

STELLUNGNAHME zur Anfrage Stadtrat Johannes Honné (GRÜNE) Stadtrat Alexander Geiger (GRÜNE) Stadträtin Bettina Lisbach (GRÜNE) Stadträtin Daniela Reiff (GRÜNE) Stadträtin Renate Rastätter (GRÜNE) vom: 05.02.2015 eingegangen: 05.02.2015	Gremium: Termin: Vorlage Nr.: TOP: Verantwortlich:	10. Plenarsitzung Gemeinderat 24.03.2015 2015/0108 30 öffentlich Dez. 5
Auswirkungen des erhöhten Güterzugverkehrs auf der Rheintalbahn		

- 1) **Der Güterzugverkehr auf der Rheintalbahn wird sich mittelfristig etwa verdoppeln.**
 - a) **Welche Auswirkungen, vor allem bei der Lärmbelastung, hätte das auf Karlsruhe?**
 - b) **Ist damit zu rechnen, dass der Lärmschutz an den betroffenen Strecken verbessert wird?**

Bei dem künftigen Ausbau des Güterverkehrs auf der Rheintalbahn ist mit erheblichen Lärmbelastungen in der umliegenden Wohnbevölkerung in Karlsruhe zu rechnen. Da die Deutsche Bahn die Aufgabe hat, den von ihr verursachten Lärm in eigener Zuständigkeit zu mindern, müssten aktive Lärmschutzmaßnahmen untersucht werden.

Rechtliche Grundlage hierbei ist derzeit die „Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen“ (Schall 03). Danach sind Schallminderungsmaßnahmen notwendig, wenn die Immissionsgrenzwerte für ein Allgemeines Wohngebiet, **beim Neubau oder wesentlicher Änderung** von Trassen am Tag 59 dB(A) und 49 dB(A) in der Nacht überschritten werden.

Ob die geplanten Änderungen einen „Neubau oder eine wesentliche Änderung“ bestehender Trassen darstellen, wird gegenwärtig zwar vermutet, bleibt aber bis zum Vorliegen konkreter Unterlagen abzuwarten.

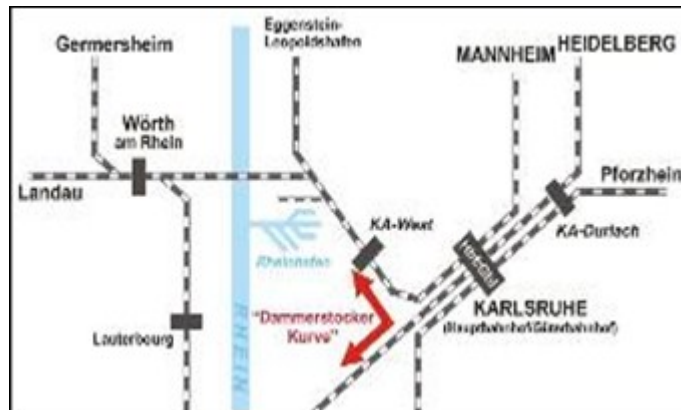
Unverändert fortbestehende Schienenwege unterliegen nicht der Verkehrslärmschutzverordnung, da es für die Lärmsanierung an Bestandstrecken der Eisenbahn keine gesetzliche Verpflichtung gibt. Der Bund stellt jedoch seit 1999 jährlich Mittel für das Programm "Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes" bereit.

Lärmschutzwände werden danach von der DB errichtet, wenn Gebäude vor 1974 erbaut wurden und dort die Grenzwerte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts – berechnet nach Schall 03 - überschritten sind. Erst wenn diese Kriterien erfüllt werden, kommen Lärmsanierungsmaßnahmen durch die Deutsche Bahn AG an Bestandsgleisen in Betracht. Bevorzugt werden Streckenabschnitte saniert, bei denen die Lärmbelastung besonders hoch ist und an denen viele Anwohner betroffen sind.

Mit dem Wegfall des Schienenbonus von 5 dB(A) seit dem 01.01.2015 für Schienenverkehr werden die Anforderungen an den Lärmschutz künftig angehoben.

- 2) In diesem Zusammenhang ist die so genannte "Dammerstocker Kurve" als neue Verbindung zwischen der Bahntrasse nach Durmersheim und der Trasse nach Wörth geplant.
- a) Wo genau soll die verlaufen?

Der Verlauf läge auf dem bestehenden Bahndamm bei Oberreut parallel zur L 605.



- b) Ist die im Flächennutzungsplan 2010 vorgesehene Freihaltetrasse zwischen L605 und dem Gewerbegebiet Großerfeld/Kleinerfeld noch aktuell?

Die Trasse ist im Flächennutzungsplan 2010 nachrichtlich und im Bebauungsplan "Gewerbegebiet Großerfeld" aus den siebziger Jahren (zuletzt geändert 1989) enthalten, welche gültig und somit aktuell sind. D. h. planungsrechtliche Grundlagen liegen vor. Baurecht müsste aber noch mit einem Planfeststellungsverfahren - unter Beteiligung der Stadt - geschaffen werden.

- c) Inwieweit wären Anwohnerinnen und Anwohner unmittelbar durch den Neubau bzw. mittelbar durch den erhöhten Güterzugverkehr an den bestehenden Strecken betroffen?

Die Lärmauswirkungen müssten im Rahmen des Verfahrens durch schalltechnische Gutachten detailliert untersucht werden.

- d) Wäre eine Entlastung an anderen bestehenden Strecken zu erwarten?
- e) Kann überhaupt wesentlich mehr Güter-Verkehr über die Bahn-Rheinbrücke laufen, obwohl die doch tagsüber fast ausgelastet ist?
Würde eine Erweiterung des Personenzug-Verkehrs auf der Rheinbrücke dadurch erschwert?
- 3) Eine andere Idee der DB ist der viergleisige Ausbau der Strecke nach Graben-Neudorf.
- a) Ist dieser Ausbau mittelfristig zu erwarten?

Die vorgenannten Fragen können derzeit nicht beantwortet werden.

Derzeit macht der Bund Vorstudien im Zuge der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes 2015. Dazu soll es auch eine "Korridorstudie Mittelrhein" geben, welche demnächst auf der Internetseite des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur BMVI zur Verfügung gestellt werden soll und in welcher wohl auch die Dammerstocker Kurve in einem Planfall mit untersucht wird. Die Ergebnisse sind abzuwarten. Die noch offenen Fragen sollen dann von der Arbeitsgruppe " Schienengüterverkehr im Raum Karlsruhe/Germersheim " (Federführung RVMO mit MVI, Landratsamt Karlsruhe, Landkreis Germersheim, Landkreis Rastatt, Verband Region Rhein-Neckar, Stadt Karlsruhe, geplant: Deutsche Bahn) mit Bund und der Bahn geklärt werden.

b) Wie steht die Stadtverwaltung zu dieser Idee?

Ein vierspuriger Ausbau scheint aufgrund der benötigten Flächen für zusätzliche Gleisanlagen derzeit schwierig. Bei den weiteren Planungen muss darauf geachtet werden, dass die Lärmbelastung der Bevölkerung gegenüber dem gegenwärtigen Zustand deutlich reduziert wird.