

Kleine Anfrage

der Abg. Dr. Gisela Splett GRÜNE

und

Antwort

des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr

Lärmsanierung an Schienenwegen im Stadtkreis Karlsruhe

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche Erkenntnisse hat sie über Lärmgrenzwertüberschreitungen entlang von Schienenwegen der Deutschen Bahn AG im Stadtkreis Karlsruhe?
2. Welche aktiven und passiven Lärminderungsmaßnahmen wurden im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms des Bundes an Schienenwegen der Deutschen Bahn AG seit 2005 im Stadtkreis Karlsruhe mit welchem Erfolg realisiert, welche befinden sich im Bau oder in Planung?
3. Welches Schienengüter- und Schienenpersonenverkehrsaufkommen ist entsprechend der Prognosen zum Ausbau der Rheinstalstrecke für die Schienenstrecken im Stadtkreis Karlsruhe bis 2025 zu erwarten?
4. Welche Auswirkungen hätte dieses Verkehrsaufkommen auf die Lärmbelastung entlang der Strecken, auf Lärmgrenzwertüberschreitungen und auf notwendige Lärmschutzmaßnahmen?
5. Wie wird sichergestellt, dass unter Mitwirkung der Öffentlichkeit erarbeitete Inhalte von Lärmaktionsplänen zum Bereich Schienenlärm bei den Lärmsanierungsmaßnahmen durch die Deutsche Bahn AG berücksichtigt werden?

23. 11. 2010

Dr. Splett GRÜNE

Begründung

Die Stadt Karlsruhe hat 2009 einen Lärmaktionsplan ausgearbeitet. Maßnahmen zur Minderung des Schienenverkehrslärms an Eisenbahnstrecken fehlen jedoch, da eine auswertbare Lärmkartierung für Schienenlärm zum Zeitpunkt der Erarbeitung des Lärmaktionsplans nicht vorlag.

Neben der Frage der aktuellen Lärmbelastung und Lärminderungsmaßnahmen stellt sich in Karlsruhe auch die Frage, welche zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen im Zuge des Ausbaus der Rheintalbahn und der in diesem Zusammenhang erwarteten Verkehrszunahmen notwendig werden.

Antwort

Mit Schreiben vom 14. Dezember 2010 Nr. 73-3822.0-00/589/1 beantwortet das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Welche Erkenntnisse hat die Landesregierung über Lärmgrenzwertüberschreitungen entlang von Schienenwegen der Deutschen Bahn AG im Stadtkreis Karlsruhe?

Die Landesregierung hat keine eigenen Erkenntnisse über aktuelle Lärmgrenzwertüberschreitungen. Die eingeleiteten Maßnahmen bzw. durchgeführten passiven Lärmschutzmaßnahmen (aktiver und passiver Lärmschutz) erfolgten bzw. erfolgen nach einem von der DB AG verfolgten Aktions- bzw. Maßnahmenplan. Auf diese Weise sollen an den unter Ziffer 2 genannten Strecken kritische Belastungssituationen entschärft werden.

2. Welche aktiven und passiven Lärminderungsmaßnahmen wurden im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms des Bundes an Schienenwegen der Deutschen Bahn AG seit 2005 im Stadtkreis Karlsruhe mit welchem Erfolg realisiert, welche befinden sich im Bau oder in Planung?

Folgende Maßnahmen aus dem Lärmsanierungsprogramm wurden im Stadtkreis Karlsruhe nach Angaben der DB AG bislang umgesetzt oder befinden sich in Planung:

Abschnitt	Länge der Lärmschutzwände	passive Maßnahmen	Gesamtkosten aus Bundesmitteln	Bearbeitungsstand
Ka-Weiherfeld	980 m	ja	1.050 T€	abgeschlossen
Ka-Durlach	935 m	ja	1.250 T€	aktiv abgeschlossen passiv Restabwicklung
Ka-Grötzingen	ca. 1.600 m	ja	liegen noch nicht vor	Erstellung Schallgutachten
nördlich Hauptbahnhof	keine	ja	liegen noch nicht vor	Erstellung Schallgutachten
Ka-Wolfsrain	keine	ja	liegen noch nicht vor	Erstellung Schallgutachten
Ka-Krautgarten, Weinweg	keine	ja	liegen noch nicht vor	Erstellung Schallgutachten
Siedlung bei dem Elfmorgenbruch	keine	ja	liegen noch nicht vor	Erstellung Schallgutachten
Ka-Mühlburg				Schallgutachten
Ka-Knielingen				werden in 2011 erstellt

Als Lärmsanierungsmaßnahmen kommen sowohl aktive Maßnahmen (Wände mit einer Höhe von 2 m) als auch die Förderung passiver Maßnahmen (Fenster, Belüftungseinrichtungen und Umfassungsbauteile) in Betracht. Die Abwägung für aktive Maßnahmen erfolgt nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten, unter Nachweis eines Nutzen-Kosten-Faktors. Sofern die unter Ziffer 4 genannten Lärmsanierungswerte durch abschirmende Maßnahmen nicht möglich oder erreichbar sind, werden ergänzende passive Maßnahmen angeboten. Welche dieser grundsätzlichen Möglichkeiten zum Einsatz kommt, ist vom Ergebnis laufender Untersuchungen abhängig.

3. Welches Schienengüter- und Schienenpersonenverkehrsaufkommen ist entsprechend der Prognosen zum Ausbau der Rheinstalstrecke für die Schienenstrecken im Stadtkreis Karlsruhe bis 2025 zu erwarten?

Hierüber waren in der vorgegebenen Zeit keine Angaben durch die DB AG zu erhalten. Die DB AG hat zugesagt, Angaben zum Schienengüterverkehrsaufkommen nachzureichen. Angaben zum Schienenpersonenverkehrsaufkommen für den gewünschten Zeitraum liegen dort nicht vor und lassen sich mit einem vertretbaren Aufwand nach Angaben der DB AG nicht ermitteln.

4. Welche Auswirkungen hätte dieses Verkehrsaufkommen auf die Lärmbelastung entlang der Strecken, auf Lärmgrenzwertüberschreitungen und auf notwendige Lärmschutzmaßnahmen?

Beim Neubau oder der wesentlichen Änderung von Schienenstrecken sind die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) und die Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) einschlägig. Eine Änderung ist wesentlich, wenn ein Schienenweg um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird oder durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel um mindestens 3 Dezibel (A) erhöht wird. Für Schallschutzmaßnahmen an bestehenden Schienenwegen bestehen keine rechtlich festgelegten Mindestanforderungen. Bei hohen Emissionen kommen Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms des Bundes in Betracht. Diese setzen voraus, dass der Beurteilungspegel einen der im Bundeshaushalt festgelegten Sanierungsgrenzwerte übersteigt.

5. Wie wird sichergestellt, dass unter Mitwirkung der Öffentlichkeit erarbeitete Inhalte von Lärmaktionsplänen zum Bereich Schienenlärm bei den Lärmsanierungsmaßnahmen durch die Deutsche Bahn AG berücksichtigt werden?

Die immissionsschutzrechtlichen Regelungen zur Lärmaktionsplanung beinhalten keine eigenständige Eingriffsbefugnis. Vielmehr sind nach § 47 d Abs. 6 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) in Verbindung mit § 47 Abs. 6 BImSchG die in einem Lärmaktionsplan festgelegten Maßnahmen durch Anordnungen nach dem jeweiligen Fachrecht umzusetzen. Bei der Lärmsanierung an bestehenden bundeseigenen Schienenwegen handelt es sich um ein Programm des Bundes. Eine rechtliche Verpflichtung zur Durchführung von Lärmsanierungsmaßnahmen an bestehenden Schienenwegen besteht jedoch nicht. Eine Berücksichtigung von Inhalten der Lärmaktionspläne zum Bereich Schienenlärm steht daher im Ermessen der zuständigen Bundesbehörden.

Gönner

Ministerin für Umwelt,
Naturschutz und Verkehr