

**Kleine Anfrage**

**des Abg. Thomas Knapp SPD**

**und**

**Antwort**

**des Innenministeriums**

**Lärmbelastungen durch Um- und Ausbauarbeiten  
an Bahnstrecken**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie lange haben die Um- und Ausbauarbeiten auf den im Folgenden genannten Bahnstrecken gedauert, bzw. dauern sie an, bzw. wie lange sind sie eingeplant
  - a) Mühlacker–Pforzheim,
  - b) Mühlacker–Bietigheim-Bissingen,
  - c) Mühlacker–Bretten?
2. Wie stellen sich die Arbeitsabläufe bei Um- und Ausbauarbeiten von Schienenstrecken dar?
3. Wie stellen sich die Genehmigungen für nächtliche Arbeiten (vor allem zwischen 22.00 und 6.00 Uhr) bei Um- und Ausbauarbeiten von Schienenstrecken dar?
4. Wie stellen sich die Genehmigungen für Arbeiten an Wochenenden bei Um- und Ausbauarbeiten von Schienenstrecken dar?
5. Wie verhält es sich mit dem Schotterumschlag am Bahnhof, bzw. im Gleisdreieck von Mühlacker bezüglich der Lärmbelästigung der Anlieger in der Nacht bzw. am Wochenende?
6. Für welche Dauer ist der Schotterumschlag genehmigt?
7. Für welche der unter Frage 1 aufgeführten Um- und Ausbauarbeiten ist ein Schotterumschlag am Standort Mühlacker vorgesehen?

8. Ist den Landesbehörden bekannt, dass bei den unter Frage 1 genannten Maßnahmen Diesel-Lokomotiven oft stundenlang (und vor allem nachts) im Leerlauf in Betrieb sind ohne bewegt zu werden?

07.08.2009

Knapp SPD

Antwort

Mit Schreiben vom 26. August 2009 Nr. 73-3824.1-0/419 beantwortet das Innenministerium die Kleine Anfrage wie folgt:

*Ich frage die Landesregierung:*

1. *Wie lange haben die Um- und Ausbaurbeiten auf den im Folgenden genannten Bahnstrecken gedauert, bzw. dauern sie an, bzw. wie lange sind sie eingeplant*
- a) *Mühlacker-Pforzheim,*
  - b) *Mühlacker-Bietigheim-Bissingen,*
  - c) *Mühlacker-Bretten?*

Zu 1.:

Wie die DB Netz AG auf Anfrage mitgeteilt hat, fanden und finden auf der Strecke Mühlacker-Pforzheim keine Arbeiten statt und es sind auch keine eingeplant.

Auf der Strecke Mühlacker-Bietigheim-Bissingen fanden und finden auf den einzelnen Abschnitten Arbeiten wie folgt statt:

Illingen-Mühlacker vom 17. April 2009 bis zum 27. April 2009,

Mühlacker-Illingen vom 30. April 2009 bis zum 11. Mai 2009,

Illingen-Vaihingen vom 15. Mai 2009 bis zum 21. Mai 2009,

Bietigheim-Bissingen-Mühlacker vom 31. Juli 2009 bis zum 25. August 2009,

Mühlacker-Bietigheim-Bissingen vom 25. August 2009 bis zum 5. Oktober 2009.

Schließlich wurde auf der Strecke Mühlacker-Bretten vom 17. Mai 2008 bis zum 27. Oktober 2008 gearbeitet.

2. *Wie stellen sich die Arbeitsabläufe bei Um- und Ausbaurbeiten von Schienenstrecken dar?*

Zu 2.:

Hierzu hat DB Netz AG Folgendes mitgeteilt:

Im Rahmen dieser sog. Korridorbaumaßnahme erfolgen die Bauarbeiten unter den betrieblichen Rahmenbedingungen einer Totalsperrung oder zumindest einer weitgehenden Einschränkung des Eisenbahnverkehrs wie z. B. einer abschnittsweisen eingleisigen Betriebsführung. Nur dadurch ist es möglich, die umfangreichen Bauleistungen in einem kompakten und insgesamt kurzen Zeitraum von i. d. R. 3 bis 6 Monate unter weitgehender Nutzung der vollen Tages- und Nachtzeiten und aller Wochentage zu erbringen. Um während der Bauzeit dennoch die Verkehrsleistungen im Personen- und Güterverkehr zu erbringen, werden die Züge insbesondere im Personenfern- und Güterverkehr umgeleitet oder es wird ein Schienenersatzverkehr per Bus eingerichtet.

Zur Erbringung der Bauleistungen kommen verschiedene Bauverfahren zur Anwendung. Diese sind abhängig von den betrieblichen und örtlichen Zugangsmöglichkeiten, hier insbesondere für die Baustellenlogistik und den Massentransport, und der zur Verfügung stehenden Bauzeit und Umbaumenge. Unumgänglich ist dabei der Einsatz von Großbaumaschinen für den Gleisumbau oder zumindest für die Stopf- und Schleifarbeiten. Der Materialtransport, insbesondere von Schienen, Schwellen und Schotter, erfolgt nach Möglichkeit per Bahn und nur im Ausnahmefall, wie z. B. als Ergänzung zur Spitzenabdeckung oder bei nur punktuell erforderlichen kleinen Mengen, per Lkw.

*3. Wie stellen sich die Genehmigungen für nächtliche Arbeiten (vor allem zwischen 22.00 und 6.00 Uhr) bei Um- und Ausbauarbeiten von Schienenstrecken dar?*

Zu 3.:

Nach Auskunft der DB Netz AG erfolgt eine solche Genehmigung im Rahmen der bauaufsichtlichen Genehmigung gemäß der Verwaltungsvorschrift über die Bauaufsicht im Ingenieurbau, Oberbau und Hochbau sowie maschinentechnische Anlagen (VV BAU) durch das Eisenbahnbundesamt. Darüber hinaus erfolgt i. d. R. für die jeweiligen Arbeiten eine freiwillige und nicht gesetzlich vorgeschriebene Anzeige bei den anliegenden Gemeinden und Behörden.

Grundsätzlich gilt, dass es in Baden-Württemberg keiner gesonderten Genehmigung für nächtliche Arbeiten bedarf. Hinsichtlich der von den Arbeiten ausgehenden Emissionen und Immissionen gelten die Vorschriften des § 22 BImSchG, wonach nicht genehmigungsbedürftige Anlagen – dazu gehören auch Baustellen – so betrieben werden müssen, dass schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind und dass nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden.

*4. Wie stellen sich die Genehmigungen für Arbeiten an Wochenenden bei Um- und Ausbauarbeiten von Schienenstrecken dar?*

Zu 4.:

Eine Genehmigungspflicht von Bauarbeiten an Wochenenden besteht nicht. Zu prüfen ist allerdings, ob nach dem Arbeitszeitgesetz die Beschäftigung der Bauarbeiter an Sonntagen zulässig ist. Dies ist im Einzelfall anhand der konkreten Umstände zu entscheiden. Erfahrungsgemäß liegen die Voraussetzungen bei Gleisbauarbeiten i. d. R. vor, da nach § 10 Abs. 1 Nr. 14 Arbeitszeitgesetz Arbeitnehmer abweichend vom sonntäglichen Beschäftigungsverbot „bei der Instandhaltung von Betriebseinrichtungen, soweit hierdurch der regelmäßige Fortgang des eigenen oder fremden Betriebes bedingt ist“, beschäftigt werden dürfen, sofern die Arbeiten nicht an Werktagen vorgenommen werden können.

Die Zuständigkeit hinsichtlich des Arbeitsschutzes liegt nach § 5 Abs. 5 Allgemeines Eisenbahngesetz in Verbindung mit § 1 Eisenbahn-Arbeitsschutzverordnung beim Eisenbahnbundesamt.

Nach Auskunft der DB Netz AG erfolgt eine solche Genehmigung im Rahmen der bauaufsichtlichen Genehmigung gemäß der VV BAU durch das Eisenbahnbundesamt. Darüber hinaus erfolgt i. d. R. für die jeweiligen Arbeiten eine freiwillige und nicht gesetzlich vorgeschriebene Anzeige bei den anliegenden Gemeinden und Behörden.

5. *Wie verhält es sich mit dem Schotterumschlag am Bahnhof, bzw. im Gleisdreieck von Mühlacker bezüglich der Lärmbelästigung der Anlieger in der Nacht bzw. am Wochenende?*

Zu 5.:

Nach Mitteilung der DB Netz AG werden im Bahnhof Mühlacker neuer Schotter sowie ausgebauter Altschotter auf bzw. von Baustellenwagen (Bunker- und Silowagen) umgeladen. Die Ladearbeiten können grundsätzlich am Tag sowie in der Nacht und an Wochenenden entsprechend des Bauablaufs ausgeführt werden, was aber laut DB Netz AG selbstverständlich nicht bedeutet, dass die Arbeiten über die gesamte Bauzeit von April bis Oktober täglich rund um die Uhr stattfinden.

6. *Für welche Dauer ist der Schotterumschlag genehmigt?*

Zu 6.:

Die Bereitstellungsflächen befinden sich nach Auskunft der DB Netz AG ausschließlich auf DB-Betriebsflächen und bedürfen daher keiner Genehmigung.

7. *Für welche der unter Frage 1 aufgeführten Um- und Ausbaurbeiten ist ein Schotterumschlag am Standort Mühlacker vorgesehen?*

Zu 7.:

Wie die DB Netz AG hierzu mitteilte, erfolgte der Umschlag der Schottermassen im Jahr 2008 für die Strecke Mühlacker–Bretten und erfolgt derzeit für die Strecke Mühlacker–Bietigheim-Bissingen. Eine weitere Nutzung im Rahmen von Korridorbaumaßnahmen sei nicht vorgesehen.

8. *Ist den Landesbehörden bekannt, dass bei den unter Frage 1 genannten Maßnahmen Diesel-Lokomotiven oft stundenlang (und vor allem nachts) im Leerlauf in Betrieb sind ohne bewegt zu werden?*

Zu 8.:

Für den Einsatz und Betrieb von Diesellokomotiven oder -triebwagen sind keine besonderen Genehmigungen erforderlich. Zu den Liefer- und Be- sowie Entladevorgängen im Zusammenhang mit den o. g. Baustellen und dem Schotterumschlag teilte die DB Netz AG mit:

Die Massentransporte erfolgen in Ganzzügen von ca. 1.000 t Ladegewicht und einer Zuglänge von etwa 500 m. Zur Be- und Entladung muss die Lokomotive jeden einzelnen Wagen an der Ladestelle entlang ziehen. Die Lokomotive bewegt sich hierbei im Ladetakt um 20 bis 30 m vorwärts, was bei Außenstehenden durchaus den Eindruck einer stehenden Lok mit laufenden Motor erwecken kann.

In Vertretung

Arnold

Ministerialdirektor