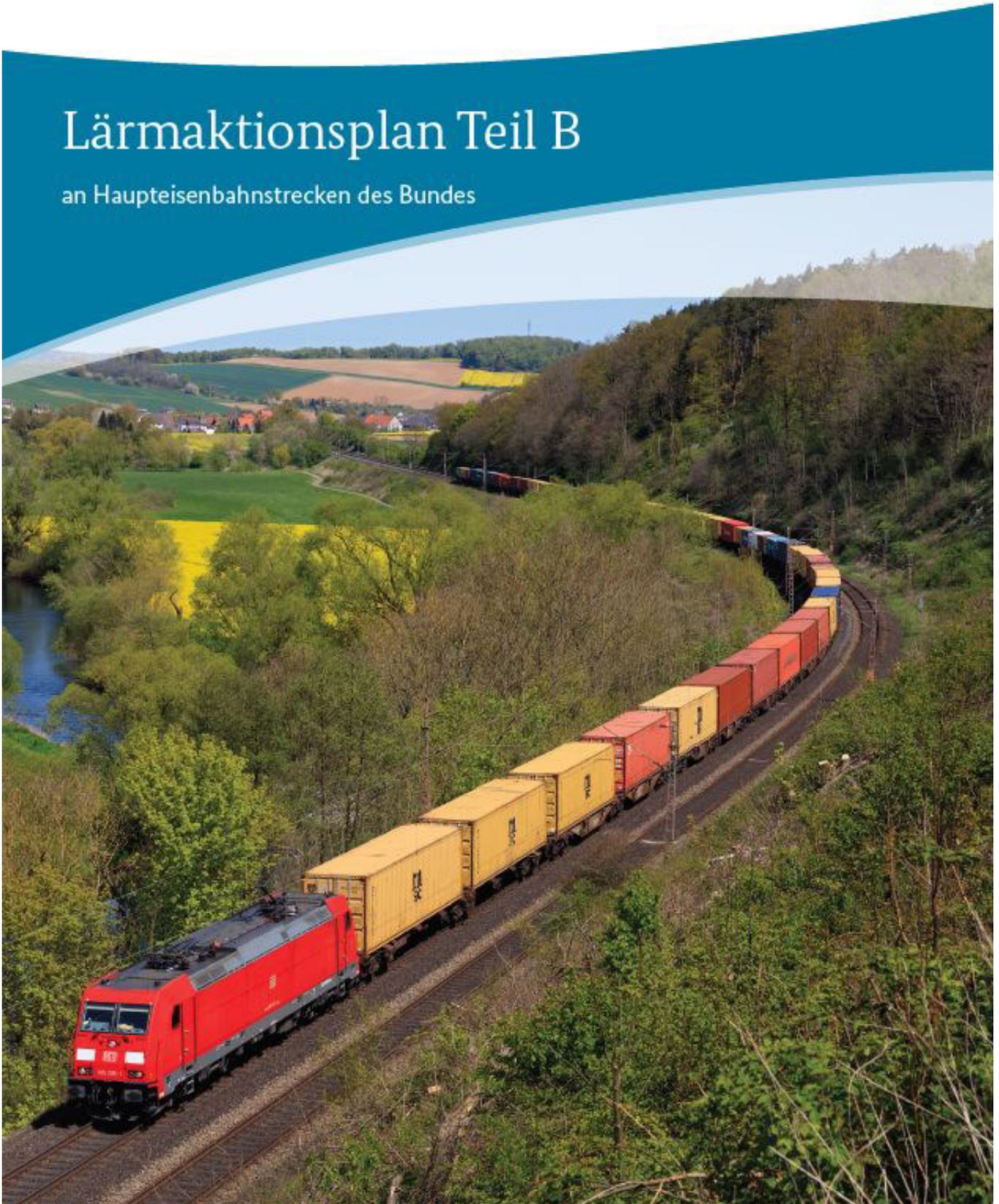




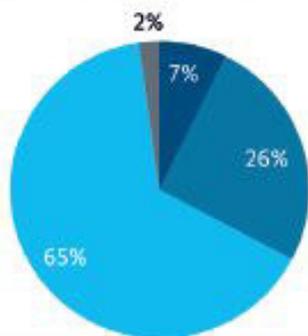
Eisenbahn-Bundesamt

Lärmaktionsplan Teil B

an Haupteisenbahnstrecken des Bundes

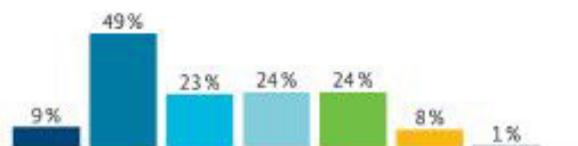


Frage 1: In welchem Maße fühlen Sie sich zum Thema und zum Ablauf der Lärmaktionsplanung an Haupteisenbahnstrecken informiert?



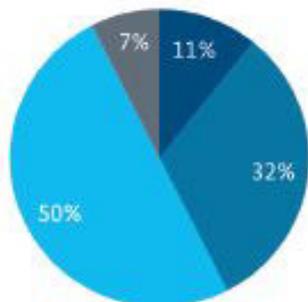
- Gut
- Ausreichend
- Nicht ausreichend
- Keine Angaben

Frage 2: Wo und wie haben Sie von der aktuellen Lärmaktionsplanung an Haupteisenbahnstrecken erfahren?



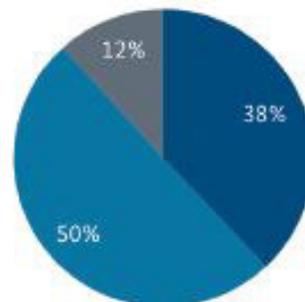
- Direkt durch das Eisenbahn-Bundesamt (Internetauftritt etc.)
- Presse (Internet, Printmedien, Fernsehen, Radio etc.)
- Durch die örtliche Verwaltung
- Durch Lärmschutzinitiativen vor Ort
- Von Freunden, Verwandten oder Bekannten
- Andere Informationsquellen
- Keine Angaben

Frage 3: Wie bewerten Sie Ablauf und Aufbau des Beteiligungsverfahrens?



- Gut
- Ausreichend
- Nicht ausreichend
- Keine Angaben

Frage 4: Konnten Sie aus dem Lärmaktionsplan Teil A Informationen über die Lärmsituation in Ihrer Umgebung gewinnen?



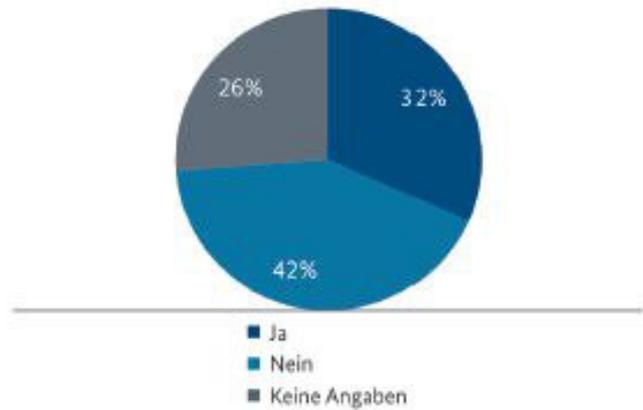
- Ja
- Nein
- Keine Angaben

Abbildung 02: Darstellung der Beteiligungsergebnisse (Frage 1-4).

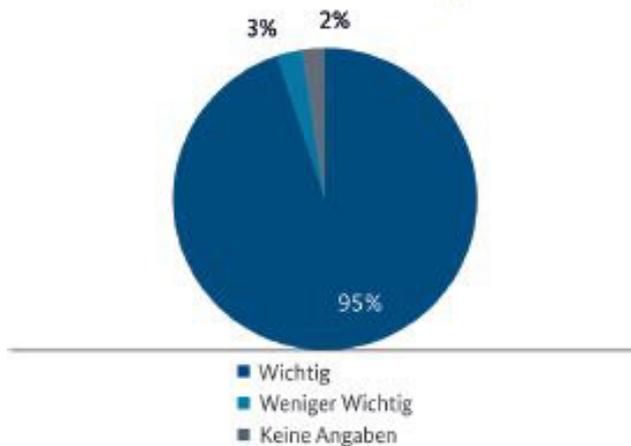
Frage 5: Auf welche Themen des Lärmaktionsplanes Teil A sollte zukünftig mehr eingegangen werden?



Frage 6: Halten Sie die im Lärmaktionsplan Teil A beschriebenen Programme und Maßnahmen zur Lärminderung für sinnvoll und zielführend?



Frage 7: Für wie wichtig halten Sie höhere Investitionen für die Entwicklung und Erprobung neuer und innovativer Lärminderungsmaßnahmen?



Frage 8: Wie wichtig finden Sie das Erscheinungsbild von Lärmschutzmaßnahmen entlang der Strecke?

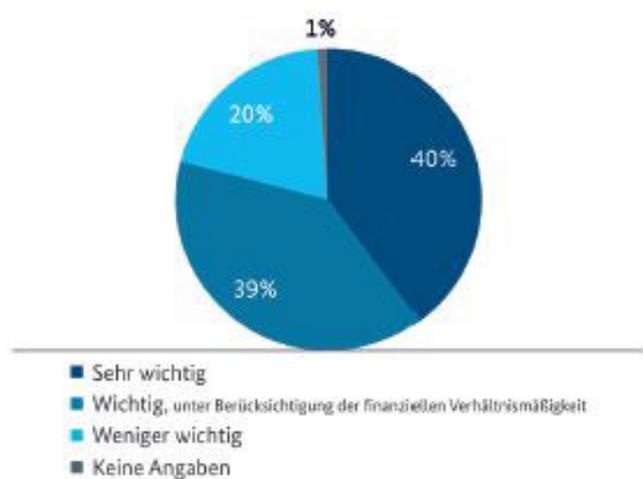


Abbildung 03: Darstellung der Beteiligungsergebnisse (Frage 5-8).

Kommunale Stellungnahmen

Während der beiden Phasen zur Öffentlichkeitsbeteiligung gingen auch zahlreiche Stellungnahmen aus den kommunalen Verwaltungen ein. Diese wurden genutzt, um sich deutlich umfangreicher zur örtlichen Lärmsituation zu äußern als es über den auf Anwohnerinnen und Anwohner zugeschnittenen Fragebogen mit vorgegebenen Antwortalternativen möglich war.

Gemäß Tabelle 1 haben sich insbesondere Kommunen mit 5.000 bis 100.000 Einwohnern (Klein- und Mittelstädte) beteiligt. Großstädte sind größtenteils als Ballungsräume kategorisiert und werden im Kapitel „Mitwirkung in den Ballungsräumen“ gesondert behandelt.

Die Stellungnahmen der Kommunen außerhalb der Ballungsräume wurden zusammengefasst betrachtet und nach inhaltlichen Aspekten statistisch ausgewertet. Eine Liste der Kommunen, von denen eine Stellungnahme vorliegt, findet sich im Anhang. In Abstimmung mit der jeweiligen Kommune stellt das Eisenbahn-Bundesamt die Stellungnahmen weiteren Planungsträgern auf Anfrage zur Verfügung.

Die Ergebnisse der Auswertung werden in den Tabellen 02, 03 und 04 dargestellt. Auf die sich wiederholenden Kernaussagen soll im Folgenden näher eingegangen werden.

Art	Einwohnerzahl	Anzahl
Großstadt	> 100.000	1
Mittelstadt	> 20.000 bis 100.000	56
Kleinstadt	> 5.000 bis 20.000	47
Landgemeinde	> 0 bis 5.000	11

Tabelle 01: Anzahl der Kommunen, die eine Stellungnahme abgegeben haben, kategorisiert nach Einwohnerzahl.

Lärmsituation in den Kommunen

Wie schon in der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung beklagen viele Kommunen eine starke Lärmbelastung durch den Schienenverkehr und damit einhergehend eine hohe Zahl von belasteten Einwohnern. Insbesondere wird auf die hohe Anzahl lauter Güterzüge verwiesen, deren Lärm die Bürgerinnen und Bürger vor allem nachts belastet. Zusätzlich befürchten einige Kommunen aufgrund verschiedener Prognosen eine starke Zunahme insbesondere des Güterverkehrs und daraus resultierend eine erhebliche Mehrbelastung durch Schienenverkehrslärm.

Knapp die Hälfte der Kommunen gibt an, dass Maßnahmen wie Schallschutzwände oder Schallschutzfenster fehlen oder, wenn vorhanden, den Lärm nicht ausreichend reduzieren.

Durch den Schienenverkehrslärm befürchten die Kommunen insbesondere gesundheitliche Folgen für die Bevölkerung, selten auch Wohnungsleerstände und negative Auswirkungen auf den Wirtschaftsstandort. Besonders in Wohnräumen müssten Menschen besser geschützt werden. Aber auch an Schulen und Arbeitsplätzen seien Bürgerinnen und Bürger oft erheblichen Beeinträchtigungen durch Schienenverkehrslärm ausgesetzt.

Aussagen der Kommunen zur Lärmsituation	Anteil
Starke Lärmbelastung durch Schienenverkehr	61 %
Hohe Anzahl lauter Güterzüge	34 %
Hohe Anzahl von Belasteten	31 %
Maßnahmen vorhanden, aber unzureichend	23 %
Maßnahmen nicht vorhanden	16 %
Befürchtung von gesundheitlichen Auswirkungen auf Einwohner	14 %
Wohnungsleerstand oder negative wirtschaftliche Auswirkungen aufgrund der Lärmbelastung befürchtet	5 %

Tabelle 02: Prozentuale Aufteilung der Aussagen der Kommunen zur Lärmsituation bzgl. des Schienenverkehrs.

Forderungen der Kommunen

Mit der Schilderung der Lärmsituation sind oft auch allgemeine Verbesserungsvorschläge oder konkrete Forderungen der Kommunen verbunden. Angeregt werden zum einen individuelle Maßnahmen, die Lärm an der Quelle oder auf dem Übertragungsweg mindern, zum anderen auch Änderungen der gesetzlichen Vorgaben.

Mehr als die Hälfte der Kommunen wünscht grundsätzlich die Umsetzung von geeigneten Maßnahmen zur Lärmreduzierung. Am häufigsten werden die Installation oder der Lückenschluss von Schallschutzwänden bzw. die Ausstattung von Wohnungen mit Schallschutzfenstern gefordert. Andere Maßnahmen, wie das Schienenschleifen im Rahmen des „besonders überwachten Gleises“ oder die technische Umrüstung bei Güterwagen von Grauguss-Bremssohlen auf „leisere“ Verbundstoffbremsen (K- und LL-Sohlen), werden seltener genannt.

Zusätzlich schlagen einige Kommunen auch Geschwindigkeitsreduzierungen oder eine Änderung der Streckenführung/-nutzung zur Lärminderung vor. Ein Teil der Eingaben betrifft das freiwillige Lärmsanierungsprogramm des Bundes. Einzelne Kommunen berichten, davon noch nicht profitiert zu haben, andere halten die aus dem Programm bereits umgesetzten

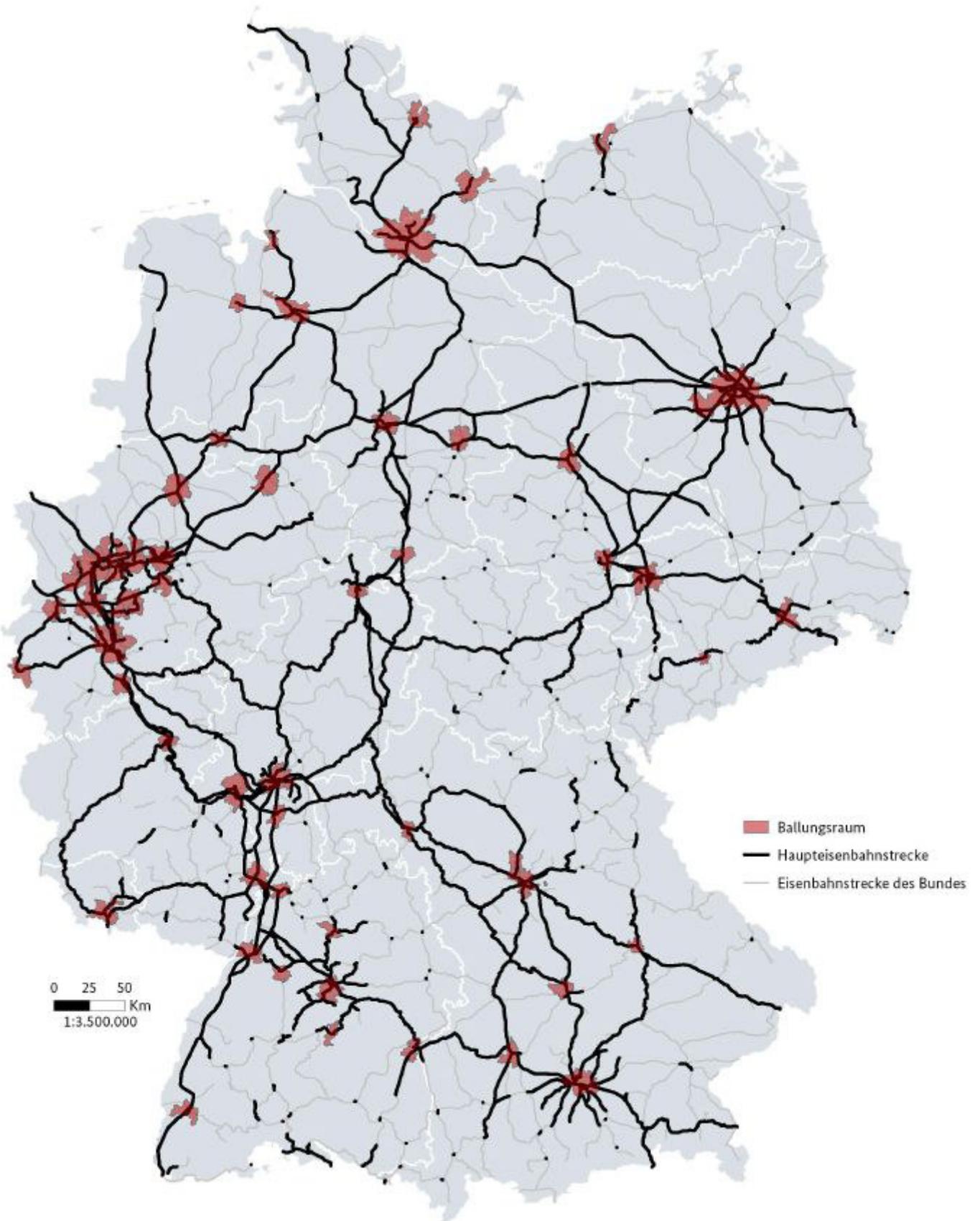
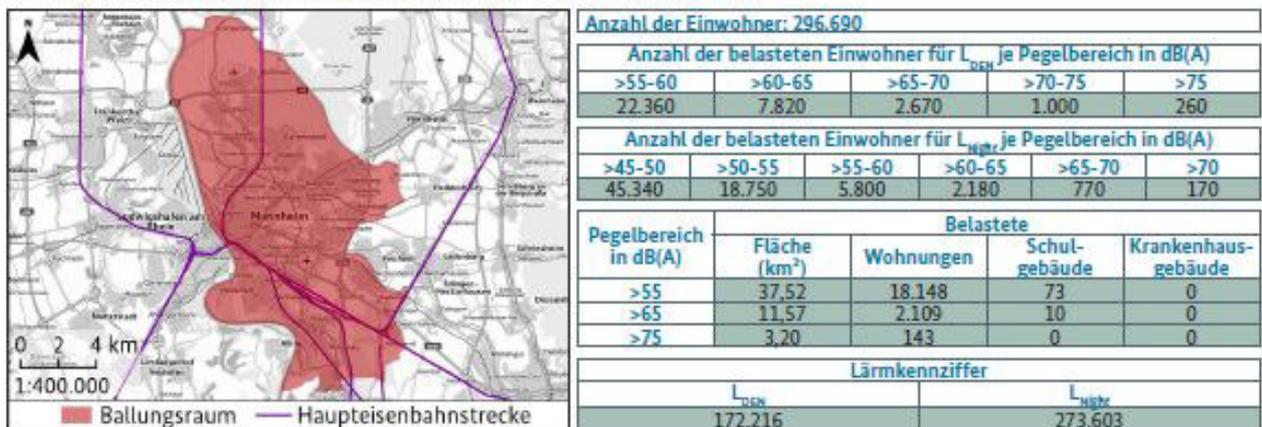


Abbildung 05: Streckenkarte mit Hauptbahnstrecken und Ballungsräumen.

Mannheim

Lärmkartierungsergebnisse für die Haupteisenbahnstrecken im Ballungsraum



Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 692																			
Frage 1				Frage 2				Frage 3						Frage 4					
1.1	1.2	1.3	1.4	2.1	2.2	2.3	2.4	3.1	3.2	3.3	3.4	3.5	3.6	3.7	3.8	4.1	4.2	4.3	4.4
566	114	7	5	6	384	296	6	633	475	102	325	160	130	78	14	326	559	584	22
Frage 5				Frage 6				Frage 7						Frage 8					
5.1	5.2	5.3	5.4	5.5	6.1	6.2	6.3	6.4	6.5	7.1	7.2	7.3	7.4	7.5	8.1	8.2	8.3	8.4	8.5
295	316	8	29	44	597	521	167	288	20	413	133	90	67	42	4	129	426	21	112
Frage 9				Frage 10				Frage 11				Frage 12							
9.1	9.2	9.3	9.4	9.5	9.6	9.7	9.8	10.1	10.2	10.3	11.1	11.2	11.3	11.4	12.1	12.2	12.3	12.3	
215	40	158	1	25	18	272	107	610	38	44	51	402	187	52	81	546	65		

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

Streckennummer	Sanierungsbereich	Lage des Sanierungsbereiches			Schallschutzwände			Lärmsanierte Wohneinheiten	
		von km	bis km	Gesamtlänge in km	Länge der Schallschutzwand in km	Stand der Sanierung	Anzahl der Wohneinheiten	Stand der Sanierung	
3601	Ladenburg - Edingen-Neckarhausen	73,5	74,0	3,4		2,4	1	89	1
3601	Mannheim-Friedrichsfeld	77,3	78,8	2,1		1,6	1	55	1
4000	Mannheim Knoten	2,8	6,0	11,6	1,9	1		192	1
4010		6,0	7,5						
4011		0,0	5,8						
4051		2,2	2,5						
4060		78,7	79,5						
4010	Mannheim Knoten Nord	9,2	14,0	4,8	0,0	1		92	1
4020	Mannheim 4020 Knoten	2,3	8,3	6,8	4,2	1		87	1
4021		0,0	0,8						

Stellungnahme des Ballungsraums durch den Fachbereich Stadtplanung der Stadt Mannheim

„Mannheim gehört mit seinen rund 300.000 Einwohnern zu den drei größten Städten in Baden-Württemberg. Die Stadt ist eingebettet in die Metropolregion Rhein-Neckar. Die im Rahmen der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführte Umfrage wies eine hohe Beteiligung der Bürger der Region auf, so dass die Metropolregion Rhein-Neckar einen Schwerpunkt bei der bundesweiten Beteiligung darstellte.“

Durch seine Lage im Bahnnetz kommt Mannheim als dem größten Bahnknoten in Südwesten Deutschlands eine besondere Bedeutung zu. Der Großknoten Mannheim liegt zum einen mitten im Eisenbahnkorridor Mittelrheinachse - Rhein/Main - Rhein/Neckar - Karlsruhe, welcher die höchsten Zugbelastungen und gleichzeitig die größten Engpässe im deutschen Eisenbahnnetz aufweist. In Mannheim bündeln sich zudem die linksrheinischen und rechtsrheinischen Güterfernverkehre. Zudem befindet sich in Mannheim der zweitgrößte Rangierbahnhof Deutschlands und der ICE-Knoten Mannheim ist ein integrativer Bestandteil im transeuropäischen Schienennetz. Über den Knoten bündeln sich die Personen- und Güterfernverkehre sowohl in Nord-Süd-Richtung, als auch in Ost-West-Richtung.

Der Knoten Mannheim ist ein Bestandteil des Rhein-Alpen-Korridors, welcher als einer von neun Schienengüterverkehr-Korridoren des transeuropäischen Verkehrsnetzes die Seehäfen Rotterdam und Genua miteinander verbindet. Der Rhein-Alpen-Korridor ist dabei eine der verkehrsreichsten Frachtrouten entlang des Rheins in Deutschland, der durch große Wirtschaftszentren wie das Ruhrgebiet oder das Rhein-Main-Gebiet führt. Der Bundesverkehrswegeplan 2030 sieht zur Sicherung und Weiterentwicklung der Schieneninfrastruktur im Bereich des Eisenbahnkorridors Mittelrheinachse - Rhein/Main - Rhein/Neckar - Karlsruhe und insbesondere für die Metropolregion Rhein-Neckar mit dem Knoten Mannheim im Zentrum verschie-

dene Maßnahmen vor. Dazu zählen u.a. die Neubaustrecke Frankfurt Mannheim, die Ausbaustrecke Mannheim Karlsruhe sowie der Ausbau des Großknotens Mannheim.

Es ist davon auszugehen, dass sich mit der Umsetzung dieser Maßnahmen auch die Kapazität des Schienennetzes erhöht und damit letztlich die Zahl der Güterzüge, die durch Mannheim fahren, zunimmt. Geht man vom Status Quo aus, wird ein Großteil der Mehrverkehre auf den Bestandsstrecken in Mannheim (östliche und westliche Riedbahn) stattfinden. Vor diesem Hintergrund ist auch mit einer deutlichen Steigerung der Lärmbelastung für die ansässige Wohnbevölkerung zu rechnen.

Im Ballungsraum Mannheim sind die Lärmsanierungsmaßnahmen an bestehenden Schienenwegen des Bundes abgeschlossen. Insgesamt wurden in den Jahren 2005 bis 2016 rund 7,5 km Lärmschutzwände errichtet und ergänzende passive Schallschutzmaßnahmen gefördert. Die Lärmsanierung in Mannheim wurde unter Berücksichtigung der Auslösewerte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts durchgeführt. Zwischenzeitlich wurden die Auslösewerte um 3 dB(A) gesenkt. Es ist davon auszugehen, dass unter Berücksichtigung der neuen Auslösewerte auch weitere Bereiche im Stadtgebiet von der Lärmsanierung profitieren können. Da die durchgeführten Lärmsanierungsmaßnahmen auch noch unter Berücksichtigung des Schienenbonus ermittelt und dimensioniert wurden, wird mit dem Wegfall des Schienenbonus zum 1. Januar 2015 eine Überprüfung und ggf. Ergänzung der Maßnahmen vor den Hintergrund der aktuellen Berechnungsvorschriften sowie der neuen Anspruchsvoraussetzungen erforderlich. Dies gilt umso mehr, als dass der Lärmaktionsplan keine eigenen Lärmschutzmaßnahmen vorsieht und stattdessen auf die Lärmsanierungsmaßnahmen verweist.

Nach der aktuellen Lärmkartierung des Eisenbahn-Bundesamtes sind derzeit noch rund 1.500 Personen Pegeln ganztags (L_{ges}) von 70 dB(A) und mehr sowie rund 3.600 Personen nachts (L_{nacht}) von 60 dB(A) mehr ausgesetzt. Nach der Rechtsprechung ist in einem Bereich zwischen 70 und 75 dB(A) tags sowie zwischen 60 und 65 dB(A) nachts eine Gesundheitsgefährdung nicht mehr auszuschließen. Berücksichtigt man die potenzielle Steigerung der Verkehrsmengen in Zusammenhang mit den Ausbaumaßnahmen im Streckennetz sowie dem Knoten Mannheim und den Ergänzungsbedarf bei der Lärmsanierung, ist zukünftig mit einer Steigerung der Betroffenenzahlen oberhalb der besonders kritischen Werte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts zu rechnen.

Die Stadt Mannheim setzt sich zum Schutz ihrer Bürger für einen optimalen Schallschutz entlang der Bahntrassen ein. Dies gilt umso mehr, als dass mit der zukünftigen Steigerung insbesondere der lauten Schienengüterverkehre im Zuge der Neu- und Ausbaumaßnahmen eine Zunahme der Lärmbelastung im Ballungsraum Mannheim zu erwarten ist. Eine isolierte Betrachtung der Auswirkung dieser Maßnahmen auf den jeweiligen Planungs- und Ausführungsabschnitt – wie es die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) vorsieht – ist für den Lärmschutz nicht zielführend. Vielmehr ist ein Lärmschutzkonzept für alle Schienentrassen im Ballungsraum Mannheim und der Metropolregion erforderlich, welches deutlich unterhalb der aktuellen Auslösewerte für die Lärmsanierung ansetzt.“