

Eisenbahn-Bundesamt

Stichwort: Lärmaktionsplanung

Heinemannstr. 6

53175 Bonn

vorab per Mail: lap@eba.bund.de

Lärmaktionsplanung an Schienenwegen des Bundes für die Gemarkung Neustadt an der Weinstraße

Stellungnahme zum Lärmaktionsplan Schiene

Ausgangslage

Im Rahmen der kommunalen Lärmaktionsplanung konnte bis Jahresende 2014 in Bezug auf den Schienenverkehr auf bundeseigenen Haupteisenbahnstrecken keine fundierte Aussage zu den Betroffenheiten und, daraus ableitend, entsprechenden Maßnahmen getroffen werden, da nur für Teilbereiche des Streckennetzes innerhalb des Innenstadtgebietes von Neustadt an der Weinstraße geeignetes Informationsmaterial aus dem Jahr 2007 zur Verfügung stand. Die Stadt Neustadt an der Weinstraße hat daher bereits im Rahmen des kommunalen Lärmaktionsplans der Stufe I, Stand 2011, sowie im laufenden kommunalen Lärmaktionsplan der Stufe II eigene Nachkartierungen sowie Betroffenheitsanalysen des Schienenverkehrslärms durchgeführt, die erhebliche Betroffenheiten entlang der Bahnstrecke aufzeigen.

Nachdem nun die bundesweite Lärmkartierung der bundeseigenen Haupteisenbahnstrecken durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) bis zum Ende des Jahres 2014 erfolgt ist und seit dem 01.01.2015 das Eisenbahn-Bundesamt für die Erstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplanes für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes außerhalb von Ballungsräumen mit Maßnahmen in Bundeshoheit zuständig ist, erfolgt bis Mitte des Jahres 2016 der erste bundesweite Lärmaktionsplan für bundeseigene Haupteisenbahnstrecken.

Die Stadt Neustadt an der Weinstraße nimmt im Rahmen des Beteiligungsverfahrens zum Lärmaktionsplan des Eisenbahn-Bundesamtes im Nachfolgenden Stellung.

Konkrete Hinweise

Seitens der Stadt Neustadt an der Weinstraße bestehen erhebliche Bedenken gegen die vorliegende aktuelle Lärmstatistik. Dazu liegen konkrete Hinweise vor.

Die Lärmstatistik 2014 des Eisenbahn-Bundesamtes für die Stadt Neustadt an der Weinstraße wies zum Zeitpunkt der ersten Veröffentlichung im Januar 2015 rund 1.330 betroffene Einwohner mit einem 24h-Lärmpegel von mehr als 70 dB(A) sowie 2.100 Betroffene mit einem Nacht-Lärmpegel von mehr als 60 dB(A) aus. Aktuell, das heißt Stand Juni 2015 weist die Statistik hingegen "nur" mehr 590 Betroffene > 70 dB(A) am Tag sowie 930 Betroffene > 60 dB(A) in der Nacht aus. Die Betroffenenzahlen haben sich demnach allein seit der Veröffentlichung der Daten der Stufe II im Januar 2015 mehr als halbiert.

In der Lärmstatistik des Eisenbahn-Bundesamtes der Stufe I aus dem Jahr 2007 wurden für das damals kartierte Innenstadtgebiet bis nördlich des Haltepunkts Böbig 360 betroffene Einwohner mit einem 24h-Lärmpegel von mehr als 70 dB(A) bzw. 700 Einwohner mit einem Nachtpegel von mehr als 60 dB(A) ausgewiesen.

Die nun vorliegende Gesamt-Kartierung der Stufe II berücksichtigt zusätzlich ausschließlich den nördlich der Bahnstrecke gelegenen Neustadter Ortsteil Mußbach. Hinsichtlich der vom Schienenverkehrslärm betroffenen Einwohner führt dies (mit den Daten vom Juni 2015) jedoch zu einer Erhöhung der Betroffenen am Tag um ca. 40% sowie in der Nacht um 25% gegenüber der Stufe I aus dem Jahr 2007. Mit den Daten der Betroffenheitsstatistik vom Jahresanfang führt dies sogar zu einer Erhöhung der Betroffenen am Tag um den Faktor 3,7 sowie in der Nacht um den Faktor 3 gegenüber der Stufe I aus dem Jahr 2007.

Dieser enorme Zuwachs der Betroffenenangaben, insbesondere der Betroffenen am Tag, gegenüber der 1. Stufe der Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes ist nicht nachvollziehbar, da der Schienenverkehr in Neustadt an der Weinstraße zwar nachweislich stetig zunimmt, jedoch eine derartige Erhöhung in Anbetracht der im Vergleich zum Neustadter Kernstadtgebiet geringen Bebauungsdichte des bislang nicht kartierten Ortsteils Mußbach ausgeschlossen ist.

Der Stadt Neustadt an der Weinstraße sind zwar die Planungen zum Vorhaben "Ausbaustrecke (ABS) 23, Saarbrücken - Ludwigshafen am Rhein, Schnellbahnverbindung Paris - Ostfrankreich - Südwestdeutschland (POS Nord), Abschnitt Neustadt an der Weinstraße - Böhl-Iggelheim, Ausbau zur Anhebung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 200 km/h" bekannt, jedoch ist auch hier zukünftig nicht mit einer derartigen Zunahme der Betroffenen durch ein größeres Zugaufkommen zu rechnen, die das aktuelle Ergebnis der Betroffenheitsanalyse rechtfertigen würden.

Die Ortsdurchfahrt von Neustadt an der Weinstraße befindet sich laufenden Lärmsanierungsprogramm an Schienenwegen des Bundes, das von der DB ProjektBau GmbH umgesetzt wird. Erste Ergebnisse aus dem Lärmsanierungsprogramm wurden dazu der Stadt Neustadt an der Weinstraße in den Jahren 2010/11 vorgestellt.

Im Hinblick auf die Ergebnisse der vorliegenden Lärmkartierung zweifelt die Stadt Neustadt an der Weinstraße nun die vorgestellten Lärmsanierungsmaßnahmen an.

Zudem muss folgender weiterer Aspekt berücksichtigt werden:

- die Dimensionierung der aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen erfolgte in 2010 anhand der Berechnungsergebnisse des damals anzuwendenden Rechenverfahrens der Schall 03 (Ausgabe 1990) unter Berücksichtigung des sog. Schienenbonus in Höhe von 5 dB(A).

Durch den Entfall des Schienenbonus zum Jahreswechsel 2015 verbunden mit dem im Dezember 2014 mit der Änderung der 16. BImSchV eingeführten Rechenverfahren der Schall 03 [2012] sowie der aktuellen Fassung der Förderrichtlinie vom Mai 2014 ergibt sich ein deutlich ausgeweiteter Betroffenheitskorridor. Es lässt sich dabei klar erkennen, dass nach heutigen Lärmsanierungsmaßstäben sowohl erheblich umfangreicher aktiver Lärmschutz sowie weiterreichende passive Maßnahmen förderfähig sind.

Die Stadt Neustadt an der Weinstraße fordert daher das Eisenbahn-Bundesamt auf, die Ortsdurchfahrt Neustadt an der Weinstraße einer erneuten schalltechnischen Bewertung nach den aktuellen Maßstäben der Förderrichtlinie auf Grundlage des worst-case-Szenarios der Streckenbelastung zu unterziehen und ergänzende Lärmschutzmaßnahmen umzusetzen.

Weitere konkrete Forderungen:

Die Stadt Neustadt an der Weinstraße begrüßt sowohl die Ansätze, als auch die bisher umgesetzten Maßnahmen der DB AG und des Bundes zur Reduzierung des Schienenverkehrslärms. Gleichzeitig lässt sich erkennen, dass insbesondere die Umsetzung der Maßnahmen zur Umrüstung der Güterzüge nur zögerlich begonnen hat und mittlerweile zum Stagnieren neigt. Die Stadt Neustadt an der Weinstraße fordert den Baulastträger Bund und das Eisenbahn-Bundesamt als regulierende Behörde daher zu folgenden Schritten auf:

- Einwirken des EBA auf das Verkehrsministerium, um die Lärmsanierungsgrenzwerte für den Schienenverkehr denen des Straßenverkehrs anzugleichen, d.h. um 3 dB(A) abzusenken, um eine bundesweit einheitliche Beurteilung des Verkehrslärms zu erwirken.
- Kurzfristige Sanierung des gesamten Güterwagenfuhrparks, d.h. auch der nicht-DB-eigenen Fahrzeuge, durch Umrüstung auf die sog. „Flüsterbremse“. Das vorgesehene Ziel 2020 zur Halbierung des Schienenverkehrs muss sicher eingehalten werden. Es sind rechtzeitig Bußgelder für Betreiber zu verhängen, die weiterhin mit lauten Güterzügen durch Städte und Ballungsräume fahren.
- Kontinuierliche Erhaltung des Fahrwegs, d.h. einerseits regelmäßiges Schleifen der Gleisoberfläche, sofern noch nicht auf die „Flüsterbremse“ umgerüstete Güterwagons auf der Strecke verkehren, andererseits kontinuierliche Kontrolle der Strecke auf schadhafte Herzstücke, Schienenstöße oder sonstige lokal erheblich schallemittierende und damit störende Lärmquellen.

- Verwendung der eingenommenen Mittel des lärmabhängigen Trassenpreissystems zum Bau aktiver Lärmschutzmaßnahmen; gegebenenfalls Einführung einer zweckgebundenen „Maut“ für laute Güterzüge auf innerörtlichen Haupteisenbahnstrecken, die ausschließlich zur Finanzierung von Lärmschutzwänden sowie passiven Lärmschutzmaßnahmen eingesetzt wird.

Während im Bereich des Straßenverkehrs bei Überschreitung der Schwellenwerte der Gesundheitsgefährdung von 70 / 60 dB(A) tags / nachts – respektive der Immissionsrichtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV – bereits eine Tatbestandsvoraussetzung für die Prüfung verkehrsbehördlicher Maßnahmen – beispielsweise die Geschwindigkeitsreduzierung innerörtlicher Straßen – vorliegt, kann der Schienenverkehr weiterhin ohne Einschränkungen durch das Stadtgebiet von Neustadt an der Weinstraße rollen. Die Stadt Neustadt an der Weinstraße fordert daher das Eisenbahn-Bundesamt dazu auf, die derzeit vorliegende Tatbestandsvoraussetzung der Gesundheitsgefährdung dahingehend umzusetzen, dass durch Reduzierung der Durchfahrtsgeschwindigkeit von lauten Zügen (d.h. im Speziellen Güterzüge) das Einhalten der Schwellenwerte der Gesundheitsgefährdung – zumindest im Beurteilungszeitraum Nacht – bis zum Greifen der oben aufgeführten Lärminderungsmaßnahmen sichergestellt werden kann.

Die Stadt Neustadt an der Weinstraße ist ein Teil des Wirtschaftsstandorts Deutschland. Die Bedeutung einer guten Infrastruktur auf dem Straßen- sowie Schienenweg ist der Stadt bekannt und wichtig, sofern jedoch die Gesundheit der Bürger nicht verletzt wird oder in Gefahr ist. Es ist daher ein wichtiges Anliegen der Stadt, das Eisenbahn-Bundesamt bei der Erstellung des Lärmaktionsplans konstruktiv zu unterstützen.

Neustadt an der Weinstraße, den 15.06.2015