

STELLUNGNAHME zur Anfrage Stadtrat Parsa Marvi (SPD) Stadtrat Michael Zeh (SPD) Stadtrat Dr. Raphael Fechler (SPD) Stadtrat David Hermanns (SPD) Stadträtin Gisela Fischer (SPD) Stadträtin Sibel Uysal (SPD) SPD-Gemeinderatsfraktion vom: 24.02.2015 eingegangen: 24.02.2015	Gremium: Termin: Vorlage Nr.: TOP: Verantwortlich:	10. Plenarsitzung Gemeinderat 24.03.2015 2015/0143 35 öffentlich Dez. 6
"Dammerstocker Kurve" und Schienengüterverkehr		

1. Hat die Stadt inzwischen Kontakt mit der Bahn aufgenommen?

Seitens der Stadtverwaltung ist in Bezug auf die sog. "Dammerstocker Kurve" bislang keine Kontaktaufnahme mit der Deutschen Bahn erfolgt. Zuständig für die Bundesverkehrswegeplanung "Schiene" ist die Bundesregierung.

2. Wann will die Bahn über das Projekt entscheiden, wann werden städtische Gremien und die Öffentlichkeit offiziell informiert?

Im aktuellen Bundesverkehrswegeplan (BVWP 2003) ist eine „Dammerstocker Kurve“ zur Verknüpfung von Pfalz- und Rheintalbahn nicht namentlich enthalten. Bei Karlsruhe ist jedoch ein "großer Knoten" als "neues Vorhaben des VB Schiene (mit Planungsreserve)" im vordringlichen Bedarf unter Nr. 26 "Knoten" aufgeführt. In den Verkehrsinvestitionsberichten der Bundesregierung ist unter den Projektdaten für den Ausbau des Knotens Mannheim ein Projekt namens „Kurve Karlsruhe West – Rastatt“ erwähnt.

Im Zuge der Erstellung des neuen BVWP 2015 konnten dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) Projekte zum Ausbau der Bundesschienenwege für eine Untersuchung vorschlagen werden. Eine Übersicht über die laufenden Vorhaben und die für den BVWP vorgeschlagenen Vorhaben bei den Schienenwegen ist derzeit in einer aktualisierten Fassung vom 9. Februar 2015 im Internet abrufbar. Als im "neuen BVWP zu untersuchendes Vorhaben" ist dort unter Maßnahme Nr. 247 die "Kleine Pfalzlösung" als 1-gleisige Verbindungskurve Dammerstock (Karlsruhe West – Karlsruhe-Dammerstock) enthalten.

Derzeit wird die Bedarfsplanfähigkeit der Projektvorschläge unter anderem auf Grundlage einer Nutzen-Kosten-Untersuchung ermittelt. Auf Basis der Verkehrsprognose 2030 wird für aussichtsreiche, bedarfsplanfähige Projektvorschläge eine erste leicht vereinfachte Projektbewertung durchgeführt. Dem schließen sich Projektbewertungen nach einer modernisierten Bewertungsmethodik für den neuen BVWP für all diejenigen Projekte an, denen in den vorhergehenden Stufen eine hinreichende Aussicht auf Aufnahme in den neuen BVWP bescheinigt werden kann. Der Prozess der Projektbewertungen wird lt. Angaben des BMVI bis in den Herbst 2015 andauern. Die Bundesregierung entscheidet dann in eigener Zuständigkeit, welche Projekte für eine Aufnahme in den BVWP 2015 vorgeschlagen werden. Danach ist eine Veröffentlichung des Referentenentwurfs vorgesehen.

3. Bis wann wird mit der Umsetzung einer neuen Trasse gerechnet? Ist es geplant, diese Trasse ausschließlich für Güterzüge zu nutzen und wie hoch wird das Volumen des zusätzlichen Verkehrsaufkommens geschätzt?

Über den zeitlichen Horizont für eine Umsetzung der Maßnahme einer 1-gleisigen Verbindungskurve Dammerstock liegen der Stadtverwaltung ebenso wenige Angaben vor, wie über das zu erwartende Verkehrsaufkommen oder, ob die Trasse ausschließlich für den Güterverkehr genutzt werden soll. Eine vom Regionalverband Mittlerer Oberrhein initiierte Arbeitsgruppe, an der die Stadt Karlsruhe beteiligt ist, eruiert derzeit u. a. auch diese Fragestellungen.

Bei dem Vorhaben zum Bau der so genannten „Dammerstocker Kurve“ ist mit erheblichen Lärmbelastungen in der umliegenden Wohnbevölkerung zu rechnen. Da die Deutsche Bahn die Aufgabe hat, den von ihr verursachten Lärm in eigener Zuständigkeit zu mindern, müssen aktive Lärmschutzmaßnahmen untersucht werden.

4. Unter welchen Voraussetzungen kann die Deutsche Bahn bzw. der Bund zum Bau Lärm mindernder Maßnahmen auch bei den Bestandsgleisen verpflichtet werden?

Aufgabe des Eisenbahn-Bundesamtes als zuständiger Planfeststellungsbehörde ist es, im Rahmen des erforderlichen Planfeststellungsverfahrens zu prüfen, ob die vom Vorhabensträger geplante Lärmschutzmaßnahmen sicherstellen, dass die Anwohnerinnen und Anwohner keinen unzulässigen Lärmimmissionen ausgesetzt sind.

Rechtliche Grundlage hierbei ist derzeit die „Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen“ (Schall 03). Danach sind Sanierungsmaßnahmen 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.

Unverändert fortbestehende Schienenwege unterliegen jedoch nicht der Verkehrslärmschutzverordnung, da es für die Lärmsanierung an Bestandsstrecken 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 1. Januar 2015 für Schienenverkehr, werden die Anforderungen an den Lärmschutz künftig angehoben.