

# Elektrifizierung Hof-Regensburg/Obertraubling

## Fragen und Antworten

### ◆ **Was bedeutet Ostkorridor?**

Die rund 180 Kilometer lange Nord-Süd-Strecke von Hof über Weiden und Schwandorf nach Regensburg/Obertraubling wird auch Ostkorridor Süd genannt. Sie stellt die Fortsetzung der Verbindung durch Sachsen und Sachsen-Anhalt Richtung Seehäfen dar. Gleichzeitig bildet sie künftig eine Alternative als dritte große Nord-Süd-Bahnstrecke in Deutschland – neben der stark ausgelasteten Rheinstraße im Westen und der ebenfalls von sehr vielen Zügen befahrenen Strecke Hamburg-Hannover-Würzburg-München.

### ◆ **Kommen nun viele laute Güterzüge?**

Der Bund will die Elektrifizierung des Ostkorridors als dritte große Nord-Süd-Güterzugachse, weil das Verkehrswachstum von den Seehäfen ins Hinterland u.a. nach Österreich und SO-Europa künftig mehr Kapazitäten benötigen wird. (Bisher fahren viele Züge durch Nadelöhre wie Würzburg, Nürnberg oder München.) Diese Strecke ist in Bayern bereits zweigleisig – mit Strom wird sie für den Güterverkehr attraktiv und kann zur Verkehrsverlagerung beitragen.

Anwohner bekommen infolge des Ausbaus erstmals Lärmschutz. Ab Ende 2020 müssen alle Güterzüge auf leise Bremsen umgerüstet sein. Im subjektiven Lärmempfinden wird sich dann die Lautstärke eines Güterzuges nahezu halbieren.

[https://www.deutschebahn.com/de/konzern/im\\_blickpunkt/Mehr-als-50-000-Gueterwagen-rollen-leiser-durch-Deutschland-3763560](https://www.deutschebahn.com/de/konzern/im_blickpunkt/Mehr-als-50-000-Gueterwagen-rollen-leiser-durch-Deutschland-3763560)

### ◆ **Welchen Schallschutz wird es für die Anwohner geben?**

In Deutschland gibt es hohe Anforderungen an den Schallschutz. Vor allem in den Nachtstunden sind strenge Grenzwerte einzuhalten. In Ortsdurchfahrten müssen meist Schallschutzwände errichtet werden. Wo die Maßnahmen im Einzelnen greifen, werden die Planungen ergeben. Mehr zum Thema Lärmschutz auch im

Lärmschutzportal der DB unter <https://www1.deutschebahn.com/laerm>

### ◆ **Wie wird die Region besser angeschlossen werden?**

Mit der Elektrifizierung wird der Fernverkehr auf diesen Strecken möglich. Die DB plant IC-Züge zwischen München und Dresden, sowie zwischen Nürnberg und Prag fahren zu lassen. Auch für den Nahverkehr entstehen neue Möglichkeiten.

### ◆ **Warum dauert die Elektrifizierung so lange?**

Ein Infrastrukturprojekt in dieser Größenordnung benötigt heutzutage zehn bis 15 Jahre von der Planung bis zur Fertigstellung. Langwierige Planungsprozesse und Genehmigungsverfahren mit Beteiligungen von Bürgern erfordern oft mehr Zeit als die eigentliche Bauphase.

- ◆ **Trifft es zu, dass die Bahn mit den Planungen im Verzug ist?**  
Die Bahn hatte die Pläne für den Abschnitt Hof-Marktredwitz schon fertig, als das Bundesverkehrsministerium den Auftrag für den Lärmschutz erteilte. Auf diese Weise musste nochmals von vorne begonnen werden. Vieles muss gänzlich neu geplant werden, weil Lärmschutzwände bspw. den kompletten Neubau von Brücken zur Folge haben können. Im Abschnitt Marktredwitz-Regensburg berücksichtigen die Planungen durch die spätere Beauftragung von Anfang an den Lärmschutz.
- ◆ **Warum übernimmt die Bahn nicht die Kosten für Umbauten an Bahnübergängen?**  
Bahnübergänge sind Verkehrskreuzungen. Der jeweilige Straßenbaulastträger und die Bahn teilen sich die Verantwortung. Wenn die Bahn eine Veränderung vornimmt, führt dies oft auch zu Verbesserungen bei der Straße (etwa Verbreiterung einer Straßenunterführung). Deshalb setzen sich Bahn und Straßenbaulastträger in jedem Einzelfall zusammen und stimmen ihre Vorhaben und die Finanzierung ab.
- ◆ **Was ist mit dem barrierefreien Ausbau von Bahnhöfen?**  
Bei den Bahnhöfen in Nordostbayern gibt es insgesamt noch Nachholbedarf in Bezug auf die Barrierefreiheit. Vor allem viele kleine Stationen sind derzeit noch nicht barrierefrei erreichbar. Allerdings ist festzuhalten: Durch die vollständige Barrierefreiheit in den beiden mit Abstand größten Bahnhöfen in Nürnberg und Regensburg profitieren viele Reisende auch heute schon von den bisher umgesetzten Maßnahmen. Und weitere sind in Planung: So werden beispielsweise die Stationen in Oberkotzau, Furth im Wald und Marktredwitz in absehbarer Zeit barrierefrei. Durch den vom Freistaat Bayern vorgesehenen Ausbau der S-Bahn nach Neuhaus und Simmelsdorf-Hüttenbach können zudem alle Bahnhöfe in diesem Bereich barrierefrei ausgebaut werden. Wird durch die Elektrifizierung der Umbau einer Station erforderlich, sehen wir diesen in der Regel barrierefrei vor.
- ◆ **Warum werden andere Strecken in der Region nicht elektrifiziert?**  
Die Bahn elektrifiziert im Auftrag des Bundes. Der Bund setzt dabei Prioritäten. Im aktuellen Bundesverkehrswegeplan sind die sieben Streckenabschnitte in Nordostbayern im vordringlichen Bedarf aufgeführt. Dieser Plan wird alle fünf Jahre überarbeitet und vom Bundestag beschlossen.
- ◆ **Wie verhält sich der Ostkorridor zu den beiden Ost-West-Strecken nach Tschechien? Was wird zuerst elektrifiziert?**  
Der Bund hat zuerst und gleichzeitig den Ostkorridor und die Strecke Nürnberg - Marktredwitz mit der obersten Priorität versehen, deswegen sind die Planungen dort schon fortgeschritten. Die Strecke Nürnberg-Schwandorf kam erst Ende 2018 in die höchste Prioritätsstufe des Bundes. Wir gehen davon aus, dass wir in Bälde einen konkreten Planungsauftrag des Bundes erhalten.