



ABS Nürnberg - Marktredwitz - Reichenbach/ Grenze D/CZ (-Prag)
Elektrifizierung Hof - Marktredwitz

Informationsveranstaltung am 18.01.2017 zum Bauvorhaben Elektrifizierung Hof - Marktredwitz

DB Netz AG | Michael Engelmann (I.NG-S-N) | Norbert Just (I.NG-SO-S) | Florian Liese (I.NG-S) | Röslau | 18. Januar 2017

1. Gesetzliche Grundlagen
2. Einordnung in strategische Ausbauziele
3. Nutzen für Nordostbayern
4. Technische Ziele
5. Terminübersicht
6. Ablauf eines Planrechtsverfahrens
7. Stand bei der Durchführung des Planrechtsverfahrens Hof - Marktredwitz
8. Schallschutz
9. Lärmreduzierung an Güterwagen

Elektrifizierung Hof – Marktredwitz

1. Gesetzliche Grundlagen

Gesetzeslage

- Projekt Elektrifizierung Hof – Marktredwitz ist Bestandteil des aktuellen Bundesverkehrswegeplanes (BVWP) 2030.
 - Die Ausbaustrecke Nürnberg – Marktredwitz – Hof/Grenze D/CZ (-Prag) ist darin als Projekt des „vordringlichen Bedarfes“ ausgewiesen.
- **Projekt Elektrifizierung Hof – Marktredwitz ist ein Projekt mit hoher Priorität, das innerhalb der Laufzeit des BVWP umgesetzt werden soll.**

Finanzierung der Schieneninfrastruktur in Deutschland



Bund

Trägt Verantwortung für „Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes“ (Art. 87 e Abs. 4 GG)



Aus- und Neubaumaßnahmen

- politische Prozesse setzen Schwerpunkte, welche Aus- und Neubauprojekte finanziert und umgesetzt werden
- Bundesverkehrswegeplan mündet im Bedarfsplan für Aus- und Neubaumaßnahmen

Ersatzinvestitionen im Bestandsnetz

- werden aus der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung getragen (LuFV)
- Schwerpunktsetzung obliegt hier DB Netze
- Prüfung durch den Bund anhand definierter Kennzahlen

Instandhaltung und Betrieb

- Bund stellt Ländern Regionalisierungsmittel für ÖPNV/SPNV zur Verfügung
- Freistaat bestellt über BEG den Schienen- Nahverkehr bei Verkehrsunternehmen
- Verkehrsunternehmen zahlen sog. Netzentgelte (Trassen- und Stationspreise) an DB Netze
- darüber finanziert DB Instandhaltung und Betrieb der Infrastruktur vollständig selbst

Beauftragung



NETZE

- ist Auftragnehmer des Bundes
- setzt Planungsprozesse und Projektleitung für Neu- und Ausbauprojekte um
- setzt Ersatzinvestitionen für das Bestandsnetz um

ABS Nürnberg – Marktredwitz – Reichenbach/ Grenze D/CZ (-Prag)

Elektrifizierung Hof – Marktredwitz

2. Einordnung in strategische Ausbauziele



Verkehrliche Zielsetzung:

- Verkürzung der Reisezeiten zwischen Nürnberg und Prag bei Einsatz von Neitech-Fzg.
- 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

Projektabschnitte:

- Projektabschnitt 1: Reichenbach – Hof (bereits realisiert)
- Projektabschnitt 2: Hof (e) – Marktredwitz (e)
- Projektabschnitt 3: Nürnberg – Marktredwitz – Grenze D/CZ

Projektkenndaten:

- Streckenlänge: 257 km
 - davon Reichenbach – Hof 74 km
 - davon Hof – Marktredwitz 42 km
 - davon Nürnberg-Marktredwitz-Grenze 141 km
- Geschwindigkeit: vkonv = mind. 120 km/h, vNeitech = 160 km/h

3. Nutzen für Nordostbayern

- Verbesserter Anschluss von Nordostbayern an das gesamtdeutsche Schienennetz
- Schaffung von infrastrukturellen Voraussetzungen für die Fernverkehrsanbindung (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

ABS Nürnberg – Marktredwitz – Reichenbach/ Grenze D/CZ (-Prag)

Elektrifizierung Hof – Marktredwitz

4. Technische Ziele



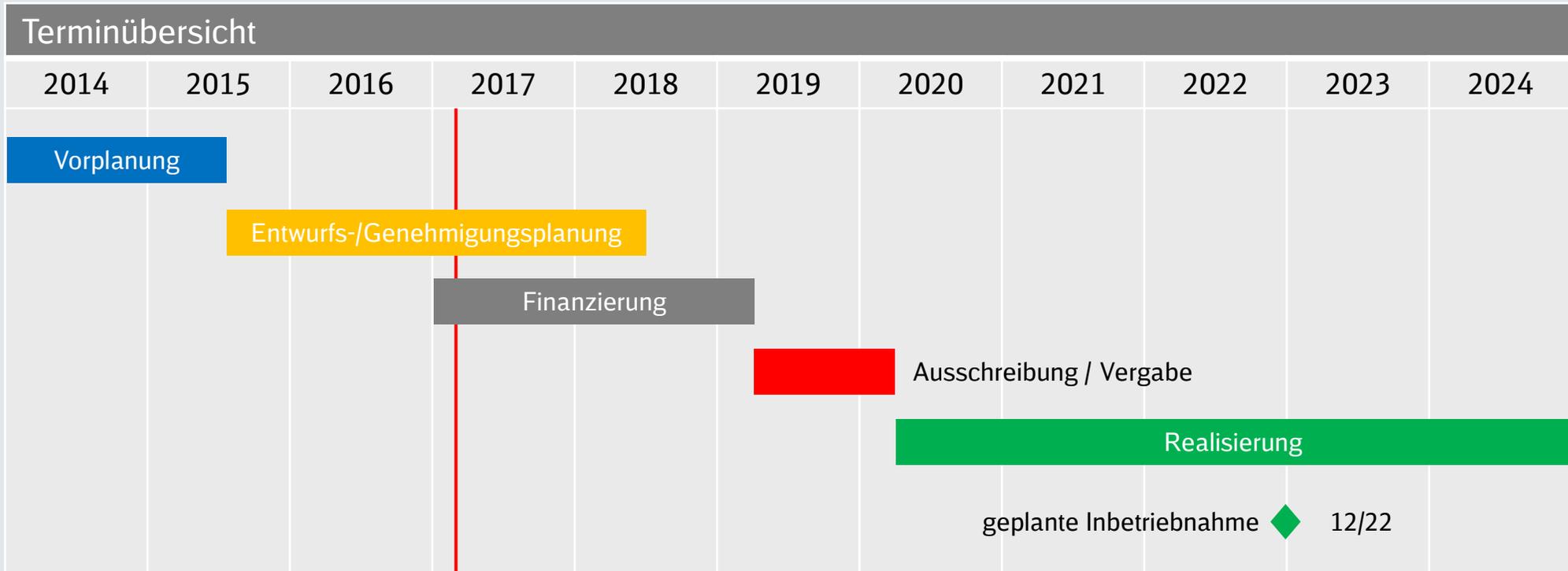
Technische Ziele:

- Elektrifizierung der gesamten zweigleisigen Strecke Hof – Marktredwitz (42 km) und in den Bahnhöfen Hof und Marktredwitz
- Neubau und Anpassungen an Straßenbrücken, BÜ-Beseitigungen und Anpassungen an Eisenbahnüberführungen
- ETCS-Ausrüstung (European Train Control System; übersetzt: Europäisches Zugsicherungs- und Steuerungssystem)
- **PFA 1 Hof – Oberkotzau (e) (7 km):**
 - **Hof:** Einrichtung zusätzlicher Fahrstraßen z.B. durch neue Weichenverbindungen oder Änderung der Signaltechnik; Neubau eines Stellwerksgebäudes
 - **Oberkotzau:** Herstellung seitenrichtiger Überholgleise für den Güterverkehr mit 750 m Länge; Neubau eines Stellwerksgebäudes
- **PFA 2 Oberkotzau (a) – Marktredwitz (35 km):**
 - **Martinlamitz:** Bau einer Überleitstelle zur Bauabwicklung
 - **Marktredwitz:** Spurplananpassungen einschließlich technischer Ausrüstung

ABS Nürnberg – Marktredwitz – Reichenbach/ Grenze D/CZ (-Prag)

Elektrifizierung Hof – Marktredwitz

5. Terminübersicht



Ablauf eines Planfeststellungsverfahrens

Deutsche Bahn (DB) erstellt Unterlagen für den Planfeststellungsantrag

Antrag wird beim Eisenbahn-Bundesamt eingereicht
(= Beginn des Verfahrens nach Vollständigkeitsprüfung)

Anhörungsverfahren durch die zuständige Behörde
(Bezirksregierung)

- Öffentliche Auslegung der Unterlagen für einen Monat (Beginn der Veränderungssperre)
- Einreichen von Einwendungen von Privatpersonen und Naturschutzverbänden (bis zu zwei Wochen nach Auslegung)
- Stellungnahme von Trägern öffentlicher Belange (bis zu drei Monate nach Eingang Benachrichtigungsschreiben)
- Erwidern zu den Einwendungen und Stellungnahmen durch die DB
- Erörterungstermin mit Einwendern, Fachbehörden, Trägern öffentlicher Belange
- Abschließende Stellungnahme der Anhörsbehörde

Eisenbahn-Bundesamt prüft alle Sachverhalte

Eisenbahn-Bundesamt erlässt Planfeststellungsbeschluss

(Zustellung und Offenlage der Unterlagen bei der Anhörsbehörde. Zustellung kann bei mehr als 50 Einwendungen durch öffentliche Bekanntmachung ersetzt werden.)

- Die Planfeststellungsunterlagen werden in den betroffenen Gemeinden für den Zeitraum eines Monats öffentlich ausgelegt.
- Bis zu zwei Wochen nach Ende der Auslegungsfrist kann jeder Betroffene seine Bedenken bei der Anhörsbehörde (Regierung Oberfranken) einreichen.
- Die DB Netz AG wird als Vorhabenträgerin zu allen Einwendungen Stellung nehmen.
- Nach Prüfung aller Erwidern durch die Anhörsbehörde findet ein Erörterungstermin statt.
- Die Anhörsbehörde übergibt die abschließende Stellungnahme an das Eisenbahn-Bundesamt (Planfeststellungsbehörde).
- Nach Prüfung aller Sachverhalte und Abwägung erlässt das Eisenbahn-Bundesamt den Planfeststellungsbeschluss.

7. Stand bei der Durchführung des Planfeststellungsverfahrens Hof - Marktredwitz

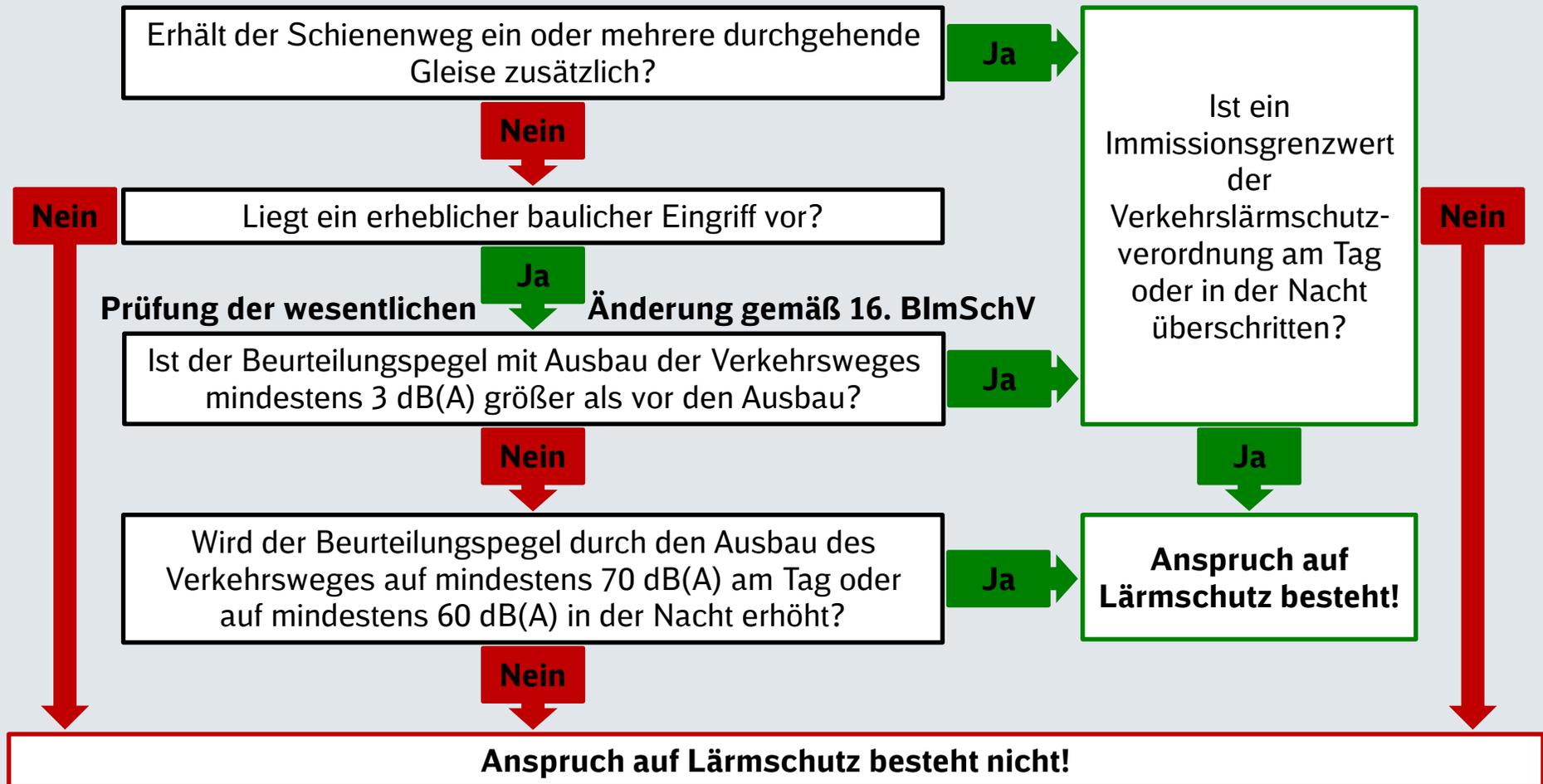
- Vor Beginn des Planfeststellungsverfahrens Durchführung einer **frühen Öffentlichkeitsbeteiligung** mit vier Informationsveranstaltungen:
 - 28.04.2016 in Hof
 - 20.07.2016 in Schwarzenbach
 - 21.07.2016 in Kirchenlamitz
 - 14.09.2016 in Wunsiedel

Das Thema Schallschutz bildete den Schwerpunkt bei den Diskussionen mit den Bürgern.

- Das **Planfeststellungsverfahren** für den **Planfeststellungsabschnitt 1 Hof – Oberkotzau** wurde im **August 2016 eingeleitet**.
 - Gemäß der aktuell gültigen Rechtslage sind in der Planfeststellungsunterlage keine aktiven Schallschutzmaßnahmen vorgesehen und nur an einzelnen Gebäuden in Hof und Oberkotzau wurde passiver Schallschutz geplant.
- Die Unterlagen für den **Planfeststellungsabschnitt 2 Oberkotzau – Marktredwitz** sollen nach aktuellem Planungsstand 2017 **ebenfalls ohne aktiven Schallschutz** eingereicht werden.

8. Schallschutz – historische Entwicklung

- **Bis 1974:** Keine gesetzliche Regelung zum Immissionsschutz
- **22. März 1974:** Inkrafttreten des **Bundesimmissionsschutzgesetzes** (BImSchG)
 - vorerst keine Grenzwerte für Verkehrslärm
- **21. Juni 1990:** Inkrafttreten der **16. Bundesimmissionsschutzverordnung** (16. BImSchV)
 - Kurztitel: Verkehrslärmschutzverordnung
 - greift beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen und Schienenwegen
 - Begriff der wesentlichen Änderung wird in der Verordnung definiert
 - > DB kann nicht entscheiden, ob eine wesentliche Änderung vorliegt
- **1999:** Start des **Lärmsanierungsprogramms** des Bundes
 - Grundgedanke: Auch Strecken, die nicht ausgebaut werden, sollen Schallschutz erhalten
 - freiwilliges Programm – kein gesetzlicher Anspruch
 - derzeit stellt der Bund 150 Mio. € pro Jahr für das Programm zur Verfügung



Quelle: Robert Hanft / Frank Zwanziger, 04.04.2016

9. Lärmreduzierung an Güterwagen

- **Umrüstung** aller 64.000 **Güterwagen** der Deutschen Bahn auf leisere Verbundstoff-Bremssohlen (2013 zugelassen)
 - sorgt für einen um 10 Dezibel geringen Lärmpegel (gefühlte Halbierung des Lärms)
 - Kosten von 230 Mio. €
 - bis Ende 2016 wurden 50 % der Güterwagenflotte umgerüstet
 - Ziel: Abschluss der Umrüstung im Jahr 2020

- **Lärmabhängiges Trassenpreissystem** als Anreiz zur Wagenumrüstung für andere Eisenbahnverkehrsunternehmen
 - umgesetzt seit Dezember 2012

- Bundesverkehrsministerium strebt **Verbot von lauten Güterwagen** auf dem deutschen Schienennetz **ab Dezember 2020** an.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Für Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

www.bahnausbau-nordostbayern.de

bahnausbau-nordostbayern@deutschebahn.com

Backup

(1) Die Verordnung gilt für den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen sowie von Schienenwegen der Eisenbahnen und Straßenbahnen (Straßen und Schienenwege).

(2) Die Änderung ist wesentlich, wenn

1.

eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr oder ein Schienenweg um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird oder

2.

durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 Dezibel (A) oder auf mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder mindestens 60 Dezibel (A) in der Nacht erhöht wird.

Eine Änderung ist auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder 60 Dezibel (A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird; dies gilt nicht in Gewerbegebieten.

Kernnetzes als das Land mit den größten Verkehrsströmen. Infolgedessen durchkreuzen sechs dieser Korridore Deutschland in Nord-Süd- und Ost-West-Richtung. Es ist unser nationales Interesse, als größte europäische Exportnation diese Staatsverträge einzuhalten, die Gütertrassen zu bauen und damit das Ziel der Verlagerung des rapide wachsenden Güterverkehrs von der Straße auf Schiene und Wasserwege zuverlässig zu erreichen.

Der Deutsche Bundestag beschließt:

1. in Fällen besonderer regionaler Betroffenheit durch die Realisierung von Schienengütertrassen der Verkehrskorridore des TEN-Verkehr-Kernnetzes, die durch EU-Mittel (CEF) bezuschungsfähig sind, auch künftig die konstruktive Zusammenarbeit der Akteure vor Ort zu unterstützen und deren Vorschläge bei der Erarbeitung konkreter Lösungen besonders zu berücksichtigen;
2. aus den jeweils dort gewonnenen Empfehlungen im Einzelfall konkrete Beschlüsse an die Bundesregierung zu formulieren, um im Einzelfall im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel einen besonderen – über das gesetzliche Maß hinausgehenden – Schutz von Anwohnern und Umwelt erreichen zu können;
3. dabei können künftig die Grundsätze und Maßstäbe zur Anwendung kommen, die durch den Projektbeirat Rheintalbahn gesetzt worden sind. Dies gilt zum Beispiel hinsichtlich der Form der Zusammenarbeit von Bund, Land, regionalen Vertretern, Bürgerinitiativen und Bahn im Projektbeirat und hinsichtlich der Bewertungsmaßstäbe für einen umwelt- und menschengerechten Ausbau, die jeweils im Einzelfall begründete alternative Trassierungen und andere über das gesetzlich erforderliche Maß hinausgehende Maßnahmen des Lärmschutzes zulassen können, um Mehrkosten durch nachträgliche Umplanungen und lange Verfahrensdauern zu vermeiden und um eine unverzügliche Umsetzung zu erreichen;
4. bei der Realisierung von Schienengütertrassen im Rahmen der Verkehrskorridore des TEN-Verkehr-Kernnetzes die rechtliche Gleichstellung von Ausbaustrecken an Neubaustrecken sicherzustellen.

Berlin, den 26. Januar 2016

Volker Kauder, Gerda Hasselfeldt und Fraktion
Thomas Oppermann und Fraktion

Elektrifizierung Hof – Marktredwitz

Auszug aus dem Dritten Gesetz zur Änderung des Schienenwegeausbaugesetzes,
In Kraft seit 29.12.2016, Abschnitt: Projekte des vordringlichen Bedarfs

- 14 ABS Nürnberg – Marktredwitz – Hof/Grenze D/CZ (– Prag) (Franken-Sachsen-Magistrale)
- 15 **ABS Uelzen – Stendal – Magdeburg – Halle (Ostkorridor Nord)⁴**
- 16 **ABS Hof – Marktredwitz – Regensburg – Obertraubling (Ostkorridor Süd)**
- 17 **Rhein-Ruhr-Express (RRX): Köln – Düsseldorf – Dortmund/Münster⁵**
- 18 Rhein-Ruhr-Express (RRX): Köln – Düsseldorf – Dortmund/Münster (5. und 6. Gleis Düsseldorf-Kalkum – Duisburg)
- 19 Rhein-Ruhr-Express (RRX): Köln – Düsseldorf – Dortmund/Münster (Systemhalt Düsseldorf-Benrath)

¹ Mit Infrastruktur für Fernverkehrshalt Aschaffenburg.

² Aus- und Neubau für eine Zielreisezeit im Taktfahrplan Hamburg – Kopenhagen von unter 150 Minuten und Berlin – Kopenhagen von unter 240 Minuten.

³ Ohne Querung Seelze-Süd und ohne Tunnel Jakobsberg unter der Maßgabe, dass die für einen Deutschland-Takt erforderliche Fahrzeitverkürzung von voraussichtlich acht Minuten erreicht wird.

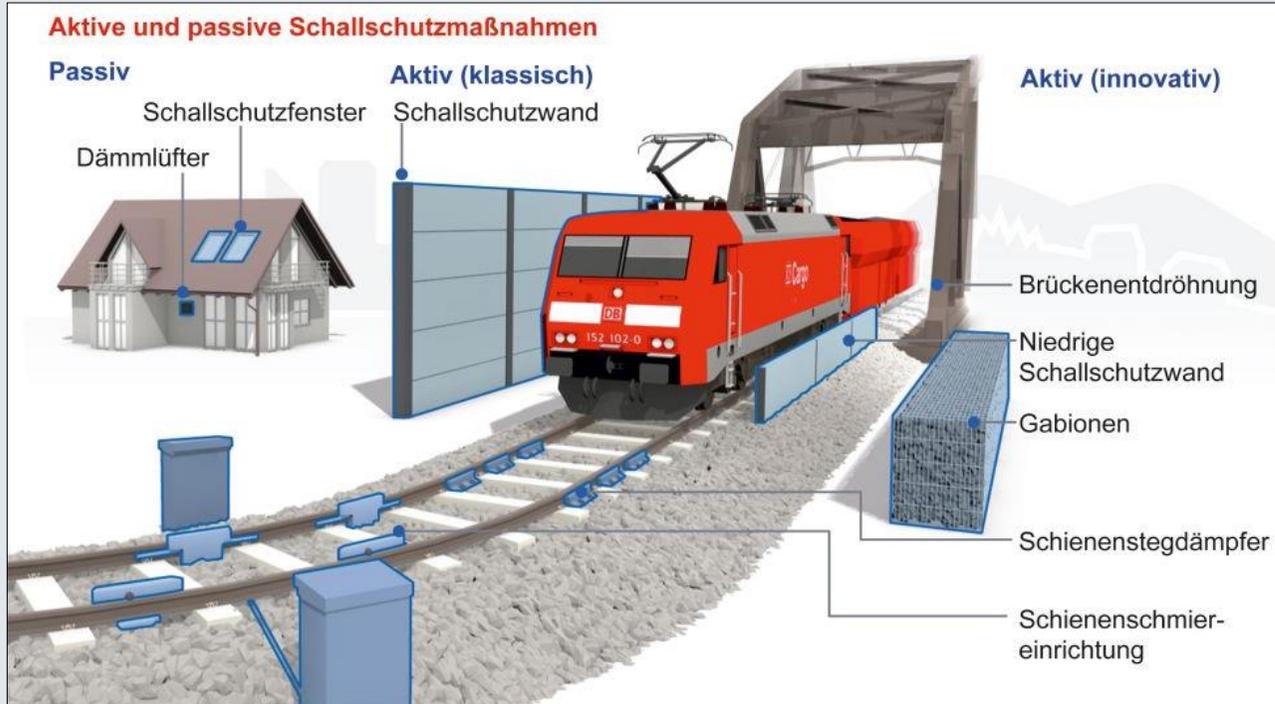
⁴ Bei der baulichen Umsetzung der Abschnitte Veerßen – Salzwedel und Hohenwulsch – Stendal sollen die aktuellen Standards des vorsorgenden Lärmschutzes angewendet werden. Der Abschnitt Salzwedel – Hohenwulsch ist nachträglich mit vergleichbarem vorsorgenden Lärmschutz auszustatten.

⁵ Mit Halt Köln-Mülheim ohne Infrastrukturausbau laut Betriebsprogramm der Aufgabenträger.

ABS Nürnberg – Marktredwitz – Reichenbach/ Grenze D/CZ (-Prag)

Elektrifizierung Hof – Marktredwitz

Aktive und passive Schallschutzmaßnahmen



- Bisherige Planungsgrundlage war die Anwendung der 16. BlmschV.
- Durch Umsetzung des Bundestagsbeschlusses DS18/7365 „Menschen- und umweltgerechte Realisierung europäischer Schienennetze“ können folglich zusätzliche passive und aktive Schallschutzmaßnahmen anfallen.

ABS Nürnberg – Marktredwitz – Reichenbach/ Grenze D/CZ (-Prag)

Elektrifizierung Hof – Marktredwitz

Umrüstungsprogramm der DB

Umfangreiche Voraussetzungen zur Halbierung des Schienenverkehrslärms konnten bereits geschaffen werden



Zulassung LL-Sohle in 2013 war Beginn zur Umrüstung der Güterwagen

Aus dem **Lärmabhängigen Trassenpreissystem** erhalten EVU einen Bonus - das BMVI fördert den Wagenhalter bei der Umrüstung

Sohlenverfügbarkeit für den Hochlauf der Umrüstung ist gegeben

Quelle: Michael Schmidt | Kommunikation Infrastruktur | 17.11.2016