

Besprechungsprotokoll vom 02.11.2022

9. Sitzung des Koordinierungsrates Bahnausbau Hof-Obertraubling

Erstellt am: 02.11.2022

Erstellt von: Hannah Pufahl

DB Netz AG

I.NI-S-N

Äußere-Cramer-Klett-Straße 3

90489 Nürnberg

www.dbnetze.com/fahrweg

Teilnehmer:

- Adelt Klaus, MdL (virtuell)
- Aumer Peter, MdB (virtuell)
- Bayrakdar Can, DB Netz AG (vor Ort)
- Dr. Bär Oliver, Landrat LKr Hof (virtuell)
- Bergmann Reinhard, Vertr. für Alexander Flierl, MdL (virtuell)
- Biersack Wolfgang, Vertr. für Weigel Oliver, OB Marktredwitz (virtuell)
- Bursian Jonas, Vertr. für Ertrug Ismail MdEP (virtuell)
- Feller Andreas, OBM Schwandorf (vor Ort)
- Graß Rudolf, BM Obertraubling (virtuell)
- Habermeier Peter, Sachgebietsleiter, Stv. Pressesprecher Stadt Schwandorf (vor Ort)
- Holfeld Matthias, DB Netz AG (vor Ort)
- Dr. Iffländer Lukas, PRO BAHN (virtuell)
- Kraus Thomas, Forum Bahnlärm Güterkorridor Naabtal 21 (virtuell)
- Dr. Leitner Wolfgang, Rechtsanwalt, Vertreter der Kommunen entlang der Strecke (virtuell)
- Maltz-Schwarzfischer Gertrud, OB Regensburg (vor Ort)
- Meier Andreas, Landrat des Landkreises Neustadt (Waldnaab) (virtuell)
- Müller-Eberstein Kai, Geschäftsführer Regensburger Verkehrsverbund GmbH, Vertreter für Landrätin Tanja Schweiger (vor Ort)
- Prey Thomas, Geschäftsleiter Nabburg, Vertreter für BM Frank Zeitler (vor Ort)
- Pufahl Hannah, DB Netz AG (vor Ort)
- Schell Stefan, Vertr. für Hans-Peter Böhner, StMB (virtuell)
- Schicketanz Ernst, Erster Bürgermeister Altstadt an der Waldnaab, Vertretung für MdB Uli Grötsch (vor Ort)
- Schmidt Stefan, MdB (virtuell)
- Schmitz Anastasia, DB Netz AG (vor Ort)
- Schopper Anton, BI Bahnlärm Nabburg (vor Ort)
- Seidel Oliver, Bau- und Planungsdezernenten Vertr. für Meyer Jens OB Weiden (Oberpfalz) (vor Ort)
- Seidl Rudolf, BM Maxhütte-Haidhof (vor Ort)
- Trykowski Matthias, DB Netz AG (vor Ort)
- Dr. Wagner Carolin, MdB (virtuell)
- Weiß Thomas, Geschäftsleiter Markt Wiesau (vor Ort)
- Wilk Norman, DB Netz AG (vor Ort)
- Würstl Karl-Peter, Geschäftsleiter Stadt Maxhütte-Haidhof (vor Ort)

Ort/Zeit:

Hybride Sitzung, Stadt Schwandorf, Konrad-Max-Kunz-Saal, Oberpfalzhalle, Schwimmbadstraße 4, 92421 Schwandorf, 2. November 2022, 10:00 - 12:00 Uhr

Protokollumfang:

7 Seiten

Anlagen:

Präsentation

Nr. Inhalte/Maßnahmen

1. **Begrüßung**
Matthias Trykowski begrüßt die Teilnehmenden zur neunten Sitzung des Koordinierungsrates und gibt einen kurzen Überblick über die heutige Sitzung. Diese findet hybrid statt (vgl. Folien 1-2).

 2. **Grundlagen des Lärmschutzes**
Matthias Trykowski stellt die Methodik zur Ermittlung der Schallschutzmaßnahmen vor. Dabei zeigt er an einem dreidimensionalen Simulationsmodell wie sich der Schall von der Bahnstrecke aus verteilt und wie Lärmschutzwände wirken. Im Anschluss erläutert er aktive und passive Schallschutzanlagen (vgl. Folien 3-6).

 3. **Zugelassene Schallschutzsysteme**
Matthias Holfeld erläutert die verschiedenen Bauarten der zugelassenen Schallschutzsysteme. Dabei geht er auf die Vor- und Nachteile der einzelnen Bauarten und deren Gestaltungsmöglichkeit ein. Weiter geht er auf die Möglichkeit der Begrünung der Lärmschutzwände ein (vgl. Folien 7-11). Die DB Netz AG weist erneut darauf hin, dass die Dimensionierung der Lärmschutzmaßnahmen nach den geltenden Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV auf Basis der im Bayernatlas veröffentlichten aktuellen Festsetzungen in den Bebauungsplänen erfolgt. Die Erfüllung der Schutzwirkung der Lärmvorsorge hat dabei grundsätzlich Vorrang gegenüber der Gestaltung von Lärmschutzwänden.

 4. **Gestaltungskonzept Hof-Marktredwitz**
Matthias Holfeld skizziert die rechtlichen Rahmenbedingungen für den Anspruch auf Lärmschutz. Weiter berichtet er über die Finanzierung für die Gestaltung der Lärmschutzanlagen. Er erläutert den Wunsch aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung, bei der Gestaltung der Lärmschutzwände eingebunden zu werden. Um das zu ermöglichen hat die DB einen Gestalter (Architekten) gebunden. Matthias Holfeld zeigt exemplarisch am Markt Oberkotzau, wie die Gestaltungsbereiche von Schallschutzwänden ausgewählt werden und für welche Gestaltungsvarianten sich die Kommune an einigen Stellen entschieden hat. Weiter zeigt er die Möglichkeit auf, mit Eigenbeteiligung der Kommune individuelle Designs auf die Schallschutzwände drucken zu lassen. Er verweist explizit darauf, dass bei der Gestaltung von Schallschutzanlagen zwischen ortbildprägender Wirkung und nicht ortbildprägender Wirkung zu unterscheiden ist und nur im Falle von einer ortbildprägenden Wirkung - also beispielsweise innerhalb eines Stadtkerns, bei Sichtbeziehungen oder denkmalgeschützten Gebäuden - der Einsatz von Gestaltung zum Tragen kommt (vgl. Folien 12-22).

 5. **Deutschlandtakt konkret**
Matthias Holfeld zeigt anhand des Linienkonzepts und des Fahrzeitziels beim Ostkorridor Süd konkret, wie sich der Deutschlandtakt auf diese Strecke auswirkt. Er erklärt, dass der Ostkorridor Süd damit einen Beitrag zum Fahrzeitziel Hof-München (Fahrzeitverkürzung um ca. 30 Minuten) und zur Wiedereinführung des Fernverkehrs leistet (vgl. Folien 23 und 24).
-

Nr. Inhalte/Maßnahmen

6. Abschnitt Hof–Marktredwitz

Anhand eines Zeitstrahls erläutert Matthias Holfeld den aktuellen Planungsstand des Abschnitts Hof–Marktredwitz und gibt dabei einen Ausblick auf die zukünftigen Planungsschritte. Im Abschnitt Kirchenlamitz–Marktredwitz erklärt er die bisher erreichten Meilensteine. Er erklärt, dass der Antrag auf Durchführung des Vorbereitenden Verfahrens eingereicht und das Scoping-Verfahren für Streckenabschnitt durchgeführt wurde. Im Anschluss erläutert Matthias Holfeld, was erste Umweltuntersuchungen entlang der Strecke gezeigt haben und wie die Planer mit diesen Ergebnissen weiter verfahren (vgl. Folien 25-29).

7. Abschnitt Marktredwitz–Regensburg

Anhand eines Zeitstrahls erläutert Norman Wilk den aktuellen Planungsstand des Abschnitts Marktredwitz–Regensburg und gibt dabei einen Ausblick auf die zukünftigen Planungsschritte. Dabei räumt er ein, dass die aktuelle Lage des Marktes es nicht ermöglicht hat mit der Baugrunduntersuchung bereits zu starten und die Ausschreibung auf der Suche nach entsprechenden Dienstleistern wiederholt werden muss. Die derzeit schwierige Marktsituation spiegelt sich auch in anderen Bereichen benachbarter Projekte wider. Anschließend erläutert er die verschiedenen Trassierungsvarianten an der Ponholzer Höhle im Landkreis Schwandorf bezüglich technischer und planerischer Möglichkeiten. Hier erklärt er konkret, warum die Vorzugsvariante von den Planern gewählt wurde. Weiter gibt Norman Wilk Einblicke in die Planung an der Strecke und gibt einen Ausblick auf die weiteren Planungen (vgl. Folien 30-34).

8. Abschnitt Regensburg–Obertraubling

Norman Wilk zeigt anhand eines Zeitstrahls den aktuellen Planungsstand des Abschnitts Marktredwitz–Regensburg und gibt dabei einen Ausblick auf die zukünftigen Planungsschritte. Er erläutert weiter, dass der Markt für die benötigten Dienstleistungen in diesem Abschnitt aufgrund der Kürze der Strecke besser ist. Auf einer Karte erläutert Norman Wilk die bisherigen Planungsergebnisse von Regensburg nach Obertraubling. Schließlich erklärt er die weiteren Planungsschritte. Der Planungsumgriff Mehrgleisigkeit für den Deutschlandtakt, die Auswirkungen der Änderung von drei auf vier Streckengleise und die Umweltaspekte werden erklärt.

Anastasia Schmitz fasst die Ergebnisse des Bürgerdialogs in der Region zusammen. Dabei wurden viele Fragen aus der Region beantwortet. Diese Anregungen und Vorschläge werde in weitere Planungsschritte einbezogen und geprüft. Hierbei zeigte sich, dass das Hauptinteresse der Bürger bisher bei der Auswirkung auf die Kleingartenanlage Prüfening Schloss lag (vgl. Folien 35-39).

Nr. Inhalte/Maßnahmen

9. Fragen**1. Herr Seidel fragt, welche Konsequenz die fehlende Baugrunduntersuchung hat und ob diese Einfluss auf den Zeitplan hat.**

Norman Wilk erläutert, dass die Pläne auch im bisher verwendeten 2D-Modell gefertigt werden können. Die BIM-Vermessungen sind grundsätzlich digitaler und komfortabler. Zurzeit wird geprüft, ob Unterlagen auch von anderen Projekten, wie dem staatlichen Bauamt, für dieses Projekt herangezogen werden können. Aktuell wird aber der Terminplan weiter eingehalten.

2. Herr Prey fragt, wer die Reinigung der Schallschutzwände im Falle von Graffiti-Verunreinigungen übernimmt.

Matthias Holfeld erläutert, dass die Bahn grundsätzlich keine Kapazitäten hat, um Lärmschutzwände regelmäßig zu reinigen. Ist die Verschmutzung durch eine Straftat entstanden, kann ein Gericht die Reinigung anordnen. Weiter erklärt Holfeld, dass sich nur Aluminiumwände generell reinigen lassen.

Nachtrag: Alle Aluminium-Verbund-Lärmschutzwände sind mit einer Schutzschicht versehen, die mit einer Art Lotus-Effekt die Beschmutzung durch Graffiti abwehren soll. Sollte doch ein Graffiti auf der Lärmschutzwand halten, wird durch die Entfernung dieses Graffitis die Schutzschicht abgetragen, bei häufiger Reinigung verliert die Lärmschutzwand ihre Schutzbeschichtung dann ganz.

In der Regel werden daher nur Graffiti mit staatsfeindlichen, verfassungswidrigen oder sexistischen Inhalten sofort von dem Anlagen- und Instandhaltungsmanagement der DB entfernt.

Für die Reinigung der Lärmschutzwände während der Bauphase ist der Bauauftragsnehmer zuständig.

Wenn die Täter gefasst werden, kann ein Gericht die Kosten für die Reinigung den Verantwortlichen auferlegen.

3. Herr Prey fragt, wie viel Platz baulich insgesamt für die Lärmschutzwände benötigt wird.

Matthias Holfeld erklärt, dass Aluminiumwände etwa eine Dicke von 20 - 30 cm haben. Weiter erläutert er, dass während des Baus es unter anderem an einigen Engstellen zu Straßensperrungen kommen könnte.

4. Herr Prey fragt, ob auf der Straßenseite ein Fluchtweg vorgeschrieben ist.

Matthias Holfeld erklärt, dass in Nabburg nur eine Lücke in der Leitplanke auf der Straßenseite nötig sein wird, um Fluchtwege einzuhalten.

5. Herr Prey fragt, auf welche Kosten sich die 1,5 Prozent des Gesamtprojekts beziehen.

Matthias Holfeld erläutert, dass sich die 1,5 Prozent auf die Kosten des Gesamtprojekts beziehen, nicht auf die einzelnen Abschnitte bei den Kommunen selbst. Er

Nr. Inhalte/Maßnahmen

ergänzt, dass die Gestaltungsmittel nicht homogen verteilt werden, sondern nur an ortsbildprägenden Stellen eine Gestaltung gewährleistet wird.

6. Herr Prey fragt, ob trotzdem alle Kommunen Finanzierungsmittel für die Gestaltung bekommen.

Matthias Holfeld erklärt, dass die Bahn die Finanzierungsmittel passend aufteilt. Es ist Aufgabe der DB die 1,5 Prozent Gestaltungsmittel des Bundes einzuhalten. Wenn die Bahn einer Kommune die Gestaltung fest zusagt, wird diese auch durchgeführt.

7. Herr Prey fragt, wer festlegt wo es an der Strecke ortsbildprägende Abschnitte gibt. Bund, Bahn oder Kommune?

Matthias Holfeld erläutert, dass weder Bund noch Bahn diese Entscheidung trifft. Die DB hat einen Architekten gebunden, der eine Ortsbegehung durchführt und ermittelt, wo eine Gestaltung nötig ist. Diese Vorschläge stellt die Bahn der betroffenen Kommune vor und diese kann Rückmeldung geben, falls noch zusätzliche Gestaltungsvarianten gewünscht sind.

8. Herr Prey fragt, ob der Denkmalschutz in die Planungen mit einbezogen wird.

Matthias Holfeld erläutert, dass die DB mit den Kommunen in Kontakt tritt und darüber auch mit dem jeweiligen Denkmalschutz kommuniziert.

9. Herr Prey fragt, ob die fehlenden BIM-Vermessungen einen Einfluss auf die Visualisierungen haben.

Matthias Holfeld erläutert, dass das nicht der Fall ist. BIM-Vermessungen sind für die Visualisierungen für Gestaltung von Schallschutzanlagen nicht notwendig.

10. Herr Aumer fragt bezüglich eines Presseartikels vom 1. November 2022 zu Akku-Zügen bei der Bahn, ob eine ähnliche Lösung auch auf dieser Strecke sinnvoll ist.

Matthias Trykowski erläutert, dass diese Lösung für langlaufende Verkehre, wie beim Ostkorridor Süd nicht sinnvoll sind. Auch mit Akku-Zügen würde die aktuell Diesel Insel durch eine weitere Insel (Akku-Insel) ersetzt werden. Energieeffizienz-technisch sind elektrifizierte Züge mit Oberleitungen am besten für die Umwelt und die Taktung.

11. Herr Kraus fragt, ob das Nutzen-Kosten-Verhältnis bei der Franken-Sachsen-Magistrale einen finanziellen Einfluss auf den Ostkorridor Süd im Deutschlandtakt hat.

Matthias Trykowski erläutert, dass das nicht zutrifft. Der vorläufige Stopp der Planungen an der Franken-Sachsen-Magistrale hat keinen Einfluss auf die Zugzahlen im Ostkorridor Süd.

12. Frau Maltz-Schwarzfischer fragt, ob die Berechnungen zum Lärmschutz exakt nach den Bebauungsplänen erstellt werden. Weiter fragt sie, ob es

Nr. Inhalte/Maßnahmen

einen Stichtag gibt, bis wann neue Bebauungspläne in das Schallgutachten mit einfließen.

Matthias Holfeld erläutert, dass es keinen festen Stichtag gibt. Bis zum Schluss gibt es die Möglichkeit, Einwände einzureichen. Letztendlich entscheidet der Schallgutachter, welche Pläne berücksichtigt werden.

Norman Wilk erklärt, dass jede Änderung in Bebauungsplänen berücksichtigt wird. Weiter sichert er zu, dass die Kommunen rechtzeitig informiert werden, wann der Schallgutachter sein detailliertes Schallgutachten erstellt, auch ab diesem Zeitpunkt sind noch mehrere Jahre Zeit, bis die Bauphase beginnt.

13. Herr Schmidt merkt an, dass es eine Initiative gibt, die vom Verkehrsminister fordert, die Metropolenbahn in den TEN Plan aufzunehmen, da die Franken-Sachsen-Magistrale vorerst nicht weiter geplant wird.

Matthias Trykowski erläutert, dass die Bahn noch keinen Einblick hat, wie der Bund bei diesem Thema handeln wird.

14. Herr Biersack fragt, ob die Reinigung des Viadukts in Marktredwitz im Fall von Graffitiwerken die Bahn übernehmen wird.

Matthias Trykowski erläutert, dass die Bahn grundsätzlich für die Wartung der bahneigenen Lärmschutzwände zuständig ist. Im Bereich des Straßenraums ist teilweise die jeweilige Kommune bzw. der Straßenbaulastträger verantwortlich. Matthias Holfeld erklärt, dass die Reinigung der Eisenbahnbrücke/Viadukts nicht von der Bahn übernommen wird.

15. Herr Feller fragt, wann es konkrete Planungen inklusive Visualisierungen für die Stadt Schwandorf zu sehen geben wird. Weiter fragt er, ob die fehlenden BIM-Vermessungen dies beeinträchtigen.

Matthias Trykowski erläutert, dass das während der Vorplanung stattfindet, also etwa im Jahr 2024.

Norman Wilk erklärt, dass in Schwandorf und Weiden auch ohne BIM-Vermessungen erste Ergebnisse in der Vorplanung gezeigt werden können. Die Visualisierungen ermöglichen ein besseres Verständnis der Planungen in der Öffentlichkeit.

16. Herr Feller merkt an, dass die Barrierefreiheit hier ein wichtiges Thema ist.

Matthias Trykowski erklärt, dass der Bahn die Wichtigkeit des Themas Barrierefreiheit sehr bewusst ist. Er erklärt, dass nach der Vorplanung geprüft wird, ob barrierefreie Ausbauten auch schon vorgezogen umgesetzt werden können. Dazu wären jedoch eigene Finanzierungs- und Genehmigungsprozesse zu schaffen.

17. Herr Dr. Leitner rät den Gemeinden, alle Bebauungspläne schon frühzeitig an die Bahn zu kommunizieren, da manche Pläne noch nicht offiziell hinterlegt sind, den Kommunen aber schon vorliegen. Weiter fragt er zum Verständnis zum Vortrag von Herrn Holfeld, ob der Stopp der Gespräche mit der Öffentlichkeit im Abschnitt Hof–Marktredwitz ab dem Anhörungsverfahren bedeute, dass es keine Informationsveranstaltungen für Bürger mehr gibt.

Nr. Inhalte/Maßnahmen

Matthias Holfeld erläutert, dass sobald das Anhörungsverfahren für diesen Abschnitt startet, die Bahn keine Veranstaltungen in der Öffentlichkeit mehr initiiert. Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) fordert die Bahn ab dem Moment aber individuell auf, an die Kommunen heranzutreten. Die weitere Federführung läge dann aber beim EBA. Auch bezüglich der Bebauungspläne, sollten sich dann die Betroffenen direkt an das EBA wenden, diese werden dann an die Bahn weitergegeben.

18. Herr Prey fragt, ob es einen Zeitplan für das Schallgutachten im Abschnitt Marktredwitz–Regensburg gibt.

Norman Wilk erklärt, dass die Schalluntersuchung ein Teil der Leistungsphasen 3/4 ist. Dieses wird auf Basis der Variantenentscheide bzw. Ergebnisse in Leistungsphase 2 erstellt und erst anschließend in Auftrag gegeben. Einen konkreten Zeitplan kann man noch nicht benennen.

19. Herr Prey fragt, ob die Visualisierungen dann eher auf groben Ideen und nicht auf konkreten Berechnungen beruhen.

Matthias Holfeld erläutert, dass sich die Höhe der Schallschutzwände noch im Laufe der Planungen verändern kann. Das detaillierte Schallgutachten wird mithilfe der Zugzahlen des Deutschlandtakts erstellt.

10. Termin für nächste Sitzung

Matthias Trykowski schlägt als nächsten Termin Mittwoch, den 12. April 2023 um 10 Uhr vor. Dieser Termin wird noch einmal als hybride Sitzung angeboten. Landrat Dr. Bär lädt den Koordinierungsrat in das Landratsamt Hof ein.

Weiter erläutert er, dass das Projektteam ab Januar ein neues Gesprächsangebot, den Bürgermeister-Dialog, ins Leben rufen möchte. Dieser ist nach drei Abschnitten aufgeteilt. Das Format soll dann halbjährig zur Verfügung stehen. Zu konkreten Details werden die Kommunen noch informiert.

Matthias Trykowski bedankt sich bei allen Teilnehmer:innen und verabschiedet sich.
