

Elektrifizierung der Bahnstrecke Hof-Marktredwitz

Informationen zu der Veranstaltung vom 16.11.2016 im Lang-Bräu-Saal in Hohenbrunn

Anwesend waren: Herr Just und Herr Hanft (DB Netz AG), Herr Kraus (Forum Bahnlärm aus Altenstadt), Herr Weinberger (Lärmschutz für Anwohner, Marktleuthen), Herr Pohl (Bahnforum Oberkotzau) und ca. 70 interessierte Bürger

Herr Erster Bürgermeister Beck begrüßte die Anwesenden und erläuterte kurz, dass die Veranstaltung der DB in erster Linie allen interessierten Einwohnern dient, um diese über den derzeitigen Planungsstand der Elektrifizierung des Streckenabschnittes „Oberkotzau bis Marktredwitz“ zu informieren. Die Elektrifizierung betrifft die Stadt Wunsiedel vorrangig in den Ortsteilen Hohenbrunn und Wintersreuth.

DB Netz AG stellt Elektrifizierung allgemein und die konkreten Planungen dazu vor:

Verkehrliche Zielsetzung

- Verkürzung der Reisezeiten zwischen Nürnberg und Prag bei Einsatz von Neigetechnik-Fahrzeugen
- Verbesserung der Betriebsqualität durch vollständige Elektrifizierung der Relationen Leipzig/Dresden – Nürnberg und Prag – Nürnberg (Lückenschluss)
- Steigerung Verkehrsnachfrage im Schienengüterverkehr

Maßnahmen:

- Elektrifizierung der Abschnitte Hof (e) – Marktredwitz und Nürnberg – Grenze D/CZ
- Errichtung der dazu notwendigen Bahnstromversorgung
- Umbaumaßnahmen an vorhandenen Eisenbahnüberführungen sowie Anlagen Dritter (Straßenüberführungen)
- Aufweitung bestehender Tunnel
- Spurplananpassungen in Bahnhöfen, Stellwerksanpassungen und -neubauten im Abschnitt Hof–Marktredwitz–Schirnding–Grenze D/CZ

Projektkenndaten:

- Streckenlänge: 257 km
- davon Reichenbach – Hof 74 km
- davon Hof – Marktredwitz 42 km
- davon Nürnberg–Marktredwitz-Grenze 141 km
- Geschwindigkeit: v_{konv} = mind. 120 km/h, $v_{Neitech}$ = 160 km/h

Nutzen für Nordostbayern

- Verbessertes Anschluss von Nordostbayern an das gesamtdeutsche Schienennetz
- Schaffung von infrastrukturellen Voraussetzungen für die Fernverkehrsbindung (Fernverkehrskonzept Dresden – Hof – Marktredwitz – München)
- Quantitative und qualitative Verbesserung im Personennahverkehr möglich
- Attraktivitätssteigerung des regionalen Güterverkehrs
- Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene
- Mittelstandsgerechte Vergabepakete für die Baumaßnahme
- Umstellung auf umweltfreundlichen elektrisch-betriebenen Zugbetrieb

Terminübersicht - Verfahrensablauf

- die Vorplanung wurde Mitte 2015 abgeschlossen
- das Projekt Elektrifizierung Oberkotzau-Marktredwitz befindet sich derzeit in der Entwurfs-/Genehmigungsplanung
- Einreichung des Antrags auf Planfeststellung beim Eisenbahnbundesamt (01/2017)
- Anhörung durch Regierung von Oberfranken mit Auslegung der Unterlagen in den Rathäusern (ein Monat) und Bekanntmachung im Wunsiedler (Möglichkeit zur Abgabe von Einwendungen), wer keine Einwendungen abgibt hat auch später keine Klagemöglichkeit
- Erwidern zu den Einwendungen und Stellungnahme durch die DB
- Erörterungstermin mit den Einwendern
- Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde
- Eisenbahnbundesamt prüft Sachverhalte
- Eisenbahnbundesamt erlässt Planfeststellungsbeschluss

Das Erlangen eines Baurechtes ist für Mitte 2018 vorgesehen. Im Anschluss soll die Finanzierung erfolgen.

Baubeginn ist ab dem 2. Quartal 2019 vorgesehen.

Die Realisierung und die geplante Inbetriebnahme der elektrifizierten Bahnstrecke Oberkotzau-Marktredwitz ist für Ende 2022 im Fokus.

Forum Bahnlärm Güterkorridor Naabtal 21, Herr Thomas Kraus, nimmt wie folgt Stellung:

Allgemein ist das Forum Bahnlärm keine Bürgerinitiative, sondern ein Forum aus Bürgern und Kommunalpolitikern und ein offenes überparteiliches Netzwerk für Anwohner, Kommunen, Verbände und Politiker entlang der Bahnstrecke Hof-Oberkotzau, mit dem Ziel einer parteiübergreifenden Thematisierung bei politischen Mandatsträgern zu erwirken sowie die Information und Vernetzung von betroffenen Bürgern und Kommunen. Das Forum tritt für wirksame Lärm- und Erschütterungsmaßnahmen für alle Anwohner und Kommunen an der zukünftig elektrifizierten Bahntrasse ein. Weitere Informationen unter: www.lautwirds.de

Thema Güterkorridor Ost - aus welcher Überlegungen heraus?

- EU-Korridor ist im TEN-V-Netz Skandinavien-Mittelmeer und Zulauf zum Brenner-Basistunnel ausgewiesen
- Aufnahme des Seehafenhinterlandverkehrs
- Entlastung des Rheinkorridors und anderer Nord-Süd-Verbindungen
- Kapazitätsausweitung der Strecke durch Beseitigung des „Flaschenhals“ Hof-Regensburg (noch nicht elektrifiziert)

PRINS-Entwurf im Bundesverkehrswegeplan 2030

- Noch immer eine sehr gute Wirtschaftlichkeit von 1,7 (!)
- **Jetzt „nur noch“ Ver-7-fachung** der Güterzüge (2011: Ver-12-fachung 80 Güterzüge pro Tag) – Steigerung von aktuell ca. 6-7 Güterzügen/Tag auf 41 bzw. 46 Güterzüge pro Tag. D.h. durchschnittlich alle 34 min. ein Güterzug. Die deutliche Reduzierung fällt auf. Die Zugzahl ist ein wichtiges Kriterium für die Berechnung des Beurteilungspegels im Planfeststellungsverfahren. **Tatsächliche Zugzahlen nach Planfeststellung spielen keine Rolle mehr.**
- Keinerlei Erhöhung der Zugzahlen beim Schienen-Personennahverkehr (SPNV) und Personenfernverkehr (SPFV)
- Keine Aussage mehr zum Transitanteil des Güterverkehrs
- Streckenauslastung auch mit dieser Steigerung der Güterzugzahlen noch deutlich unter 80 %

Fazit:

- Der Hochleistungs-Güterzugkorridor Ost wird realisiert
- Erhebliche Belastungen – Lärm und Erschütterungen - für Bürger und Kommunen durch die massive Zunahme von Güterverkehr, insbesondere in den Nachtstunden, ist zu befürchten, wenn nicht entsprechende Schutzmaßnahmen erfolgen

Lärmprognose

- in einem Lärmkorridor von 600 m (jeweils 300 m links und rechts der Gleise) ist mit Lärm und Erschütterungen zu rechnen
- Personenzüge haben einen Lärmpegel von bis 68 – 76 db (A), Güterzüge bis 103 db (A). 10 db (A) stellen eine Verdoppelung des Lärms dar.
- Personenzüge haben eine Länge von ca. 100 m. Güterzüge bis 750 m. Eine Länge der Güterzüge bis 1500 m wird im Moment getestet.

Rechtliche Problematik:

Liegt kein erheblicher baulicher Eingriff in die Bahnstrecke vor, sind keine Lärmschutzmaßnahmen gesetzlich vorgeschrieben. Liegt ein erheblicher baulicher Eingriff vor, müssen noch verschiedene Lärmgrenzwerte überschritten werden um Lärmschutz zu erhalten. Für Erschütterungsschutz gibt es keine Rechtsgrundlage.

Vorgestellte Lösungsansätze

Kommendes Planfeststellungsverfahren – Aktive Beteiligung und Beeinflussung

- Professionelle Begleitung des Planfeststellungsverfahrens durch Fachanwälte für und Gutachter (Stadt wird hierzu Auftrag erteilen)
- Prüfung und Beurteilung der Planungsgrundlagen durch die Experten
- Hohe Beteiligung aller Betroffenen (Anwohner und Kommunen) im Verfahren und fristgerechte/spezifische Einwendungen bei nicht ausreichenden/fehlerhaften Planungen mit Unterstützung der Experten (wichtig: Jeder Einzelne für sich!)
- Erreichung und Sicherstellung des politischen Willens Lärmvorsorge und Erschütterungsschutz zu schaffen (Hierfür müssen die MdBs gewonnen werden)

Klare juristische Zielsetzung für das anstehende Planfeststellungsverfahren:

- Feststellung des Vorliegens einer „wesentlichen baulichen Änderung“ aufgrund der aktuell bevorstehenden Elektrifizierung und daraus abzuleitender Anspruch auf Lärmvorsorge und Erschütterungsschutz nach BImSchG für die Anwohner!

Zukunftsforderung: Veränderung der Rechtsgrundlagen in Deutschland

- Elektrifizierung von TEN-V-Strecken müssen rechtlich mit Neubaustrecken gleichgestellt werden
- Politischer Wille dafür wäre eigentlich durch den Bundestagsbeschluss vom 26.01.2016 bereits klar formuliert, aber keine Rechtskraft, da diese Willensbildung im Parlament bis heute noch nicht von der Bundesregierung in ein entsprechendes Gesetz umgesetzt wurde

Anzustrebendes politisches Ziel:

Schaffung einer klaren rechtlichen Grundlage im Planfeststellungsverfahren ohne Interpretationsspielraum für die Planer und die Genehmigungsbehörde (Eisenbahnbundesamt EBA)

In der Diskussionsrunde aufgeworfene Fragen:

Was ist mit Flüsterbremsen?

Die Umrüstung auf Flüsterbremsen ist komplett bis 2020 vorgesehen. Flüsterbremsen nehmen 10 db (A) weg, d.h. der Lärm wird halbiert. Leider würden ca. 30% ausländische Züge voraussichtlich die Strecke nutzen, diese haben keine Flüsterbremsen.

Die Anwohner befürchten einen immensen Wertverlust ihres Grundstücks und Immobilie.

Als Einwände sollen vor allem Wertverlust der Immobilie und Grundstück sowie Lärm macht krank angegeben werden.

Wie kommen die db (A) Angaben in der Planung zustande?

Die db (A) werden nicht gemessen, sondern anhand der Topographie berechnet. In den Planfeststellungsunterlagen sind Pläne zum möglichen Lärm vorhanden.

Wird im Zuge der Elektrifizierung die Geschwindigkeiten der Züge höher?

Strecke ist für Neigetechnik ausgerichtet > Deshalb Personenzüge bis 160 km/h
Güterzüge fahren ohne Neigetechnik: > Deshalb fahren diese 120 km/h

Wie wird es sich mit der Zahl der Güterzüge verhalten?

Ein Europäischer Güterzugkorridor von Skandinavien über die Nordseehäfen (Hamburg, Bremerhaven) soll entstehen, um deren Güter wirtschaftlich nach Südeuropa zu bringen. Diese Transitgüterstrecke wäre allerdings jetzt auch schon möglich, wird aber wegen der aktuell fehlenden Elektrifizierung nur ganz wenig gefahren.

Sind die alten Bahndämme für die Elektrifizierung tragfähig?

Ja, ansonsten erfolgen Instandsetzungsmaßnahmen.

Warum muss bei einem erhöhten Zugaufkommen kein Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden?

Da die Strecke nicht geändert würde, solange der Dieselbetrieb besteht.

Wichtig: Ein Planfeststellungsverfahren wird nur einmal durchgeführt - wieviel Züge danach auf der Strecke fahren ist relativ unmaßgeblich.

Wo sollen die Einwendungen abgegeben werden?

Sie müssen fristgerecht bei der Regierung von Oberfranken eingegangen sein. Die Stadt wird dabei die Bürger durch Informationen unterstützen.

Fazit:

- **Die rechtlichen Grundlagen sind leider viel zu wenig klar und somit interpretationsfähig.**
- **Die Entscheidungsspielräume für die Genehmigungsbehörde (EBA) im Planfeststellungsverfahren sind groß.**
- **Ohne klaren politischen Willen und politisches Wollen in Form einer veränderten gesetzlichen Grundlage ist zu befürchten, dass der Streckenausbau ohne Lärmvorsorgemaßnahmen und ohne Erschütterungsschutz durchgeführt wird und die betroffenen Anwohner und Kommunen müssten dann damit leben.**

Wunsiedel, 17.11.2016

i.A.

Frank Werner