

## **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