

Der lange Weg zur Oberleitung

VERKEHR Die Vorplanung für die Elektrifizierung der Naabtaltrasse beginnt. Für Anwohner und Bürgermeister sind noch viele Fragen offen.

VON REINHOLD WILLFURTH

SCHWANDORF. Die Bahn stellt die Weichen für die längste und mit gut 800 Millionen Euro teuerste Baustelle der Oberpfalz in den nächsten zehn Jahren. In diesem Jahr beginnt die erste von neun Phasen für die Elektrifizierung der Bahnstrecke Regensburg-Marktredwitz, gab Robert Hanft, Beauftragter der DB Netz AG für den Ausbau der Trasse, am Mittwoch bekannt. Ob die seit Jahrzehnten von der Region ersehnte Elektrifizierung auch von den Trassenanwohnern als Segen empfunden wird, wurde beim Treffen mit den betroffenen Bürgermeistern, BI-Mitgliedern und CSU-Politikern im Gasthof Ziegelhütte in Frage gestellt.

Und dies, obwohl MdB Karl Holmeier, der zu dem Treffen eingeladen hatte, noch einmal persönlich seine Hand für die umfassende Lärmvorsorge ins Feuer legte, welche die Anwohner vor den schlimmsten Folgen des Ausbaus bewahren sollen. Der damalige Verkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) hatte bei einem Wahlkampfauftritt in der Region im Juli letzten Jahres einen maximalen Lärmschutz versprochen. Nun ist Dobrindt nicht mehr Minister, Holmeier aber nach wie vor felsenfest davon überzeugt, dass die Zusage weiter gilt. Das hat er sich auch nochmals vom Ex-Minister schriftlich bestätigen lassen.

Mit Robert Hanft schenkte die Bahn den Besuchern der Infoveranstaltung erstmals reinen Wein über die Motivation des Unternehmens zur Ertüchtigung der Strecke ein: „Wir elektrifizieren für den Güterverkehr“, stellte der Bahn-Beauftragte klar. Die Strecke von Hof nach Regensburg sei die letzte ohne Fahrdräht auf dem „Ostkorridor“, wie die Bahn die Entlastungsstrasse für den deutschen und internationalen Nord-Süd-Güterverkehr nennt.

Wie viele Güterzüge aus Sicht der Bahn täglich auf der Naab-Trasse zu erwarten sind, wollte Hanft nicht sagen. „80 werden's nicht“ versuchte der Bahn-Beauftragte Oberbürgermeister Andreas Feller, den die kursierenden Zahlen „nervös“ machen, zu besänftigen. Dass es viel mehr als jetzt sein werden, sei freilich Tatsache.

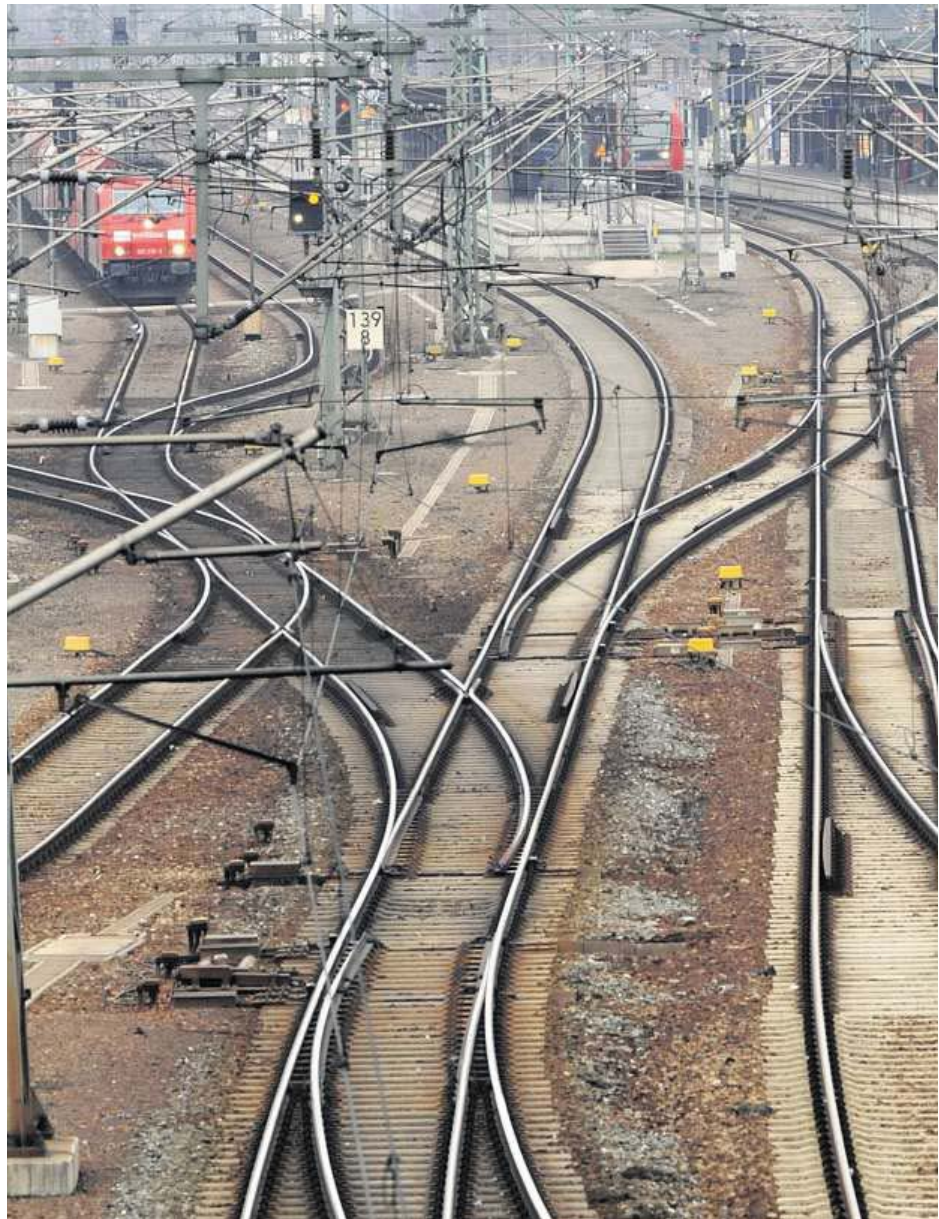
Es gibt noch viele Ängste

Nach wie vor gibt es entlang der Trasse Ängste um die Belastung durch den geplanten dritten Güterkorridor der Bahn quer durch Deutschland. „Nur Nachteile“, antwortete ein Anwohner auf die Frage des Bahn-Beauftragten, was sich die Anwesenden von dem Ausbau erwarteten. Hanft stellte ein Bündel von Maßnahmen für den Lärmschutz vor, von den bis 2020 nachgerüsteten „Flüsterbremsen“ an den 64 000 Güterwaggons der Bahn über Schallschutzfenster bis hin zur Lärmschutzwand – der effektivsten, aber auch hässlichsten Möglichkeit, den Verkehrslärm von der Wohnbebauung wegzuhalten.

Offen ist auch die Frage nach der Barrierefreiheit der Bahnhöfe. Das



Robert Hanft



Die erste Planung für die Elektrifizierung der Bahnstrecke Regensburg-Hof beginnt.

FOTO: DPA

DAS MACHTWORT DES MINISTERS

Lärmvorsorge: Anspruch auf Lärmvorsorge haben nur Anwohner von Trassen, an denen eine „wesentliche Änderung“ vollzogen wird. Dies ist laut Rechtsprechung bei einer Elektrifizierung regelmäßig nicht der Fall.

Einzelfall: Der damalige Verkehrsminister Dobrindt wies die Bahn in einer Einzelfallentscheidung an, wegen des drastisch steigenden Güterverkehrs auf der Naabtaltrasse mit maximalem Lärmschutz zu planen.

Technik: Aktiv: Schallschutzwand, Kombination mit Gabionen. Schienenstegdämpfer und Schmiereinrichtungen sorgen für weiteren Schutz. Passiv: Schallschutzfenster und Dämmlüfter an Wohngebäuden

sei Sache des Bundes, die Bahn werde nicht aktiv, erfuhren die Gäste. Karl Holmeier will das Problem zum Thema möglicher Koalitionsverhandlungen in Berlin machen.

Sorgenfalten bekommt mancher Bürgermeister auch, wenn es um die Anpassung der zahlreichen Straßenbrücken an die künftige Oberleitung geht. Denn die Kommune muss vor allem bei älteren Brücken dafür aufkommen, wenn sie einen Nutzen davon hat. Wenn der Schienenverkehr auf der Naabtaltrasse wie erwartet deutlich zunimmt, dann

fürchten die Rathauschefs auch, dass die Schranken an den Bahnübergängen immer seltener hochgehen und für mehr Staus sorgen. Trotzdem hätten auch die Bürger entlang der Trasse etwas von deren Ertüchtigung, sagte der Bahn-Beauftragte. So plane die Bahn trotz des Akzents auf den Güterverkehr die Einrichtung einer Intercity-Linie von München über Schwandorf nach Dresden.

IC nicht schneller als der Alex

Die ICs würden freilich die Oberpfalz auch nicht schneller durchmessen als die Dieselbetriebenen Loks mit ihren bis zu 160 km/h schnellen Zügen. Zeitersparnisse ergäben sich lediglich durch den Wegfall der Traktionswech-



Wir elektrifizieren für den Güterverkehr“

ROBERT HANFT
DB Netz AG

sel in Hof und Regensburg.

Einen auch nur groben Zeitplan blieb der Vertreter der Bahn seinen Zuhörern schuldig. Die Planungszeit sei sehr schwer einzuschätzen, sagte Hanft. Der Bau der Oberleitung und die Anpassung der Brücken nehme noch am wenigsten Zeit in Anspruch. Am 22. Dezember vergangenen Jahres fiel mit dem offiziellen Planungsauftrag der Startschuss. Bis zur Planfeststellung würden mindestens drei Jahre vergehen. Eine Vorplanung und eine Entwurfsplanung sind vorgeschaltet. In diesem Jahr würden die Grundlagen ermittelt und Gespräche über Wünsche der Kommunen geführt – aber erst gegen Ende des Jahres, sagte Hanft auf Nachfrage von Landrat Thomas Ebeling.