deutschen Bundestages bindend ist und der erwähnte Beschluss im zugrundeliegenden Regelwerk Anwendung findet (z.B. Regularien zum Immissionsschutz) und umgesetzt wird.

Wir fordern die Deutsche Bahn AG, die privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen, Waggonverleiher und die Vereinigung der privaten Güterwagenbesitzer auf, ihren Fahrzeugpark umgehend mit lärm mindernden Fahrzeugteilen nachzurüsten und zu modernisieren, um die Güterzugemissionen entscheidend zu minimieren. In diesem Kontext ist es zwingend, dass Betreiber aus anderen europäischen Ländern, welche die deutschen Schienen nutzen, sich diesem Standard anpassen.

Bei der geplanten Maßnahme bedarf es einer transparenten und modernen Bürgerbeteiligung. Der Deutsche Bundestag beschloss in seinem bereits angeführten Beschluss vom 26. Januar 2016, dass „in Fällen besonderer regionaler Betroffenheit durch die Realisierung von Schienengütertrassen der Verkehrskorridore des TEN-Verkehr-Kernnetzes, die durch EU-Mittel (CEF) bezuschussungsfähig sind, auch künftig die konstruktive Zusammenarbeit der Akteure vor Ort zu unterstützen und deren Vorschläge bei der Erarbeitung konkreter Lösungen besonders zu berücksichtigen.“ Da es sich bei der Strecke Hof – Regensburg um eine TEN-Strecke handelt, fordern wir ausgehend von diesem Beschluss zur Öffentlichkeitsbeteiligung und zur Intensivierung der Projekt-Kommunikation die Gründung von zwei Projektbeiräten. Zum einem in Oberfranken für den Streckenabschnitt Hof – Marktredwitz und zum anderen in der Oberpfalz für den Streckenabschnitt Marktredwitz – Regensburg bereits für die Vorplanungsphase. In den Projektbeiräten müssen neben der DB Netz AG als Baulastträgerin die Verwaltungen der betroffenen Kommunen, Mandatsträger in Bund, Land und Kommunen sowie (betroffene / engagierte) Bürgerinnen und Bürger vertreten sein. Für den Streckenabschnitt Marktredwitz – Regensburg (Oberpfalz) wurde dies bereits mündlich von Bahnvertretern zugesagt.

3. Unabdingbar einhergehen muss die Elektrifizierung mit einer wesentlich **verbesserten Anbindung an den Schienenpersonenfernverkehr**. Wir begrüßen die Ankündigung der

Deutschen Bahn (Schreiben vom 23.06.2016), wonach nach Abschluss der durchgängigen Elektrifizierung das Angebot im Personenfernverkehr auf der Strecke Warnemünde – Rostock – Berlin – Flughafen BER – Dresden – Chemnitz – Hof – Regensburg – München um eine IC Anbindung aufgewertet werden soll. Es soll einen Zwei-Stunden-Takt geben; Richtwert sind dabei sieben bis acht Zugpaare pro Tag. In Bayern sind mindestens folgende Halte vorgesehen: Hof, Marktredwitz, Weiden, Schwandorf, Regensburg, Landshut, München. Je nach Möglichkeit im Fahrplan sind auch einzelne weitere Halte denkbar.

Wir erwarten von der Deutschen Bahn AG, dass diese Ankündigung nach der realisierten Elektrifizierung auch umgesetzt wird.

Damit einhergehen muss der Einsatz moderner Zug-Garnituren mit einer wesentlichen Verkürzung der Reisezeit. Wir streben zwischen Hof und Regensburg eine Kantenzzeit von 90 Minuten an. Analog müssen auch die Reisezeiten nach München und Berlin verkürzt werden (z.B. durch den Einsatz von elektrischen Neigezügen vom Typ ICE-TE).

Wir erwarten zudem von der Deutschen Bahn AG und der Bayerischen Eisenbahngesellschaft, dass darüber hinaus weitere Anstrengungen unternommen werden, nach der Elektrifizierung den Personenfernverkehr und Personennahverkehr in unserer Region zu verbessern.

Zudem muss sichergestellt sein, dass der Personenverkehr Vorrang bei der Nutzung der Strecke vor dem Güterverkehr hat.

Wir lehnen es ab, dass die „Oberpfalz-Oberfranken-Magistrale“ nach der Elektrifizierung zur großen Nord-Süd-Güterverkehrsstrecke umgewidmet wird. Der heute bereits existierende Güterfernverkehr muss auch weiterhin auf den bisher bestehenden Strecken abgewickelt werden. Der prognostizierte künftig zusätzliche Güterfernverkehr muss angemessen zwischen den verschiedenen Nord-Süd-Strecken verteilt werden - hierzu sind auch an anderen Strecken in Deutschland Baumaßnahmen notwendig.

Entworfen von: Albert Rupprecht, Mitglied des Deutschen Bundestages und Peter Exner, Forum Bahnlärm Güterkorridor Naabtal 21



Oberbürgermeister
der Stadt Weiden i.d.Opf.
Herrn Kurt Seggewiß
Neues Rathaus
92637 Weiden i.d.Opf

Betreff: Ostbayernresolution

Bezug: Ihr Schreiben vom 16.11.2016
Aktenzeichen: LA 18/5185.6/16
Datum: Bonn,
Seite 1 von 3

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

vielen Dank für das Schreiben vom 16.11.2016 an Herrn Bundesminister Alexander Dobrindt MdB, in dem Sie den Lärmschutz an der Strecke Hof – Regensburg ansprechen. Herr Minister hat mich gebeten, Ihnen zu antworten.

Die Verlagerung von Verkehren auf die Schiene gelingt nur, wenn für den Verkehrsträger Schiene und damit auch für Neu- und Ausbaustrecken die Akzeptanz in der Bevölkerung gewonnen werden kann. Der Schutz vor Schienenverkehrslärm gehört zu den Kernelementen einer zukunftsfähigen Verkehrspolitik. Im Mittelpunkt steht dabei die Lärminderung an der Quelle durch Umrüstung der Bestandsgüterwagen auf lärmarme Bremstechniken. Bis 2020 will die Bundesregierung den Schienenlärm halbieren. Vom menschlichen Gehör wird eine Minderung um 10 dB (A) als Halbierung des Lärms empfunden.

Mit der Elektrifizierung des Abschnittes Hof – Regensburg wird ein zentraler Engpass im deutschen Schienennetz behoben. Von den Maßnahmen zur Lärmbekämpfung an der Quelle wird die Strecke Hof – Regensburg darüber hinaus auch nach der Elektrifizierung profitieren. Ich gehe davon aus, dass zum Zeitpunkt der Umsetzung der Elektrifizierung die vom Schienengüterverkehr ausgehende Geräuschbelastung



Ministerialdirektorin
Claudia Horn
Leiterin der Abteilung Landverkehr

HAUSANSCHRIFT
Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn

POSTANSCHRIFT
Postfach 20 01 00
53170 Bonn

TEL +49 (0)228 99-300-4000
FAX +49 (0)228 99-300-4099

al-la@bmvi.bund.de
www.bmvi.de





Seite 2 von 3

im Vergleich zur heutigen Situation deutlich niedriger sein wird. Ich bitte Sie daher, bei der Bewertung der in den BVWP 2030 aufgenommenen Elektrifizierung der Strecke Hof-Regensburg auch die wachsende Zahl leiser Güterwagen zu berücksichtigen.

Die Bedarfsplanung ist als eine der ersten Planungsstufen zur Verwirklichung eines Vorhabens auf eine großräumige, noch sehr grobe Betrachtung angelegt. Sie schließt ab mit der gesetzgeberischen Entscheidung, dass für ein nach Art und Ausbauziel beschriebenes Projekt ein verkehrlicher Bedarf besteht und dieses planerisch weiterzuverfolgen ist. Andere betroffene Belange werden erst auf den nachfolgenden Planungsstufen in immer detaillierterer Form untersucht und in eine Abwägung eingestellt. Die abschließende Entscheidung über Realisierbarkeit und Gestaltung des Vorhabens sowie der notwendige Lärmschutz werden erst auf der letzten Planungsstufe des öffentlich-rechtlichen Verfahrens, in der Regel im Planfeststellungsverfahren, gefällt.

Lärmschutz für Vorhaben der Schienenwege ist in §§ 41 ff. Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) i. V. m. der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) geregelt. Hiernach entsteht beim Ausbau bestehender Verkehrswege ein Anspruch auf Lärmvorsorge nur, wenn eine wesentliche Änderung erfolgt. Eine wesentliche Änderung liegt nach § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV vor, wenn

- der Verkehrsweg um mindestens ein durchgehendes Gleis erweitert wird, oder
- durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel um 3 mindestens dB(A) erhöht wird, oder
- durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel auf 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts erhöht wird, oder
- wenn ein vorhandener Beurteilungspegel von 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird.

Merkmal der wesentlichen Änderung eines Schienenweges ist – neben dem Bau von zusätzlichen Gleisen – das Vorliegen eines erheblichen baulichen Eingriffs und die durch diesen baulichen Eingriff folgende Erhöhung des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Beurteilungspegels. Ob bei einer Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke Regensburg – Hof die o.g. Voraussetzungen der Verkehrslärmschutzverordnung vorliegen und Anspruch auf Lärmvorsorge entsteht, ist





Seite 3 von 3

eine Frage, die vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) als zuständige Behörde im Verfahren zur Elektrifizierung einer Eisenbahnstrecke zu prüfen und zu entscheiden ist.

Die einen Lärmschutz begründenden Angaben, einschließlich der möglichen Lärmschutzmaßnahmen, sind in den schalltechnischen Untersuchungen zu finden, welche die DB AG als Antragstellerin im Planrechtsverfahren neben ihrem Antrag auf Planfeststellung und allen weiteren dafür erforderlichen Unterlagen beim EBA einreicht. Soweit ein Betroffener Lärmschutz geltend machen möchte, kann er sich zum einen im Rahmen der von der DB AG ggf. durchzuführenden frühen Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 25 Abs. 3 VwVfG und damit im Vorfeld der Antragstellung gegenüber der DB Netz AG äußern. Zum anderen kann der Betroffene während des Planfeststellungsverfahrens seine Einwendung im Rahmen des gem. § 73 Abs. 4 VwVfG durchzuführenden Anhörungsverfahrens gegenüber der Anhörungsbehörde erheben. Die abschließende Entscheidung über den Lärmschutz obliegt dem EBA als Planfeststellungsbehörde.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

Claudia Horn

Anhang 3: scan-med TEN-V corridor

