

Kleine Anfrage

des Abg. Gerhard Kleinböck SPD

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

**Lärmbelastung durch den Güterverkehr
entlang der Bahnstrecke Mannheim–Frankfurt**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie hat sich der Güterverkehr auf der Bahnstrecke Mannheim–Frankfurt (über Weinheim) seit 2011 entwickelt?
2. Welcher Lärmbelastung durch den Güterverkehr sind die Anwohnerinnen und Anwohner der o. g. Bahnstrecke in den Kommunen Edingen-Neckarhausen, Hemsbach, Hirschberg a. d. B., Ladenburg, Laudenbach, Mannheim und Weinheim derzeit ausgesetzt (aufgelistet nach Kommunen)?
3. Liegen ihr Beschwerden von Bürgerinnen und Bürgern oder Kommunen über die aktuelle Lärmbelastung durch den Güterverkehr an der o. g. Strecke vor?
4. Wie wird sich die Lärmbelastung entlang der o. g. Strecke durch den Bau der Neubaustrecke „Rhein-Main–Rhein-Neckar“ in den aufgeführten Kommunen entwickeln (aufgelistet nach Kommunen)?
5. Welche Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastung insbesondere durch den Güterverkehr an o. g. Strecke wird sie ergreifen?
6. Wie werden die betroffenen Kommunen in die Planungen dieser Maßnahmen einbezogen?
7. Wann ist mit einer Realisierung der Lärmschutzmaßnahmen entlang der o. g. Bahnstrecke zu rechnen?

8. Rechnet sie mittelfristig mit einer Zunahme des Güterverkehrs auf der Riedbahn (u. a. durch Bau der Schnellfahrstrecke Frankfurt–Mannheim)?
9. In welcher Weise könnte ein ansteigender Güterverkehr den Ausbau der S-Bahn auf dieser Strecke behindern?

19.06.2017

Kleinböck SPD

Begründung

Verkehrslärm beeinträchtigt das Leben vieler Menschen. Eine nicht unwesentliche Lärmquelle in der Rhein-Neckar-Region ist der Güterbahnverkehr. Insbesondere die unmittelbaren Anwohnerinnen und Anwohner von innerstädtischen Bahnstrecken sind von der hohen Lärmemission des Bahnverkehrs betroffen.

Unter anderem mit technischen Maßnahmen wie dem Bau von Lärmschutzwänden, dem Einsatz lärmvermeidender Zugtechnik oder aktivem Lärmschutz an Gebäuden ist eine deutliche Reduktion der Lärmemission durch den Bahnverkehr zu erreichen.

Der Neubau der Bahnstrecke „Rhein-Main–Rhein-Neckar“ eröffnet die Möglichkeit, entsprechende Maßnahmen zu ergreifen, um die Bürgerinnen und Bürger bestmöglich vor Verkehrslärm zu schützen.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 13. Juli 2017 Nr.3-3822.3-00/351 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Wie hat sich der Güterverkehr auf der Bahnstrecke Mannheim–Frankfurt (über Weinheim) seit 2011 entwickelt?

Laut Angaben der Deutschen Bahn AG (DB) ergab eine Auswertung der Ist-Zugzahlen in repräsentativen Musterwochen ein gleichbleibendes Güterverkehrsaufkommen mit ca. 165 bis 175 Zügen/Tag. Datenbasis sei der Mittelwert der verkehrsstarken Tage Dienstag bis Freitag für eine Musterwoche jeweils im Frühjahr und Herbst eines Jahres gewesen.

2. Welcher Lärmbelastung durch den Güterverkehr sind die Anwohnerinnen und Anwohner der o. g. Bahnstrecke in den Kommunen Edingen-Neckarhausen, Hemsbach, Hirschberg a. d. B., Ladenburg, Laudenbach, Mannheim und Weinheim derzeit ausgesetzt (aufgelistet nach Kommunen)?

Angaben zu der durch den Schienengüterverkehr verursachten Lärmbelastung liegen dem Verkehrsministerium nicht vor. Die Zuständigkeit für die Lärmkartierung für die besagte bundeseigene Schienenstrecke liegt beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA). Die Ergebnisse der Lärmkartierung 2017 der bundeseigenen Hauptebahnstrecken sind einschließlich gemeindebezogener Betroffenenstatistiken über den interaktiven Kartendienst des EBA unter <http://laermkartierung1.eisenbahn-bundesamt.de/mb3/app.php/application/eba> abrufbar.

*) Nach Ablauf der Drei-Wochen-Frist eingegangen.

3. Liegen ihr Beschwerden von Bürgerinnen und Bürgern oder Kommunen über die aktuelle Lärmbelastung durch den Güterverkehr an der o. g. Strecke vor?

Die „Bürgerinitiative Weinheim – Schutz vor Bahnlärm östlich und westlich der Bergstraße“ hat sich 2015 und 2016 verschiedentlich mit der Frage nach kurzfristig vorgesehenen Maßnahmen für den badischen Teil der Main-Neckar-Bahn an das Verkehrsministerium und die damalige Staatssekretärin und Lärmschutzbeauftragte der Landesregierung, Frau Staatssekretärin Dr. Gisela Splett, gewandt. Hierbei konnte letztlich nur auf die Zuständigkeit des Bundes für diese bundeseigene Bahnstrecke verwiesen werden. Weitere Lärmbeschwerden liegen dem Verkehrsministerium nicht vor.

4. Wie wird sich die Lärmbelastung entlang der o. g. Strecke durch den Bau der Neubaustrecke „Rhein-Main–Rhein-Neckar“ in den aufgeführten Kommunen entwickeln (aufgelistet nach Kommunen)?

Ein wesentliches Ziel der Neubaustrecke (NBS) Rhein-Main–Rhein-Neckar ist, den Güterverkehr in der Nacht unter anderem von der Main-Neckar-Bahn auf die NBS zu lenken, um die Anwohnerinnen und Anwohner entlang der Bestandsstrecken vor dem nächtlichen Güterzuglärm zu schützen. Durch die Verkehrslenkung soll eine spürbare Lärmentlastung in der Nacht erreicht werden.

Im Übrigen bleiben die Ergebnisse der Umlegung der im Auftrag des Bundes erstellten Verkehrsprognose 2030 auf die einzelnen Schienenwege abzuwarten.

5. Welche Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastung insbesondere durch den Güterverkehr an o. g. Strecke wird sie ergreifen?

Der Schutz vor Schienenlärm an den Bundesschienenwegen ist Aufgabe des Bundes. Unabhängig hiervon setzt sich die Landesregierung seit langem mit Nachdruck für eine Reduzierung des von lauten Güterwagen verursachten Lärms ein. Die am meisten erfolgversprechende Maßnahme ist nach ihrer Auffassung die Verminderung des Schienenlärms direkt an der Quelle durch die Umrüstung der Bestandsgüterwagen auf lärmarme Bremstechniken (sog. Flüsterbremsen). Diese reduzieren das Vorbeifahrgeräusch von Güterzügen um bis zu 10 dB(A). Für das menschliche Ohr entspricht dies einer Halbierung des Lärms. Die hieraus resultierenden Verbesserungen entfalten ihre Wirkung flächendeckend im gesamten Schienennetz und wirken nicht nur punktuell, wie etwa Lärmschutzwände.

In diesem Zusammenhang hat der Deutsche Bundestag mit Zustimmung des Bundesrates vor Kurzem das von der Landesregierung seit langem geforderte Gesetz zum Verbot lauter Güterwagen beschlossen. Dieses Gesetz begrenzt ab dem Fahrplanwechsel zum 13. Dezember 2020 den von Güterwaggons ausgehenden Schall auf das Maß, das von leisen Güterwagen mit Flüsterbremsen eingehalten wird.

Durch den Wegfall des Schienenbonus von 5 dB(A) zum 1. Januar 2015 sowie die Absenkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung zum 1. Januar 2016 um 3 dB(A) wurden die Voraussetzungen für die Lärmsanierung bestehender Schienenwege erheblich ausgeweitet. Um eine Ungleichbehandlung zu vermeiden, setzt sich die Landesregierung für eine Prüfung bereits lärmsanierter Schienenwege des Bundes und eine Überarbeitung des Gesamtkonzepts „Lärmsanierung des Bundes“ ein.

6. Wie werden die betroffenen Kommunen in die Planungen dieser Maßnahmen einbezogen?

7. Wann ist mit einer Realisierung der Lärmschutzmaßnahmen entlang der o. g. Bahnstrecke zu rechnen?

Die Fragen 6 und 7 werden im Sachzusammenhang wie folgt gemeinsam beantwortet:

Der Planungs- und Diskussionsprozess zur NBS Rhein-Main–Rhein-Neckar wird durch das Beteiligungsforum Rhein-Main–Rhein-Neckar von Beginn an transpa-

rent und unter Einbeziehung aller betroffenen Kommunen und Institutionen gestaltet. Um mit der Region in einen konstruktiven Dialog zu treten, hat die Deutsche Bahn gemeinsam mit den Bundesländern Baden-Württemberg und Hessen Ende 2016 ein Beteiligungsforum eingerichtet, welches zwei- bis dreimal im Jahr tagt. Für einen fachlich vertieften Austausch wurden zusätzlich fünf Arbeitsgruppen gegründet, unter anderem die Arbeitsgruppe „Lärmentwicklung an Bestandsstrecken“. Diese hat sich bislang mit grundsätzlichen Themen zum Schienenlärm beschäftigt. Wenn erste Ergebnisse des Bundes zur (Neu-)Verteilung der Zugzahlen 2030 vorliegen, können die Lärmauswirkungen insbesondere auf die Bestandsstrecken und mögliche Lärmschutzmaßnahmen diskutiert werden.

Alle Informationen, wie beispielsweise die Protokolle der Arbeitsgruppensitzungen finden sich auf der Projektwebseite www.rhein-main-rhein-neckar.de wieder.

8. Rechnet sie mittelfristig mit einer Zunahme des Güterverkehrs auf der Riedbahn (u. a. durch Bau der Schnellfahrstrecke Frankfurt–Mannheim)?

Die Riedbahn ist von der Bundesnetzagentur als „überlasteter Schienenweg“ eingestuft. Eine Zunahme des Güterverkehrs auf der Riedbahn ist laut Angaben der Deutschen Bahn AG daher mittelfristig nicht zu erwarten. Im Übrigen sollen die Anwohnerinnen und Anwohner der Riedbahn durch die Inbetriebnahme der NBS Rhein-Main–Rhein-Neckar und die vorgesehene Verkehrslenkung von nächtlichem Güterverkehr auf die NBS von Güterzuglärm entlastet werden.

9. In welcher Weise könnte ein ansteigender Güterverkehr den Ausbau der S-Bahn auf dieser Strecke behindern?

Schon heute wird der weitere Ausbau bzw. die Ausweitung des Nahverkehrs durch den bestehenden Güterverkehr auf der Main-Neckar-Bahn behindert.

Bei der aktuellen Ausschreibung der S-Bahn Rhein-Neckar (Los 2) von Mannheim nach Bensheim war es nach Auskunft der NVBW bereits sehr schwierig von der DB Netz AG als Infrastrukturbetreiberin die gewünschte Nahverkehrsstrasse zu erhalten. So kann bereits derzeit in den Abend- und Nachtstunden aufgrund des starken Güterverkehrs kein exakter Stundentakt bei der S-Bahn angeboten bzw. realisiert werden.

Die sehr starke Auslastung der Strecke mit Güterverkehr führt im Nahverkehr zu Halteausfällen an einigen Stationen. Dies betrifft z. B. in den Abendstunden zwischen 20 Uhr und 22 Uhr drei S-Bahnen-Fahrten, die weder in Hemsbach noch in Laudenbach halten können. Auch können nicht alle S-Bahnen täglich verkehren. So kann die S-Bahn von Mannheim Hbf um 23:45 Uhr nicht täglich nach Bensheim verkehren, sondern nur an den Verkehrstagen Samstag und Sonntag.

Ein weiterer Anstieg des Güterverkehrs auf der Main-Neckar-Bahn könnte zu weiteren Verschlechterungen im Nahverkehr führen.

Hermann
Minister für Verkehr