

Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr



Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des
Innern, für Bau und Verkehr • Postfach 22 12 53 • 80502 München

Vorab per E-Mail (anfragen@bayern.landtag.de)
Präsidentin
des Bayer. Landtags
Frau Barbara Stamm, MdL
Maximilianeum
81627 München

Bayern.
Die Zukunft.

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom PI/G-4254-3/987 I 21.12.2015	Unser Zeichen IIE3-3593-014/15 Telefon / - Fax 089 2192-3818 / -13818	Bearbeiterin Herr Schober Zimmer LAZ67-1424	München 07.03.2016 E-Mail JanDavid.Schober@stmi.bayern.de
--	--	--	--

Schriftliche Anfrage des Herrn Abgeordneten Jürgen Mistol vom 18. Dezember 2015 betreffend Lärmvorsorge im Rahmen von Elektrifizierung und Ausbau der Bahnstrecke Regensburg – Hof

Anlagen

3 Kopien dieses Schreibens

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

die Schriftliche Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu 1.: Wie beurteilt die Staatsregierung die prognostizierte Mehrung der Lärmbelastung und Erschütterung im Falle einer Realisierung des Elektrifizierungsprojekts Regensburg – Hof für Kommunen sowie Bürgerinnen und Bürger entlang der Bahnlinie?

Der Staatsregierung sind keine konkreten Prognosen bzw. Untersuchungen (z. B. Lärmgutachten) hinsichtlich der zu erwartenden Mehrung der Lärmbelastung und Erschütterung im Falle einer Realisierung des Elektrifizierungsprojekts Regensburg – Hof bekannt.

Zu 1. a): Welche Maßnahmen hält die Staatsregierung für erforderlich, um eine dahingehende Mehrbelastung der Betroffenen zu vermeiden?

Zu 1. b): Inwiefern beabsichtigt die Bayerische Staatsregierung sich in diesem Zusammenhang beim Bund für die Einstufung der geplanten Elektrifizierung der Bahnstrecke Regensburg – Hof als „wesentliche Änderung“ einzusetzen?

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 1.a) und b) zusammen beantwortet.

Die Frage, ob in einer etwaigen Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke Regensburg – Hof eine „wesentliche Änderung“ der bereits bestehenden Schieneninfrastruktur zu sehen ist oder nicht, wird nicht im Rahmen der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) entschieden, sondern ist nach den einschlägigen Bestimmungen der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmverordnung – 16. BImSchV) zu beurteilen. Hierüber und über die infolgedessen notwendigen Lärmschutzmaßnahmen wird vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) im Verlauf des gesetzlich durchzuführenden Planfeststellungsverfahrens, u. a. auf Grundlage der bisherigen und weiterer Planungen, entschieden. Die Entscheidung des EBA – der Planfeststellungsbeschluss – unterliegt dabei der verwaltungsgerichtlichen Kontrolle, d. h. Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss sind grundsätzlich möglich.

Zu 2.: Welche konkreten Maßnahmen wird die Staatsregierung mit auf den Weg bringen, um eine angemessene Beteiligung der an der Bahnstrecke lebenden Bürgerinnen und Bürger bei den Lärmschutzplanungen zu garantieren?

Die Staatsregierung wird die Planungsarbeiten – wie zu gegebener Zeit auch die Bauarbeiten – begleiten und sich beim Bund und der Deutschen Bahn für innovative Diskussions- und Beteiligungsprozesse wie zum Beispiel die Einrichtung eines projektbegleitenden Gremiums einsetzen.

Unabhängig davon wird durch das auf Antrag der Deutschen Bahn vom EBA gesetzlich zwingend durchzuführende Planfeststellungsverfahren eine umfassende Beteiligung der betroffenen Kommunen sowie der an der Bahnstrecke lebenden Bürgerinnen und Bürger gewährleistet.

Zu 2. a): Wie beabsichtigt die Staatsregierung künftige Eingaben aus der Öffentlichkeit zu diesem Thema beim vorgesehenen Ausbau der Bahnstrecke Regensburg – Hof zu berücksichtigen?

Die Staatsregierung wird zunächst jede Eingabe einzeln prüfen, bewerten und sich bei Bedarf beim Bund und der Deutschen Bahn entsprechend einsetzen. Die konkrete Vorgehensweise hängt von dem zum Zeitpunkt der Eingabe vorliegenden Sachverhalt und der konkreten Fragestellung ab und ist infolgedessen jetzt noch nicht absehbar.

Zu 2. b): Mit welchen weiteren Aktionen will die Staatsregierung die Akzeptanz der Bevölkerung für das wichtige Infrastrukturprojekt erhöhen?

Siehe Antwort zu Frage 2.

Zu 3.: Wie beurteilt die Staatsregierung allgemein die aktuellen Chancen für eine baldige Aufnahme des Elektrifizierungsprojekts der Bahnstrecke Regensburg – Hof in den ‚vordringlichen Bedarf plus‘ (VB+) des neuen Bundesverkehrswegeplans?

Welche Projekte mit welcher Priorität in den BVWP aufgenommen werden, entscheidet zuständigkeithalber der Bund. Das Ergebnis der BVWP-Bewertung sowie die endgültige Fassung des BVWP bleiben abzuwarten.

Die Staatsregierung hat u. a. den Ausbau und die Elektrifizierung des Streckenabschnitts Regensburg – Marktredwitz sowie – im Zusammenhang mit der „Franken-Sachsen-Magistrale“ – die Elektrifizierung des Streckenabschnitts Marktredwitz – Hof bereits vor rund zwei Jahren beim Bund für die Fortschreibung des BVWP angemeldet und setzt sich nachdrücklich für deren Aufnahme ein.

Zu 3. a): Wie erklärt sich die Staatsregierung die Verzögerungen bei der Novellierung des Bundesverkehrswegeplans?

Zu 3. b): Bis wann rechnet sie mit einem Abschluss?

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 3.a) und b) zusammen beantwortet.

Der Prozess der Aufstellung des BVWP liegt allein in der Verantwortung des Bundes. Es ist nicht Aufgabe der Staatsregierung, Mutmaßungen über die Gründe der zeitlichen Verzögerung anzustellen.

Letzten Informationen des Bundes zufolge soll der erste Entwurf des neuen BVWP Ende des ersten Quartals 2016 veröffentlicht werden. Die endgültige Verabschiedung des BVWP hängt von vielen Faktoren ab und kann seitens der Staatsregierung nicht prognostiziert werden.

Zu 3. c): Welche weiteren Anstrengungen zieht die Bayerische Staatsregierung in Erwägung, um die Integration des Elektrifizierungsprojekts der Bahnstrecke Regensburg – Hof im neuen Bundesverkehrswegeplan in die Liste der Projekte des ‚vordringlichen Bedarfs plus‘ (VB+) zu erwirken?

Die Staatsregierung wird sich gegenüber dem Bund auch in Zukunft fortwährend und mit Nachdruck für eine Aufnahme in den BVWP sowie eine möglichst hohe Priorisierung einsetzen. Dies gilt auch für alle anderen bayerischen Anmeldungen für den BVWP.

Zu 4.: Wie sieht die Staatsregierung gegenwärtig die Chancen einer baldigen Realisierung des Projekts zur Elektrifizierung der Schienenstrecke Regensburg – Hof?

Für eine Projektrealisierung sind des Weiteren u. a. eine Fortschreibung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) bzw. eine Aufnahme in den sog. Bedarfsplan für Bundesschienenwege (Anlage zu § 1 BSWAG) sowie eine Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Bund und der Deutschen Bahn erforderlich. Aufgrund des breiten Konsens über die Notwendigkeit des Ausbaus und der damit verbundenen Behebung eines bedeutenden Engpasses im deutschen Schienennetz geht die Staatsregierung von einer guten Realisierungsperspektive für den Streckenausbau aus.

Zudem sieht die Staatsregierung die Chancen erhöht, weil sie in einem Pilotprojekt mit landeseigenen Mitteln die Vorplanung für den Ausbau der Strecke Regensburg – Schwandorf – Grenze Bayern/Tschechien finanziert und vorantreibt, deren südlicher Abschnitt auch Bestandteil der Bahnlinie Regensburg – Hof ist.

Zu 4. a): Wird die Staatsregierung darauf drängen und gegebenenfalls eigene Finanzmittel einsetzen, damit der Ausbau der Strecke mit einem barrierefreien Ausbau aller noch nicht diesbezüglich ertüchtigten Bahnhöfe und Haltepunkte zeitgleich einhergeht?

Die Staatsregierung wird beim Bund und der Deutschen Bahn darauf drängen, dass es im Zuge des möglichen Streckenausbaus auch zu einem barrierefreien Ausbau aller Stationen kommt. Keinesfalls darf der Ausbau zu einer Verschlechterung der Barrierefreiheit führen. Bei anderen Streckenausbauten hat die Staatsregierung dies bereits mehrfach erfolgreich durch Intervention beim Bund verhindert.

Die Finanzierungsverantwortung für den Ausbau der Schieneninfrastruktur und damit auch für den barrierefreien Ausbau der Stationen liegt beim Bund. Das Bayerische Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr wird gleichwohl im Jahr 2016 ein Konzept für die weiteren Schritte zur Barrierefreiheit von Bayerns Bahnhöfen und Haltepunkten vorlegen, auf dessen Grundlage, vorbehaltlich zur Verfügung stehender Haushaltsmittel, ein Förderprogramm für ausgewählte Stationsausbauten, vergleichbar mit dem „Bayern-Paket 2013-2018“, aufgelegt werden könnte. Ob aufgrund der bayernweiten Priorisierung auch Fördermittel aus einem solchen Programm in Stationen auf der Strecke Regensburg – Hof fließen könnten, lässt sich derzeit nicht beantworten.

Zu 4. b): Mit welcher Planungs- und Bauzeit rechnet die Staatsregierung?

Zu 4. c): Wann ist nach Auffassung der Staatsregierung frühestens mit einem Abschluss der Arbeiten zu rechnen?

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 4.b) und c) zusammen beantwortet. Ergänzend wird zunächst auf die Antwort zu Frage 4. verwiesen.

Bis zum Abschluss der Vorplanung (Leistungsphasen 1 und 2 der Honorarordnung für Architekten- und Ingenieurleistungen – HOAI) auf allen Streckenabschnitten kann hierüber keine Einschätzung abgegeben werden. Nach Aussage der DB Netz AG könnte zumindest der Streckenabschnitt Marktredwitz – Hof im Falle eines reibungslosen Verlaufs der Planungs- und Bauarbeiten und hoher Priorisierung im neuen BVWP Ende 2022 in Betrieb genommen werden.

Zu 5.: Wie beurteilt die Staatsregierung das Vorhaben, in der Gemeinde Weiherhammer (Landkreis Neustadt an der Waldnaab) ein Güterverkehrszentrum (GVZ) zu verwirklichen, um die regionale Wirtschaft von der Aufwertung der Bahnstrecke profitieren zu lassen?

Das Vorhaben der Gemeinde Weiherhammer, eine Umschlaganlage für den Kombinierten Verkehr Schiene/Straße zu verwirklichen, wird vom Freistaat Bayern ausdrücklich begrüßt. Die Verlagerung von Gütertransporten auf die Schiene ist ein vordringliches verkehrspolitisches Ziel des Freistaates. Der Standort Weiherhammer hat dafür beste Voraussetzungen. Sowohl die logistischen Rahmenbedingungen als auch die lokale Wirtschaftsstruktur der Region Weiden/Oberpfalz sprechen dafür, dass an diesem Standort eine Umschlaganlage erfolgreich betrieben werden kann.

Zu 5. a): Welche Synergieeffekte erwartet die Staatsregierung bei einer Elektrifizierung der Bahnstrecke Regensburg – Hof?

Für den Schienengüterverkehr sind Elektrifizierungen elementar, da für den Schienengüterverkehr wegen des wirtschaftlichen Betriebs in der Regel nur elektrifizierte Strecken von Interesse sind. Die Elektrifizierung zwischen Regensburg und Hof dient insbesondere im Rahmen des sog. „Ostkorridors“ der Kapazitätserweiterung für den langlaufenden, teils internationalen Seehafenhinterlandverkehr. Die Umschlaganlage für den Kombinierten Verkehr Schiene/Straße in Weiherhammer könnte dadurch von erhöhten Umschlagmengen profitieren.

Zu 5. b): Wird die Staatsregierung dieses Projekt unterstützen, wenn eine von der Stadt Weiden und der Gemeinde Weiherhammer in Auftrag gegebene Machbarkeitsstudie die Sinnhaftigkeit des Projekts nachweist?

Bereits für die Machbarkeitsstudie bzgl. der Umschlaganlage für den Kombinierten Verkehr Schiene/Straße wurde der Gemeinde Weiherhammer vom Freistaat Bayern ein Zuschuss von bis zu 41.864,20 Euro bewilligt. Im Rahmen der Möglichkeiten wird das Projekt auch weiterhin von der Staatsregierung unterstützt.

Zu 6.: Wie setzt sich die Staatsregierung dafür ein, dass spätestens nach einer Realisierung der Elektrifizierung auch Verbesserungen im Personenverkehr vollzogen werden, insbesondere in Form eines Angebots im Schienenfernverkehr mittels einer zweistündig verkehrenden IC-Verbindung?

Die Planungen für den Schienenpersonennahverkehr werden durch die Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) konkretisiert, wenn ein belastbarer Zeitplan für die Elektrifizierung der Strecke Regensburg – Hof vorliegt. Diesbezüglich ist zunächst die Fortschreibung des BVWP durch den Bund abzuwarten.

Bezüglich des Schienenpersonenfernverkehrs wird auf die Antworten auf die Fragen 6 a), b) und c) verwiesen.

Zu 6. a): Haben hierüber bereits Gespräche mit der Deutschen Bahn stattgefunden?

Der Freistaat Bayern setzt sich dafür ein, dass der Fernverkehr auf der Achse München – Regensburg – Hof wieder aufgenommen wird und hat hierzu auch bereits konkrete Gespräche mit der Deutschen Bahn geführt.

Zu 6. b): Falls ja, wie ist der aktuelle Stand dieser Gespräche?

Die DB Fernverkehr AG hat angekündigt, im Zuge ihrer Kundenoffensive eine neue „InterCity“-Linie München – Regensburg – Hof – Dresden mit Durchbindung über Berlin nach Rostock einzurichten. Die Linie soll im Dezember 2022 ihren Betrieb aufnehmen, sofern die Elektrifizierungslücke zwischen Regensburg und Hof bis dahin geschlossen ist. Vorgesehen ist eine Verbindung im 2-Stunden-Takt mit fabrikneuen IC-Doppelstockwagen.

Zu 6. c): Setzt sich die Staatsregierung dafür ein, dass diese Fernverkehrszüge in Schwandorf und in Weiden einen Systemhalt einlegen werden?

Ja, der Freistaat setzt sich dafür ein. Da Weiden und Schwandorf wichtige Umsteigeknoten darstellen, sind seitens der Deutschen Bahn dort nach aktuellem Planungsstand Systemhalte vorgesehen.

Zu 7.: Wie beabsichtigt sich die Staatsregierung im Falle erforderlicher Maßnahmen zur Streckenerüchtigung für einen optimalen Schienenpersonenverkehr zu positionieren, um Eingriffe in die Natur möglichst gering zu halten?

Die Staatsregierung wird beim Bund und der Deutschen Bahn auf die Einhaltung der entsprechend einschlägigen Natur- und Umweltschutzbestimmungen drängen. Selbstverständlich werden diese auch Gegenstand der rechtlichen Prüfungen

durch das Eisenbahn-Bundesamt im Rahmen des durchzuführenden Planfeststellungsverfahrens sein.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Gerhard Eck
Staatssekretär