

# Elektrifizierung der Bahnstrecke Hof – Regensburg

## I. Allgemeines

Von Seiten der Wirtschaft wird nachdrücklich die Elektrifizierung der Bahnstrecke zwischen Hof und Regensburg gefordert. Diese Bahntrasse ist ein Teil des sog. Ostkorridors von den Seehäfen an der Nord- und Ostsee nach Süddeutschland und die angrenzenden Nachbarstaaten (Forderung der Hafen Hamburg Marketing e.V.). Auch die Deutsche Bahn betrachtet die Maßnahme als wichtigen Bestandteil ihres Wachstumsprogramms. Die aktuellen Schienenwege von Hamburg nach Bayern gelten als stark belastet. Eine Entlastung ist dringend notwendig.

## II. Bestand

Auf der Bahnstrecke zwischen Hof und Regensburg verkehren derzeit die Vogtlandbahn ca. im Stundentakt. Darüberhinaus im 2 Stundentakt Regionalexpress sowie 10 – 12 Güterzüge pro Tag. In den Nachtstunden von 0,30 Uhr – 4,30 Uhr findet kein Zugverkehr statt.

## III. Künftiges Verkehrsaufkommen

Durch die Elektrifizierung wird die Nutzung der Strecke wirtschaftlich optimiert. Im Personenverkehr ergibt sich eine bessere Anbindung an die Fernverkehrstrassen. Insbesondere im Güterverkehr erfolgt jedoch eine wesentliche Steigerung. Anstelle der heute auf dieser Strecke täglich verkehrenden 10 – 12 Güterzüge werden es dann nach den derzeitigen Schätzung ca. 80 bei einer maximalen Auslastung ca. 360 sein, was einen ca. 8 Minuten-Takt bedeuten würde. Wegen der durch den Personenverkehr tagsüber eingeschränkten Nutzung, würde sich der Güterverkehr hauptsächlich auf die Nachtstunden konzentrieren.

**Durch die Elektrifizierung würde sich das Verkehrsaufkommen auf der Bahnstrecke mehr als vervielfachen.**

## IV. Lärm- und Erschütterungsschutz

Der bisherige weitgehend überschaubare regionale Personen- und Güterverkehr wurde von den Bahnanliegern meist gewohnheitsmäßig hingenommen. Durch die drastische Steigerung des Verkehrs, insbesondere in den kurzen Intervallen, verteilt auf den gesamten Tag, entfällt der Gewöhnungseffekt. **Ein wirksamer Lärmschutz ist daher unbedingt notwendig.**

Der Umfang und die Geschwindigkeit der auf der Strecke bisher verkehrenden Güterzüge ist bedingt durch die eingesetzten Ziehlokomotiven eingeschränkt. Aufgrund der vorgegebenen Zeitfenster für die nach der Elektrifizierung verkehrenden leistungsstarken Elektrolokomotiven wird sowohl der Umfang als auch die Geschwindigkeit deutlich erhöht. Neben einem wirksamen Lärmschutz ist deshalb **auch die Verbesserung des Erschütterungsschutzes unabdingbar.**

## V. Rechtliche Voraussetzungen für Lärm- und Erschütterungsschutz

**Bestand:** Die Bahnstrecke Hof Regensburg besteht zweigleisig seit ca. 1863 mit unterschiedlichem Verkehrsaufkommen.

**Veränderung:** Durch die Elektrifizierung werden zwar keine zusätzlichen Gleisanlagen verlegt. Es werden lediglich Strommasten und Stromleitungen neu gebaut. Im gleisbaulichen Bereich werden somit **keine wesentlichen Veränderungen**

vorgenommen. Die wesentlichen Veränderungen beschränken sich auf die Einrichtungen für die Elektrifizierung und das gesteigerte Verkehrsaufkommen. Von entscheidender Bedeutung für die rechtliche Beurteilung ist **die Anerkennung der Baumaßnahme als wesentliche Veränderung**.

In diesem Fall wäre dann § 41 Abs. 1 des Bundesimmissionsschutzgesetzes einschlägig, wonach beim Bau oder wesentlicher Änderung von Schienenwegen sicher zu stellen ist, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Diese umfassende Verpflichtung gilt nach § 41 Abs. 2 BImSchG **nicht** „soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem Schutzzweck stehen würden.“

Soweit die „wesentliche Änderung“ anerkannt ist, erfolgt die Beurteilung der Verkehrslärmimmissionen nach der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetz v. 12.06.1990.

Lärmmessungen an der linksrheinischen Bahnstrecke zwischen Koblenz und Mainz haben lt. Gutachten des Schalltechn. Ing. Büros Paul Pies v. 28.09.2007 an verschiedenen Messpunkten Lärmwerte zwischen 68,5 u. 106,4 dB, gemittelten Werte lagen zwischen 83,0 u. 100,4 dB. Diese Werte überschreiten die Tagessanierungsgrenzwerte in Wohn- und Mischgebieten z.T. erheblich. Die Nachtsanierungsgrenzwerte wurden an allen Messpunkten erheblich überschritten. Ähnliche Lärmwerte dürften sich auch an der elektrifizierten Bahnstrecke Hof – Regensburg ergeben. Der Nachweis müsste allerdings durch Messungen, im Planungsverfahren ggf. aufgrund der Verkehrsbelastung erbracht werden. Eine frühzeitige Einflussnahme auf das Planungsverfahren ist deshalb unbedingt erforderlich, denn was planfestgestellt ist, kann nur über Gerichtsentscheidungen geändert werden.

Für **Lärmsanierungsmaßnahmen** – eine freiwillige Leistung des Bundes – wurden seit 2007 rd. 100 Mio. € zur Verfügung gestellt. Für die Lärmsanierung gibt es aber keinen Rechtsanspruch. Für die Beurteilung der Maßnahmen der Lärmsanierung gilt die Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VlärmSchV97.

## VI. Planung und Bauträger - Bundesverkehrswegeplan

Planung und Bauträgerschaft liegen in der Verantwortung des Bundes (Bundesnetzagentur). Voraussetzung für die Verpflichtung zur Bereitstellung der Finanzierung und Aufnahme in den Bundeshaushalt ist die Feststellung des **dringenden Bedarfs** im Bundesverkehrswegeplan. Die Maßnahme ist zwar in der derzeitigen Fassung des Bundesverkehrswegeplanes – gültig bis 2015 – enthalten, nicht jedoch der dringende Bedarf. Von politischer Seite laufen deshalb derzeit die Bemühungen, mit nachhaltiger Unterstützung der Wirtschaft und der Bahn den dringenden Bedarf dieser Maßnahme in der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes fest zu schreiben. Von regionalpolitischer Seite gab es sogar Vorschläge, die Deutsche Bahn zu bitten, die Planung im Wege der Vorfinanzierung voran zu treiben.

## VII. Zusammenfassung

Sobald für die Maßnahme der vordringliche Bedarf im Bundesverkehrswegeplan festgestellt wird, sollten von unserer Seite möglichst durch fundierte Gutachten bereits die Lärm- und Erschütterungsbelastungen festgestellt sein. Diese Gutachten sollten noch vor Beginn der Planungsarbeiten mit einer kompetenten rechtlichen Beurteilung der Planungsbehörde vorgelegt werden mit der nachdrücklichen Forderung im Planungsverfahren zu berücksichtigen.