Kleine Anfrage

der Abg. Marion Gentges CDU

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

**Lärmschutzmaßnahmen im Zuge der Elektrifizierung
der Kaiserstuhlbahn**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie ist der aktuelle Sachstand bezüglich des Planfeststellungsverfahrens der Abschnitte Ost, Nord und West der Kaiserstuhlbahn?
2. Wie bewertet sie die durch Gutachten belegte, starke Lärmemission des Zugtyps „Talent 2“ von Bombardier im Vergleich zum Model „Coradia“ von Alstom mit Blick auf die sehr kurvenlastigen Streckenabschnitte?
3. Welche konkreten Maßnahmen zum Lärmschutz werden mit Blick auf das Planfeststellungs- und Vergabeverfahren in Betracht gezogen und wird gegebenenfalls auch der Einsatz von Zügen mit Radiallenker erwogen?
4. Rechnet sie durch die Elektrifizierung und der damit zusammenhängenden höheren Zugfrequenz mit einer erhöhten Lärmbelastung und wenn ja, in welchem Umfang?
5. Was gedenkt sie gegen zusätzliche Lärmbelastungen zu tun?
6. Hat sie mit Blick auf das zukünftig höhere Zugaufkommen und den daraus entstehenden, zusätzlichen Lärmbelastungen konkrete Überlegungen für ein „Rangier-Wartungs-Reinigungs-Konzept“ für das Betriebswerk und die Abstellgleise?

12. 10. 2016

Gentges CDU

Antwort

Mit Schreiben vom 7. November 2016 Nr. 34-3824.1-0/589 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Wie ist der aktuelle Sachstand bezüglich des Planfeststellungsverfahrens der Abschnitte Ost, Nord und West der Kaiserstuhlbahn?

Der Planfeststellungsbeschluss (PFB) zum Ausbau der Kaiserstuhlbahn im Planfeststellungsabschnitt (PFA) Ost liegt vor und wird, sofern keine Klage eingereicht wird, Anfang November 2016 unanfechtbar werden. In den PFA West und Nord haben im März bzw. Mai 2016 die Erörterungstermine stattgefunden. Die Beschlüsse sind bei der Planfeststellungsbehörde, dem Regierungspräsidium Freiburg, noch in Bearbeitung.

2. Wie bewertet sie die durch Gutachten belegte, starke Lärmemission des Zugtyps „Talent 2“ von Bombardier im Vergleich zum Model „Coradia“ von Alstom mit Blick auf die sehr kurvenlastigen Streckenabschnitte?

Die Landesregierung geht davon aus, dass es sich bei dem angesprochenen Gutachten um das im Auftrag des ZRF erstellte Gutachten der TU Berlin und des Ingenieurbüros I.B.U. zur Münstertalbahn handelt. Hierbei ist zu beachten, dass Erkenntnisse jeweils nur streckenbezogen zu werten sind und grundsätzlich nicht auf andere Strecken übertragbar sind.

Das Grundproblem bei den Lärmemissionen sind die Achsabstände der Jakobsdrehgestelle der Fahrzeuge. Der Achsabstand dieser Drehgestelle ist beim Alstom Coradia Continental um 10 cm geringer als beim Talent 2. Grundsätzlich kann daher von einer konstruktionsbedingten etwas geringeren Lärmemission gegenüber dem Zugtyp „Talent 2“ ausgegangen werden.

3. Welche konkreten Maßnahmen zum Lärmschutz werden mit Blick auf das Planfeststellungs- und Vergabeverfahren in Betracht gezogen und wird gegebenenfalls auch der Einsatz von Zügen mit Radiallenker erwogen?

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens (PFV) wurde jeweils eine Schalltechnische Untersuchung pro Planfeststellungsabschnitt (PFA) erstellt. Aus diesen ergab sich in allen drei PFA keine Notwendigkeit von Lärmschutzmaßnahmen. Dies geht auch aus dem bereits vorliegenden Planfeststellungsbeschluss im PFA Ost hervor. Im Grundsatz wurde dabei festgestellt, dass das Vorhaben den gesetzlichen Anforderungen des Lärmschutzes entspricht.

Im Rahmen der Aufstellung des Fahrzeuglastenheftes wurde vom Land gefordert, dass zusätzlich zur Spurkranzschmierung am ersten Radsatz auch die übrigen Jakobsdrehgestelle mit Spurkranzschmieranlagen vorzurüsten sind. Darüber hinaus wird derzeit geprüft, die Jakobsdrehgestelle mit Schienenkopf-Konditionieranlagen oder mechanischen Komponenten zur Einstellung der Radsätze bei Kurvenfahrt auszurüsten.

4. Rechnet sie durch die Elektrifizierung und der damit zusammenhängenden höheren Zugfrequenz mit einer erhöhten Lärmbelastung und wenn ja, in welchem Umfang?

Diese Frage wurde in den Erörterungsterminen der Planfeststellungsverfahren (PFV) diskutiert. Die Elektrifizierung der Strecke ist keine Voraussetzung für eine Änderung des verkehrlichen Angebotes mit Erhöhung der Zugzahlen. Eine Veränderung des Angebotes der Zugfahrten und eine Verdichtung des Schienenverkehrs wäre auch mit Schienenfahrzeugen mit Verbrennungsmotor jederzeit auch bereits im Rahmen der bestehenden Betriebsgenehmigung der Kaiserstuhlbahn möglich. In den PFV war somit nicht entlang der gesamten Strecke, sondern nur an Stellen mit erheblichen baulichen Eingriffen die Notwendigkeit von Lärmschutzmaßnahmen zu untersuchen. Hierzu führte der Gutachter aus, dass die

Elektrofahrzeuge, selbst unter Einbeziehung der geplanten Erhöhung der Anzahl der Zugfahrten an einigen Abschnitten nach der Berechnungsvorschrift der 16. BImSchV/Schall 03 2012, geringere Schallemissionen als der vorherige Dieselmotor verursachen. An keiner der untersuchten Stellen sind auf Grundlage der gesetzlichen Bestimmungen der 16. BImSchV somit Lärmschutzmaßnahmen durch die Gutachter als erforderlich angesehen worden.

Nach den aus den PFV vorliegenden, auf der Grundlage der gesetzlichen Bestimmungen erstellten Schallgutachten ist somit nicht zu erwarten, dass aus der Elektrifizierung der Kaiserstuhlbahn höhere Schallemissionen entstehen werden, die ein Schallschutzbedürfnis aufkommen lassen.

Bei einer wesentlichen Erhöhung der Zugfrequenz ist immer mit einer Zunahme des Lärms zu rechnen. Eine Kausalbeziehung zwischen der Elektrifizierung und einer höheren Zugfrequenz mit einer erhöhten Lärmbetrachtung wird hingegen nicht gesehen. So gibt es auf dem Fahrzeugmarkt auch Elektrofahrzeuge ohne Jakobsdrehgestell wie auch Dieselfahrzeuge mit Jakobsdrehgestell.

5. Was gedenkt sie gegen zusätzliche Lärmbelastungen zu tun?

Auf die Antwort zu Frage 3 wird verwiesen.

6. Hat sie mit Blick auf das zukünftig höhere Zugaufkommen und den daraus entstehenden, zusätzlichen Lärmbelastungen konkrete Überlegungen für ein „Rangier-Wartungs-Reinigungs-Konzept“ für das Betriebswerk und die Abstellgleise?

Für das Wartungs- und Reinigungskonzept ist das jeweilige Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) zuständig. Eine detaillierte Aussage u. a. zum geplanten Standort des Betriebswerks ist daher erst möglich, wenn mit dem EVU im Rahmen der Abstimmungen zur Inbetriebnahme das jeweilige Wartungs- und Reinigungskonzept abgestimmt werden wird.

Hermann
Minister für Verkehr