Bundesvereinigung gegen Schienenlärm e.V.

BVS-Newsletter

Ausgabe Dezember 2017

Liebe Abonnent(inn)en des BVS-Newsletters,

herzlich willkommen zur neuen Ausgabe des Newsletters der Bundesvereinigung gegen Schienenlärm e.V.

Wir hoffen, Ihnen auch in dieser Ausgabe wieder interessante Beiträge und Denkanstöße bieten zu können. Gerne nehmen wir auch weiterhin Ihre Anregungen und Unterstützung in Form konstruktiver Hinweise, Fragen, aber auch kritischer Anmerkungen auf.

Die angekündigte ausführliche Bewertung des „Maximalpegelgutachtens" musste aus Zeitgründen auf die Januar-Ausgabe verschoben werden.

Ein ereignisreiches Jahr geht zu Ende und auch in der BVS gab es diverse neue Ansätze, um die Interessen der Bahnanlieger auf möglichst vielen Ebenen einzubringen oder gar durchzusetzen. Zu diesen neuen Initiativen gehört die Mitwirkung in DIN-Ausschüssen ebenso wie die Teilnahme an Expert Groups der EU, die Einrichtung einer speziellen Mailingliste nur für BVS-Mitglieder oder der Aufbau einer neuen Internetpräsenz. All das kostet Geld und die begrenzt verfügbaren Geldmittel setzen den Aktivitäten des neugewählten Vorstands leider immer wieder Grenzen.

Jede Spende hilft daher, die Arbeit der Ehrenamtlichen in der BVS zu unterstützen und gemeinsam dem Ziel einer leisen Eisenbahn näherzukommen. Wir bitten daher auch Sie um Ihre – kleine oder größere - Unterstützung. Unser Spendenkonto finden Sie auf der letzten Seite dieses Newsletters.

Die BVS wünscht Ihnen Frohe Weihnachten, ein Gutes Neues Jahr 2018 und 365mal im Jahr eine Stille Nacht - ohne unzumutbaren und gesundheitsschädlichen Schienenlärm.

Ihre BVS

Dr. Armin Frühauf

1. Vorsitzender der Bundesvereinigung gegen Schienenlärm e.V.

Was Sie in diesem Newsletter finden:

1. Was gibt es Neues von der BVS ?
2. Sitzung der EU Noise Expert Group vom 30.11.2017 in Brüssel
3. Elektrifizierung als wesentliche Änderung ? Ein Nachtrag
4. Informationsquellen zu Schienenlärm
5. Termine/Veranstaltungen

1. Was gibt es Neues von der BVS ?

Ende November verschickte das Bundesverwaltungsgericht seine Begründung zu dem Urteil in Sachen Dresdner Bahn in Berlin-Lichtenrade, Az. 3 A 1.16. Die Entscheidung ist inzwischen auch auf der Internetseite des Bundesverwaltungsgerichts einsehbar:
http://www.bverwg.de/entscheidungen/pdf/290617U3A1.16.0.pdf

Zur Frage der von uns gerügten Anwendbarkeit der Schall 03 (1990) argumentiert das BVerwG mit dem weder in seiner bisherigen Rechtsprechung, noch in Wissenschaft und Literatur auftauchenden Argument, dass sich der in § 41 BImSchG eingeforderte „Stand der Technik" nicht auf die Analyse der Lärmbelastung (d.h. Immissionsberechnung nach Schall03/16. BImSchV) beziehen soll, sondern ausschließlich auf die daraus abzuleitenden Lärmschutzmaßnahmen. Das kann nicht überzeugen. Die BVS wird dagegen Verfassungsbeschwerde einlegen und hat dazu bereits am 11. Dezember die vorgeschaltete „Anhörungsrüge" beim BVerwG angebracht.

Derzeit wird die von der **BVS-Mitgliederversammlung am 3. Oktober beschlossene Verfassungsbeschwerde** gegen die Entscheidung des BVerwG erstellt.

In Sachen Wiedereinführung einer neuen Variante eines Schienenbonus in der DIN 4109-2/A1 hat die **BVS am 17. Dezember 2017 Antrag auf Einleitung eines Schlichtungsverfahrens beim Vorstand des DIN e.V. gestellt**, da der NABau-Ausschuss in der Schlichtungsverhandlung am 26.10.2017 keine Bereitschaft zeigte, von diesem neuen Schienenbonus Abstand zu nehmen. Die neuerliche Schlichtungsverhandlung ist auf den 17.01.2018 terminiert.

Gleichzeitig hat die **BVS Bundeswirtschaftsministerin Zypries in einem Schreiben** gebeten, das DIN e.V. auf Einhaltung seiner vertraglichen Pflichten aus dem DIN-Vertrag von 1975 hinzuweisen und von der Wiedereinführung einer neuen Variante eines Schienenbonus in der DIN 4109-2 abzusehen, da damit der Wille des Bundesgesetzgebers, die Ungleichbehandlung zwischen Straßen- und Schienenlärm durch Abschaffung des Schienenbonus zu beenden, unterlaufen würde.

Die BVS steht derzeit in engem Kontakt mit dem Koordinierungsbüro Normungsarbeit der Umweltverbände (KNU) http://www.knu.info/umweltschutznormung/koordinierungsbuero/, das mit finanzieller Förderung durch das BMUB die Mitwirkung von Umweltverbänden in DIN-Ausschüssen verbessern will. Es zeichnet sich ab, dass es der BVS mit finanzieller Unterstützung durch das KNU möglich sein wird, künftig in weiteren DIN-Ausschüssen mitarbeiten und damit die Interessen der Bahnanlieger in der Normsetzung besser einbringen zu können.

2. Sitzung der EU Noise Expert Group vom 30.11.2017 in Brüssel

Am 30.11.2017 fand in Brüssel die 9. Sitzung der EU Noise Expert Group statt. Die EU Noise Expert Group ist bei der Generaldirektion Umwelt der EU (DG ENV) angesiedelt und bestand bisher nur aus Vertretern der Mitgliedstaaten aus der Arbeitsebene der Umweltministerien und Vertretern der DG ENV. Um eine breiter angelegte Diskussion über die weitere EU-Politik in Sachen Lärmminderung zu ermöglichen, wurde das Gremium kürzlich um Vertreter aus der Industrie, Verbänden und NGO erweitert. Eine Beschreibung der Noise Expert Group und ihrer Mitglieder ist einsehbar unter
http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=2809

Zu der Sitzung am 30.11.2017 kamen Vertreter der Mitgliedsstaaten (zumeist aus den jeweiligen Umweltministerien) und der beteiligten 5 Generaldirektionen der EU, Vertreter aus der Industrie und Verbänden sowie Vertreter von NGOs zusammen. **Für die BVS nahm der 2. Vorsitzende der BVS teil**, aus den Reihen der BVS-Mitglieder war Frau Wagner von der Initiative Angermund e.V. vertreten. Daneben war aus Deutschland Herr Jäcker-Cüppers für die DEGA, Prof. Hecht von der TU Berlin sowie Herr Schreckenberg als Privatperson vertreten.

Die EU-Generaldirektionen DG ENV, DG MOVE, DG GROW, DG ENER und DG CLIMA stellten zunächst ihre weiteren Vorstellungen und Pläne zur Verkehrslärmminderung vor. Im Bereich Schienenlärm hat die Kommission derzeit keine über die Fortführung der Umrüstung der GG-Güterwagen hinausgehenden Konzepte oder gar Ideen. Das deutsche GG-Verbotsgesetz wird von der EU-Kommission weiterhin als EU-rechtswidrig beurteilt. Es wurde aber nichts darüber gesagt, ob die Kommission oder ein Mitgliedsland irgendwelche rechtlichen Schritte gegen das GG-Verbotsgesetz eingeleitet hätten.

Eine Task Force der ERA (Europäische Eisenbahnagentur, eine Behörde der EU) arbeitet an der Fortentwicklung der TSI NOISE und untersucht dabei u.a. den „quieter routes approach", d.h. die Schaffung eines rechtlichen Rahmens, damit auf bestimmten Strecken nur TSI-NOISE-konforme Wagen betrieben werden dürfen, d.h. nur leise Neuwagen. Daraufhin kam von der Seite der deutschen Regierungsvertreter der Hinweis, dass wegen der flächendeckenden Lärmprobleme dann ganz Deutschland als eine solche „ruhige Strecke" eingestuft werden müsste (Anmerkung: Zwischenzeitlich wurde auf der Rechtsgrundlage der EU-Verordnung 1049/2001 bei der ERA Antrag auf Zugang zu den Protokollen und Dokumenten der TSI NOISE-Arbeitsgruppen des ERA gestellt).

In der sich anschließenden Diskussion wurde auf die Frage eines Teilnehmers mitgeteilt, dass von Seiten der Kommission ein Programm zum Schienenschleifen wegen angeblich noch bestehendem Forschungsbedarf derzeit nicht beabsichtigt sei. Ein Teilnehmer aus Holland wies darauf hin, dass für das dortige „BüG" angeblich nur eine Lärmminderung von 2 dB(A) angesetzt würde (in DE nach der neuen Schall03 bis 3,8 dB(A)!).

Nach der Mittagspause stellte eine deutsche Mitarbeiterin der WHO den Stand der Arbeiten an den neuen WHO Guidelines on Environmental Noise vor. Ein Veröffentlichungsdatum wollte sie nicht nennen (die geltenden WHO Guidelines wurden 2009 veröffentlicht). Für die Guidelines werden die wissenschaftlichen Veröffentlichungen zu medizinischen Lärmwirkungen durch die beteiligten WHO-Arbeitsgruppen intensiv analysiert, nach ihrer Validität und Aussagekraft bewertet, um anschließend – unter Berücksichtigung ihrer möglicher Wirkungen und Auswirkungen – in 5 dB-Schritten lärmartspezifische Empfehlungen abzugeben. Weitere Informationen zur Entwicklung der neuen Empfehlungen findet man unter http://www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/noise/activities/development-of-who-environmental-noise-guidelines-for-the-european-region

Nach ihrem Vortrag räumte die deutsche Vertreterin der WHO auf Nachfrage ein, dass in den WHO-Empfehlungen keineswegs der aktuelle Erkenntnisstand berücksichtigt sein wird, sondern aus arbeitstechnischen Gründen keine wissenschaftlichen Veröffentlichungen berücksichtigt werden, die nach 2015 erschienen sind. Dies erklärt, weshalb die WHO in ihren Analysen ausschließlich die Lärmwirkungen „kardiovaskuläre Erkrankungen" und „Diabetes" betrachtet und auch, dass die WHO beklagt, dass ihr nur wenige Untersuchungen über die lärmmedizinischen Wirkungen von Bahnlärm vorlägen.

Viele Großstudien, wie die Bremische Epidemiologische Studie, NORAH, SAPALDIA und SiRENE, wurden aber erst nach 2015 veröffentlicht und haben seitdem das Wissen um die medizinische Lärmwirkung in nur wenigen Jahren enorm erweitert. Es wurden nicht nur geistige Erkrankungen wie Depressionen, Fettleibigkeit, u.a.m. als gesundheitliche Folgewirkungen des Verkehrslärms erkannt, sondern auch die Gefährlichkeit von Schienenlärm belegt. Wenn die WHO daher diese umfangreichen neuen Erkenntnisse unberücksichtigt lässt, werden die geplanten WHO-Guidelines bereits zum Zeitpunkt des Erscheinens überholt sein und die realen Lärmauswirkungen auf die menschliche Gesundheit bis zur nächsten Revision der WHO Guidelines (vrsl. erst Ende des nächsten Jahrzehnts) weiterhin unterschätzt und unbewältigt bleiben.

Abschließend stellten die Generaldirektionen ihre Vorstellungen über die Weiterentwicklung der Lärmaktionsplanung vor. Es besteht weiterhin keine Neigung zur Festsetzung von irgendwelchen Grenzwerten für die Lärmaktionsplanung, was in der anschließenden Diskussion vielfach kritisiert wurde. Kritisch hinterfragt wurden auch die Pläne der Generaldirektionen, zusätzliche Lärmarten wie Windkraftanlagenlärm und Nachbarschaftslärm in die Lärmkartierung aufzunehmen und in die Lärmkartierung auch geringer belastete Gebiete mit aufzunehmen, solange damit keine verbindlichen Maßnahmen zur Lärmminderung verbunden seien.

Auch wenn die anwesenden Teilnehmer aus den Mitgliedsregierungen und den Generaldirektionen vornehmlich Mitarbeiter aus der Arbeitsebene waren, bot die Veranstaltung gute Möglichkeiten, mit diesen in einen Meinungsaustausch einzutreten. Falls diese Veranstaltungen auch in Zukunft fortgeführt werden (geplant sind 2 Treffen pro Jahr – die Reisekosten werden von der EU übernommen), können diese zum **Aufbau einer internationalen Vernetzung der BVS** mit anderen NGOs (es waren vor allem Fluglärm-NGOs vertreten) und Mitgliedsstaaten, die wirksamere Konzepte zur Minderung des Schienenlärms verfolgen als Deutschland, genutzt werden.

3. Elektrifizierung als wesentliche Änderung ? Ein Nachtrag

In der November-Ausgabe dieses Newsletters hatten wir über Pressemeldungen aus dem Juli und die Antwort der Bundesregierung in der BT-Drs. 18/13683 vom 13.10.2017 auf eine Anfrage des inzwischen ausgeschiedenen MdB Dr. Thomas Gambke (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) zur geplanten Elektrifizierung der Strecke Regensburg-Hof und der Frage, ob ein Anspruch auf Lärmvorsorge besteht, berichtet.

Zwischenzeitlich beschied das BMVI einen auf der Rechtsgrundlage des UIG gestellten Antrag auf Zugang zu der „Anweisung" des BMVI sowie zu den Schriftverkehren zwischen BMVI und EBA in dieser Sache.

Das BMVI stellt in seinem Schreiben klar, dass es – anders als in der Presse berichtet wurde – keine Anweisung des BMVI an das EBA gab, sondern dass sich Bundesverkehrsminister a.D. Dobrindt nur an den Vorstandsvorsitzenden der DB AG, Dr. Richard Lutz, gewandt hat und darum gebeten hat, dass bei der Elektrifizierung der Standard der Lärmvorsorge angewandt wird. Gleichzeitig sicherte Dobrindt der DB AG die Finanzierung nach dem BSWAG zu.

Das Schreiben liegt diesem Newsletter als Anhang bei.

Das Schreiben an die DB AG ist handschriftlich auf den 27.07.2017, einen Tag nach dem Auftritt von Dobrindt in der Oberpfalz datiert. Der Bescheid auf den UIG-Antrag ist handschriftlich auf den 08.11.2017 datiert und wurde am 13.11.2017 zugestellt. Die Mittelbayerische berichtete am selben Tag unter der Überschrift „Bahn stellt Weichen für die Oberleitung" [1] „Die DB hat mit der Planung für die Elektrifizierung der Strecke Regensburg-Hof begonnen – umfassender Lärmschutz inbegriffen" und äußert Zweifel an der Rechtmäßigkeit: „Dass die Frage nach einem umfassenden Lärmschutz entlang der Strecke wirklich ausgestanden ist, daran mag Hansjörg Bohm nicht so recht glauben. Der Städteplaner und Bahnexperte aus Weiden bezweifelt, dass ein Verkehrsminister „nach Gutsherrenart und aus dem Handgelenk" eine Lärmvorsorge anordnen kann. Denn die „Extrawurst" für die Oberpfalz könnte als Präzedenzfall für andere Regionen dienen, die jetzt schon unter Bahnlärm leiden – und damit einen „Dammbruch" provozieren, der kaum mehr finanzierbar wäre."

Eine entsprechende Anfrage des BVS–Beisitzers Albrecht Künstle an die Verkehrspolitiker der Berliner Fraktionen, wie öffentlich gemachte Zusagen von Ministern zu werten sind, ist Wochen danach noch nicht beantwortet. Es scheint derzeit nirgends so „ruhig" zu sein wie im Berliner Reichstag.

Nur der Regensburger Grünen-Abgeordnete Stefan Schmidt meint, dass das Schreiben Dobrindts „keinerlei Bindungscharakter" hat, denn am Ende entscheide das Eisenbahn-Bundesamt. "Was da gemacht wurde, ist nichts anderes als ein Wahlkampf-Versprechen" [2].

4. Informationsquellen zu Schienenlärm

Wer sich intensiver über Schienenlärm, Eisenbahntechnik, Lärmminderung, Lärmwirkung, u.ä.m., informieren will und wem die Informationen auf den Internetseiten des BMVI, des BMUB, des Umweltbundesamtes und den Landesämtern für Umweltschutz nicht aktuell oder nicht detailliert genug sind, dem stehen eine ganze Reihe von freien Literaturdatenbanken zur Verfügung. In diesen Datenbanken werden Zeitschriftenartikel, Tagungsberichte, Forschungsberichte mit Kurzbeschreibungen sowie mit Schlagworten erfasst und sind zumeist im Volltext durchsuchbar. Sofern die gefundenen Texte nicht frei im Web verfügbar sind, sondern nur in gedruckter Form erschienen sind, können über das Portal https://www.subito-doc.de/ kostengünstig Kopien bezogen werden, die auch per Email zugeschickt werden können.

Zu den wichtigsten **Datenbanken, die auch die BVS regelmäßig nutzt**, um auf dem Laufenden zu bleiben, gehören:

https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/
PubMed enthält mehr als 27 Millionen Zitate der biomedizinischen Literatur aus der Datenbank MEDLINE und Zeitschriften und Büchern der Lebenswissenschaften. Sehr hilfreich, um aktuelle Informationen zur Lärmwirkungsforschung zu erhalten (alles in Englisch)

http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/LA/forschungsueberblick-laermschutz.html
BMVI-Datenbank „Forschungsüberblick zum Lärmschutz im Schienenverkehr" (Deutsch und Englisch)

http://www.laermbekaempfung.de/laerm/search.php
Zeitschrift für Lärmbekämpfung: Suche in Artikel und News aller Jahrgänge der Zeitschrift (Deutsch)

https://doku.uba.de/aDISWeb/app
ULIDAT, UFORDAT: Umweltdatenbanken des Umweltbundesamtes

http://raildoc.uic.org
UIC: Dokumentendatenbank, die über 23000 Referenzen zu Presseartikeln, Konferenzproceedings, Technische Reports, Fortschrittsberichte, Forschungsberichte, Studien, Statistiken, Normen und Gesetzestexte sowie zahlreiche Volltextdokumente enthält (Englisch) .

https://eurailpress-archiv.de/
Eurailpress-Verlag: Archivsuche in den Artikeln der eisenbahntechnischen Zeitschriften des Verlags (Deutsch)

https://trid.trb.org
TRID-Datenbank der National Academy of Science und des Transportation Research Board: alle Verkehrsarten, viele Verlinkungen auf pdf-Dokumente (Englisch)

https://www.sparkrail.org
SPARK – Rail Knowledge Hub, 22.000 internationale Einträge, viele Verlinkungen auf pdf-Dokumente (Englisch)

5. Termine/Veranstaltungen

Parlamentarischer Abend des Deutschen Verkehrsforums, 17. Januar 2018, Berlin, https://www.verkehrsforum.de/de/service/termine/2018-01-17-parlamentarischer-abend-mobilitaet-fuer-deutschland

DAGA 2018 - 44. Jahrestagung für Akustik, 19. - 22. März 2018, http://2018.daga-tagung.de

Euronoise 2018 Conference, Heraklion, Griechenland, 27. - 31. Mai 2018, http://www.euronoise2018.eu/

ACOUSTICS 2018 - ACWSTEG 2018 23.- 24. April 2018, City Hall, Cathay's Park, Cardiff, https://ioa.org.uk/civicrm/event/info?reset=1&id=295

Quellenangaben:

[1] mittelbayerische.de vom 13.11.2017, Bahn stellt Weichen für die Oberleitung, http://www.mittelbayerische.de/region/schwandorf-nachrichten/bahn-stellt-weichen-fuer-die-oberleitung-21416-art1582812.html

[2] Onetz.de vom 14.11.2017, Dobrindt-Anweisung zu Lärmschutz: Ministerium spricht von "Bitte", https://www.onetz.de/bayern-r/vermischtes-by/dobrindt-anweisung-zu-laermschutz-ministerium-spricht-von-bitte-wort-wirrungen-d1794486.html

Impressum:

Bundesvereinigung gegen Schienenlärm e.V.
Greifswalder Str. 4
D-10405 Berlin
Tel. 030 / 2016 4091
URL: https://www.BVSchiene.de
E-Mail: kontakt[at]BVSchiene.de
1. Vorsitzender Dr. Armin Frühauf
2. Vorsitzender Dr. Ludwig Steininger
Kassenwart Harald Steppat
Amtsgericht Hannover VR 7012
Finanzamt Kö I, Berlin, StNr. 25/657/54592

Alle Angaben in diesem Newsletter erfolgen ohne Gewähr. Für die Gestaltung und die Inhalte von verlinkten Seiten Dritter wird ausdrücklich jegliche Verantwortung und Haftung ausgeschlossen.

V.i.S.d.P: Bundesvereinigung gegen Schienenlärm e.V., vertreten durch den 1. Vorsitzenden Dr. Armin Frühauf, Greifswalder Str. 4, 10405 Berlin

Spenden werden erbeten an :

Kontoverbindung:
Sparkasse Koblenz
IBAN DE04 5705 0120 0000 2331 06
BIC MALADE51KOB

Diese Mitteilung wird nur an angemeldete und registrierte Abonnenten verschickt. Durch fehlerhafte oder missbräuchliche Anmeldung von E-Mail-Adressen sind Irrläufer nicht sicher auszuschließen. Das ist nicht beabsichtigt, entsprechende Hinweise bitte an newsletter[at]bvschiene.de

Diesen Newsletter können Sie jederzeit kündigen, indem Sie eine E-Mail mit dem Betreff „Kündigung" oder „Abmelden" an newsletter[at]bvschiene.de schicken.

ocRV Kopie

Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur • 11030 Berlin

Alexander Dobrindt, MdB
Bundesminister

HAUSANSCHRIFT
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

POSTANSCHRIFT
11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-[illegible]
FAX +49 (0)30 18-300-[illegible]

MIN@bmvi.bund.de
www.bmvi.de

Herrn
Dr. Richard Lutz
Vorsitzender des Vorstandes der
Deutschen Bahn AG
Potsdamer Platz 1
10785 Berlin

Nachrichtlich:

Herrn
Frank Sennhenn
Vorsitzender des Vorstandes der
DB Netz AG
Theodor-Heuss-Allee 7
60486 Frankfurt am Main

Herrn
Gerald Hörster
Präsident des
Eisenbahn-Bundesamtes
Heinemannstraße 6
53175 Bonn

Betreff: Elektrifizierung der Bahnstrecke Hof – Regensburg (Ostkorridor Süd)

Aktenzeichen: LA 17/519.4/173
Datum: Berlin, 27.07.2017
Seite 1 von 2

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

die Elektrifizierung der Bahnstrecke Hof – Regensburg als Bestandteil des Bedarfsplanvorhabens „ABS Hof – Marktredwitz – Regensburg – Obertraubling (Ostkorridor Süd)“ führt in der Region hinsichtlich des Umfanges der später umzusetzenden Lärmschutzmaßnahmen zu verständlichen Unsicherheiten und Diskussionen.

Lärmschutz für Vorhaben der Schienenwege ist in §§ 41 ff. Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) i. V. m. der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) geregelt. Hiernach entsteht beim Ausbau

Zertifikat seit 2009
audit berufundfamilie

Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

bestehender Verkehrswege ein Anspruch auf Lärmvorsorge dann, wenn eine wesentliche Änderung erfolgt, z.B. ein weiteres Gleis gebaut oder durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel erhöht wird.

Die bloße Elektrifizierung der Bahnstrecke Hof – Regensburg stellt zwar einen erheblichen baulichen Eingriff dar, könnte aber vor dem Hintergrund der geltenden Rechtsprechung, wenn keine kapazitätssteigernden Maßnahmen am Schienenweg hinzukommen, keinen Anspruch auf Lärmvorsorge auslösen.

Allerdings ist die Elektrifizierung der Bahnstrecke Hof – Regensburg aus Sicht der Bundesverkehrswegeplanung gerade deshalb sinnvoll, weil es nach Abschluss der Elektrifizierungsarbeiten auch zu einer Ausweitung insbesondere des Schienengüterverkehrs auf dieser Strecke kommen wird. Nach den wissenschaftlichen Bewertungen im Rahmen des BVWP wird allein durch die Elektrifizierung der Strecke ein neuer Nord-Süd-Korridor für Verkehrsaufkommen aus dem mitteldeutschen Industriegebiet (Halle/Leipzig) sowie für Verkehre vom Hafen Hamburg und den deutschen Ostseehäfen in Richtung Passau (– Südosteuropa) eröffnet, der ohne Elektrifizierung nicht genutzt würde. D.h. die Elektrifizierung wird sich zielgerichtet und unmittelbar auf eine Sparte verkehrslenkend auswirken. Erhebliche Güterverkehrsströme werden damit unmittelbar auf den Ostkorridor verlagert, dessen Nutzung ansonsten für diese Sparte wegen des Traktionswechsels unwirtschaftlich bliebe.

Vor diesem Hintergrund ist in diesem Einzelfall die Planung für die Elektrifizierung dieser Strecke unter Zugrundelegung von Lärmvorsorge durchzuführen. Ich bitte Sie deshalb, für das gesamte Ausbauvorhaben in der Planung den Standard der Lärmvorsorge gemäß Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) vorzusehen. Aus diesen Erwägungen sichere ich dafür die grundsätzliche Zuwendungsfähigkeit nach BSWAG zu.

Mit freundlichen Grüßen

Zertifikat seit 2009
audit berufundfamilie

Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur • 11030 Berlin

[redacted]

HAUSANSCHRIFT
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

POSTANSCHRIFT
11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-[redacted]
FAX +49 (0)30 18-300

Ref-LA17@bmvi.bund.de
www.bmvi.de

Betreff: Elektrifizierung Regensburg – Hof (Ostkorridor Süd)

Bezug: Ihr Antrag nach UIG vom 7.10.2017
Aktenzeichen: LA17/519.4/173
Datum: Berlin, 8.11.2017
Seite 1 von 2

Sehr geehrter Herr [redacted]

auf Ihren Antrag vom 07.10.2017 (per e-mail) ergeht folgender

Ablegt 13/11/17

Bescheid

1. Das Schreiben von Bundesminister Alexander Dobrindt a.D. an die Deutsche Bahn AG zur Elektrifizierung der Bahnstrecke Regensburg – Hof (Ostkorridor Süd) vom 27.07.2017 wird Ihnen als Kopie übersandt (Anlage).

2. Dieser Bescheid ergeht gebühren- und auslagenfrei.

Begründung

Mit E-mail vom 07.10.2017 begehrten Sie Zugang zu dem das Vorhaben Elektrifizierung Bahnstrecke Regensburg – Hof betreffenden Schriftverkehr zwischen EBA und BMVI. Es besteht ein Anspruch auf Zugang zu der beantragten Umweltinformation gegenüber dem BMVI gem. § 3 Absatz 1 UIG.

Bundesminister Alexander Dobrindt a.D. hat mit Schreiben vom 27.07.2017 die Deutsche Bahn gebeten, dass vor dem Hintergrund der verkehrslenkenden Wirkung des Vorhabens auf den Güterverkehr, in der Planung der Standard der Lärmvorsorge gemäß Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) vorzusehen sei. Hierüber wurde das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) in Kenntnis gesetzt, das einen Abdruck

Zertifikat seit 2009
audit berufundfamilie

Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

des o.g. Schreibens erhielt. Weiteren Schriftverkehr zwischen BMVI und EBA zu diesem Projekt gibt es nicht.

Der Bescheid ergeht gebühren- und auslagenfrei. Die Auslagen übersteigen nicht die Höhe von 5 Euro (vgl. § 1 Abs. 3 Satz 3 UIGGebV).

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

Rechtsbehelfsbelehrung:

Gegen diesen Bescheid können Sie innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Widerspruch beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Invalidenstraße 44, 10115 Berlin schriftlich oder zur Niederschrift einlegen

Zertifikat seit 2009
audit berufundfamilie