

TOP 3

Gremium	Termin	Status
Ortsbeirat Friesenheim	27.06.2017	öffentlich

**Gemeinsamer Antrag der Ortsbeiratsfraktionen SPD und CDU
Lärmschutz vor Güterzügen**

Vorlage Nr.: 20174458

ANTRAG

Sehr geehrter Herr Ortsvorsteher,

hinsichtlich der nächsten Sitzung des Ortsbeirats Friesenheim am 27. Juni 2017 bitten wir um Behandlung nachfolgenden Antrags:

Antrag: Lärmschutz vor Güterzügen

Die Ortsbeiratsfraktionen der CDU und der SPD beantragen, dass

- die Stadtverwaltung die Einsetzung einer kompakten Arbeitsgruppe zur Verbesserung der Lärmsituation am Güter- bzw. Rangierbahnhof Oggersheim (hier: betreffend insb. die Friesenheimer Seite) betreibt; dieser Arbeitsgruppe sollten Vertreter der DB Netz AG, der Stadtverwaltung, ggf. des Eisenbahnreferats des rheinland-pfälzischen Verkehrsministeriums sowie des Ortsbeirats Friesenheim angehören;
- der Ortsbeirat dazu im Nachgang zwei Vertreter bestimmt; anbieten würden sich hierzu die beiden mit der Bau- bzw. Verkehrsthematik fachlich vertrauten stellvertretenden Ortsvorsteher;
- sich die Arbeitsgruppe um pragmatische Lösungen der Lärmproblematik abseits der bereits (stellenweise) realisierten aktiven bzw. passiven Lärmschutzmaßnahmen bemüht;
- diese Arbeitsgruppe nachverfolgt, welche Maßnahmen die BASF und die Deutsche Bahn seit 2008 konkret unternommen haben, um eine Optimierung des Betriebsablaufs (d.h. insbesondere das Fahren ohne Unterwegshalt) bezüglich der Güterzüge von und zum BASF-Kombiverkehrsterminal zu erreichen, und inwiefern diese Maßnahmen den Betriebsablaufs tatsächlich optimieren konnten.

Begründung:

- Das Kombiverkehrsterminal (KVT) der BASF im Ludwigshafener Norden wird Schritt für Schritt ausgebaut, die Kapazitäten und damit die Zahl der Güterzüge erhöhen sich in stetigem und erheblichem Maße. Die Güterzüge mit Start und Ziel KVT fahren über

ein eingleisiges Gleis zwischen Edigheim/Oppau und werden im Bereich des teils achtgleisigen Güterbahnhofs Oggersheim auf die DB-Hauptlinie Mainz-Frankenthal-Ludwigshafen-Mannheim eingefädelt. Im Bereich dieses Güterbahnhofs verursachen die ohnehin sehr lärmintensiven KVT-Güterzüge durch die Nutzung des sich auffächernden Gleiskörpers und damit der Weichenverbindungen erheblichen zusätzlichen Lärm. Grund: Die zahlreichen Weichen sorgen für besonders ohrenbetäubende (Radkranz-)Geräusche der schweren Güterzüge – gerade im Sommer, wenn die Bürgerinnen und Bürger gerne einmal die Fenster offenhalten würden, eine nahezu unerträgliche Belastung, die in dieser Jahreszeit eben auch nicht durch den realisierten passiven Lärmschutz (d.h. die eingebauten Schallschutzfenster) gemildert wird. Besonders betroffen davon sind die Friesenheimer Wohngebiete „An der Froschlache“ (vor allem im westlichen Teil) und „In den Ziegelgärten“. Bereits im Jahr 2003 hatten sich dortige Anwohner mit einer Unterschriftenliste an die Ludwigshafener OB Dr. Eva Lohse gewandt. Bei einer Einwohnerversammlung 2007 in Oggersheim kritisiert wurden zudem die Rangiertätigkeiten. Zudem kommt es teils zu Rissen aufgrund der Erschütterungen. Während in Teilen von Oppau und Edigheim aufgrund des bei einem „Runden Tisch“ vereinbarten Maßnahmenpakets diverse Lärmschutzwände (wie auch auf der Oggersheimer Seite der Hauptstrecke Mainz-Mannheim) sowie Unterschottermatten realisiert wurden, gab und gibt es für „Froschlache“ und „Ziegelgärten“ nur den beschriebenen passiven Lärmschutz (Schallschutzfenster). Frühere Aussagen, die auf der Oggersheimer Seite liegenden Gleise der Hauptstrecke seien "Hauptemissionsquelle" und auf Friesenheimer Seite würden nur "vereinzelt Züge verkehren", sind dabei längst überholt. Nach Angaben der DB schon von 2012 führen zu diesem Zeitpunkt auf der Hauptstrecke täglich 39 Güterzüge, die von den KVT-Zügen aufgrund der Gleisverbindungen zwingend zu nutzende Friesenheimer Seite zählte 65; es muss davon ausgegangen werden, dass sich dieses Verhältnis durch den KVT-Ausbau eher noch zulasten der Friesenheimer Seite verstärkt hat.

- Die Antragsteller halten es für machbar, auf die Betriebsführung bezogene Lärmschutzmaßnahmen zu verfolgen, die unterhalb des bereits (stellenweise) realisierten aktiven bzw. passiven Lärmschutzes angesiedelt und nicht zwingend mit Kosten verbunden sind. Denkbar ist z.B. eine Selbstverpflichtung des Eisenbahninfrastrukturbetreibers DB Netz AG oder eine Anordnung bzw. Auflage durch das Eisenbahnbundesamt (EBA) dahingehend, dass durch die Betriebsorganisation bzw. Fahrdienstleitung eine grundsätzlich prioritäre Nutzung der von der Friesenheimer Wohnbebauung am weitesten entfernt liegenden Gleise erfolgt, so dass Lärm wie auch Erschütterungen dadurch erheblich verringert würden, dass die **Züge über wesentlich weniger Weichenverbindungen fahren** müssten. Der zu bekämpfende Lärm ist unseres Erachtens zu klassifizieren als „vermeidbare schädliche Umwelteinwirkung durch Verkehrsgeräusche“ im Sinne von § 41 Bundesimmissionsschutzgesetz: Es sollte darauf hingewirkt werden, dass diese Umwelteinwirkungen auf das absolute Mindestmaß reduziert werden. Auch ein Langsamfahrgebot für Güterzüge, die im Bereich des Güterbahnhofs Oggersheim auf die Hauptstrecke wechseln, wäre zu prüfen.
- Des Weiteren wäre die Installierung innovativer Lärmschutzmaßnahmen zu prüfen. Dafür in Frage kommen insb. folgende Maßnahmen:
 - Einbau von sog. **Unterschottermatten** mit lärmdämpfender Wirkung (vgl. Pilotprojekt im Bereich der eingleisigen Strecke zwischen Oggersheim und dem KVT)

- Einbau von sog. **Schienenstegdämpfern** mit lärmindernder Wirkung (wie z.B. zwischen Bingen und Gau-Algesheim Ende April 2009 begonnen)
- Einbau von sog. **Gabionenwänden** auf Friesenheimer Seite am Güterbahnhof Oggersheim
- Einbau **anderer Formen niedriger Lärmschutzwände**, die ggf. auch zwischen den Gleisen eingebaut werden können und so Lärmschutz bei einem – wie in Friesenheim/Oggersheim – mehrgleisigen Bahnkörper ermöglichen.
- DB und BASF hatten zugesagt (und dies bei der Einwohnerversammlung zum KVT am 24. Oktober 2008 in Edigheim auch öffentlich versichert) durch „bessere Betriebskoordination“ die Güterzüge zwischen Hauptbahnhof und KVT ohne Unterwegshalt zu führen, um lärmintensives Abbremsen und Wiederanfahren zu vermeiden. Dafür würden insbesondere mit Inbetriebnahme der dritten Baustufe des Kombiverkehrsterminals besondere Maßnahmen ergriffen. Es ist zu prüfen, inwieweit dies durchgeführt wurde bzw. wo noch Verbesserungsmöglichkeiten bestehen.
- Des Weiteren wäre durch die Arbeitsgruppe nachzuverfolgen, inwieweit die vor einiger Zeit durch Bahnexperten in die Diskussion gebrachte Planung einer Verbindungskurve bei Frankenthal-Studernheim zur direkten Ein- bzw. Ausleitung der Güterzüge aus bzw. mit Fahrtrichtung Frankenthal-Mainz sowie zur Vermeidung der Zugführung über den Güterbahnhof Oggersheim und insbesondere des lärmintensiven Lokwechsels dort gediehen bzw. realistisch ist (vgl. dazu auch entsprechenden Hinweis im Regionalplan Rhein-Neckar).

Für die Behandlung und Bearbeitung bedanken wir uns bereits im Voraus und verbleiben

*Mit freundlichen Grüßen,
Constanze Kraus
Christian Schreider
14.06.2017*