



Bürgermeister und Vertreter von Interessensgemeinschaften gegen Bahnlärm nahmen an der Info-Runde teil, die der Bundstagsabgeordnete Karl Holmeier (CSU) initiiert hatte. Bilder: Götz (2)

An Wänden führt kein Weg vorbei

Die Bahn plant die Elektrifizierung der Strecke Hof-Regensburg definitiv mit Lärmvorsorge. Diese Zusage gibt ihr Projektleiter Robert Hanft bei einer Informationsveranstaltung von MdB Karl Holmeier. Besucher, die sich konkrete Aussagen zum Termin der Realisierung erhoffen, muss er jedoch enttäuschen.

Schwandorf. (am) „Alle notwendigen Weichenstellungen sind erfolgt“: MdB Karl Holmeier (CSU), der Initiator der Runde mit Bürgermeistern aus Strecken-Anrainer-Kommunen und BI-Vertretern aus seinem Wahlkreis, freut sich. In der „Ziegelhütte“ in Ettmannsdorf betont er am Mittwoch zum wiederholten Mal: Die Lärmschutz-Zusage des Ministers Dobrindt gilt. Sie ist auch bei der Deutschen Bahn AG angekommen. Das bestätigt ihr Leiter für Großprojekte in Nordbayern, Robert Hanft.

Warten auf Zugzahlen

Der DB-Repräsentant erklärt die Hintergründe für die Elektrifizierung und unterstreicht, dass die Bahn einen zusätzlichen Laufweg für den Güterverkehr auf der Nord-Süd-Achse braucht, um bestehende Routen zu entlasten. Hof-Regensburg ist mittlerweile das letzte noch nicht elektrifizierte Stück des Ost-Korridors. Wie stark er in Zukunft frequentiert wird, wisse er noch nicht. Da warte die Bahn noch auf die Zugzahlen, die ihr der Bund vorgibt. Anfang des Jahres 2018 sollen sie noch kommen. Er selber, so Hanft, gehe derzeit davon aus, dass täglich weniger als 80 Güterzüge kursieren sollen.

Fest steht dagegen bereits: Die Strecke bleibt zweigleisig auf der bestehenden Trasse, an Fahrgeschwin-



Robert Hanft, Leiter der Deutschen Bahn AG für Großprojekte in Nordbayern, versicherte: Die Elektrifizierung der Strecke wird mit Lärmvorsorge geplant.

digkeitserhöhungen ist nicht gedacht, Zeitersparnisse sollen in erster Linie durch nicht mehr nötige Wechsel von E- auf Diesel-Loks und durch Blockverdichtung (mehr erlaubte Züge in einem Abschnitt) erfolgen. Als Problem stellen sich zumeist zu

niedrige Straßenüberführungen dar, so dass viele Brücken erneuert werden müssen, wobei die Kommunen da kräftig zur Kasse gebeten werden.

Zur Schallreduzierung rüstet die Bahn bis 2020 alle Güterwaggons auf Flüsterbremsen um, was zehn Dezibel weniger Lärm – eine Halbierung des Pegels – einbringt. Baulich hält man sich an die Kriterien der Lärmvorsorge, wie es Minister Dobrindt verlangte. Auf die Nachfrage, ob es sich denn um eine Anweisung oder nur eine Bitte des Ministers gehandelt habe, stellt Hanft klar: „Wir werden mit Lärmvorsorge planen.“ Deshalb plane man jetzt ja um, nachdem man vorher schon kurz vor der Planfeststellung gestanden sei. Die verlängerte Planungszeit führe auf alle Fälle zu einer Erhöhung der Kosten.

Es wird noch dauern

Was kann getan werden? „Schallschutzwände sind das Einzige, das wirklich hilft“, klingt Robert Hanft überzeugt. Maßnahmen direkt am Gleis brächten bei weitem nicht so viel. Er weiß aber auch: „Das gibt natürlich städtebauliche Probleme.“ Er zeigt Bilder, wie solche Schutzwände ausfallen können. „Hübsch“, sagt er nicht ernst gemeint und fügt an: Kosmetische Korrekturen gebe es da nur noch über die Farbe des Anstrichs. Wie hoch die Wände werden, liege an den jeweils örtlichen Gegebenheiten. Sicher ist: Der Bahnkörper muss

überall verbreitert werden, die Wände müssen mindestens 3,80 Meter von der Gleismitte entfernt stehen. „Das müssen wir uns an jeder Stelle genau anschauen, das wird langwierig“, sagt der Bahnexperte. In einer Zwischendiskussion mit Besuchern lässt er wissen: Es gebe natürlich auch Alternativen wie Tröge, aber die würden gewiss nicht bezahlbar sein, zum Beispiel wegen der Grundwasserproblematik.

Hanft zeigt ein Zeitschema: „Wir sind jetzt noch ganz am Anfang, da kann noch alles Mögliche rein grätschen.“ Das Jahr 2018 nutze die DB zu Grundlagenermittlungen, bevor sie eine Vor- und danach eine Entwurfsplanung vorlegen kann. Ein Projektbeirat befinde sich in Vorbereitung. Die Frage kommt natürlich: Wann ist denn dann mit der Elektrifizierung zu rechnen? Hanft drückt sich so aus: Es gelinge kaum unter drei Jahren, das Baurecht zu absolvieren. Erst wenn es einen Planfeststellungsbeschluss gibt, könne die Bauzeit beschrieben werden, alles Andere wäre jetzt Spekulation. Der Bau selber sei erfahrungsgemäß am allerwenigsten problematisch.

Angesprochen auf den Nabburger Bahnübergang, bestätigt er: Da sei man im Moment schon einen Schritt weiter. Es läuft eine Ausschreibung von Planungsleistungen für die beiden Ersatz-Bauwerke, die in die Zuständigkeit der Bahn fallen.

Planungsauftrag

Die Elektrifizierung der Bahnstrecke Hof-Regensburg ist im Bundesverkehrswegeplan 2017 in den höchsten Bedarf eingestuft. 806 Millionen Euro stehen für diese Großbaumaßnahme von deutschlandweiter Bedeutung bereit. Am 26. Juli gab Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) die Zusage, dass sie mit Lärmvorsorge ausgestattet wird.

Diese Einzelfallentscheidung, die auf der zu erwartenden Zunahme des Schienengüterverkehrs basiert, teilte er schriftlich dem Eisenbahnbundesamt und dem Vorstand der Deutschen Bahn AG mit, verbunden mit einer Finanzierungszusage des Bundes. Am 22. Dezember bekam die Deutsche Bahn AG den Planungsauftrag, der neben dem Lärm-

schutz auch die Bahnübergänge und die Barrierefreiheit der Bahnhöfe beinhaltet. „Wir wollen die Betroffenen mitnehmen“, kündigte DB-Projektleiter Robert Hanft an. Zu der zweistündigen Informationsveranstaltung des Bundstagsabgeordneten Karl Holmeier waren auch Landrat Thomas Ebeling und MdL Alexander Flierl gekommen. (am)