



vertraulich

FDP/FB-Fraktion
im Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden
Herrn Stadtrat
Holger Zastrow

Landeshauptstadt Dresden
Geschäftsbereich Umwelt und
Kommunalwirtschaft
GZ: 86.22

Datum: 30. JAN. 2018

Besonders durch Bahnlärm betroffene Gebiete der Stadt
mAF0299/17

Sehr geehrter Herr Zastrow,

Ihre oben genannte mündliche Anfrage vom 14. Dezember 2017 beantwortete ich wie folgt:

„Lärmschutz in der Landeshauptstadt Dresden ist nicht erst seit dem neuen Lärmaktionsplan für die Äußere Neustadt ein Thema. Immer wieder kommt es wie beim Hochhaus am Albertplatz oder am Kulturpalast zu besonderen Situationen, wenn Bebauungen und vorhandene Lärmbelastungen aufeinander treffen. auch bei der geplanten Bebauung in der Leipziger Vorstadt muss dem Thema Lärm und Bahnlärm besondere Aufmerksamkeit zukommen. Weiterhin plant die Stadtverwaltung die Einführung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen, um den Lärmpegel in der Stadt zu senken. Bei den aktuellen Maßnahmen wird dem Bahnlärm aus meiner Sicht aber noch zu wenig Aufmerksamkeit geschenkt.

1. Welches sind die am stärksten durch Bahnlärm betroffenen Gebiete in der Landeshauptstadt?
2. Was unternimmt die Stadt selbst, um diese Lärmbelastung zu verringern und Anwohner zu schützen?„

Nach der EG-Umgebungslärmrichtlinie ist die Geräuschbelastung durch den Eisenbahnverkehr in Ballungsräumen und in der Umgebung von Strecken mit mehr als 30 Tausend Zügen pro Jahr (Haupteisenbahnstrecken) alle fünf Jahre durch das Eisenbahn-Bundesamt zu ermitteln und zu veröffentlichen. Die Lärmkarten und die Betroffenenanzahlen (Stand: 2017) können im Internet auf den Seiten des Eisenbahn-Bundesamtes eingesehen werden.

Entlang der die Landeshauptstadt Dresden durchquerenden Haupteisenbahnstrecken sind 60 680 Einwohner lärmbelastet (Nacht-Lärmindex größer 45 Dezibel). Bei 7 790 von ihnen erreicht die Belastung ein Ausmaß, bei dem ein gesundheitliches Risiko nicht ausgeschlossen werden kann (Nacht-Lärmindex größer 55 Dezibel). Dies betrifft 1,4 % der Einwohner von Dresden.

Eine Differenzierung nach Stadtteilen oder Strecken wird durch das Eisenbahn-Bundesamt nicht vorgenommen. Den Daten, die der Stadtverwaltung vorliegen, kann entnommen werden, dass

die Strecken zwischen dem Hauptbahnhof und der Stadtgrenze zu Heidenau und zwischen Friedrichstadt und der Brücke in Niederwartha am stärksten emittieren. Daraus kann jedoch nicht unmittelbar auf die Betroffenheit in den angrenzenden Stadtteilen geschlossen werden. Bei zurückliegenden Untersuchungen wurden besonders hohe Betroffenheiten für die Stadtteile Strehlen und Niedersiedlitz sowie Neustadt festgestellt (vgl. der vom Stadtrat beschlossene Masterplan Lärminderung 2014, S. 16).

Für die Strecke östlich des Hauptbahnhofes hat die Deutsche Bahn AG Schallschutzmaßnahmen angekündigt und dazu im März des vergangenen Jahres auf langjähriges Drängen aller betroffenen Kommunen die „Machbarkeitsuntersuchung Elbtal“ vorgelegt.

Für die Streckenabschnitte auf Dresdner Stadtgebiet werden neben dem Unterhaltsschleifen der Schienen und dem Einbau von Schienenstegdämpfern die Errichtung von 3 m hohen Schallschutzwänden mit einer Gesamtlänge von 7 100 m insbesondere in den Stadtteilen Strehlen und Altstadt vorgeschlagen. Die Landeshauptstadt Dresden hat hier auf meine Initiative hin ihre Mitwirkung angeboten, um einen optimalen Lärmschutz bei einer städtebaulich verträglichen Einordnung der Wände zu erreichen. Darüber hinaus hat sie angeregt, die Maßnahmen auf den Bereich des Hauptbahnhofes auszudehnen und eine Ausfachung der Geländer entlang der vom Güterverkehr genutzten Außengleise am Hauptbahnhof bis in Höhe der Bergstraße, wo die Dammlage in eine Tieflage übergeht, vorzunehmen und so eine ansonsten verbleibende Lücke im Schallschutz zu schließen.

An der Strecke Dresden-Friedrichstadt – Elsterwerda wurden in den Stadtteilen Cotta, Kemitz, Stetzsch, Cossebaude und Niederwartha im Jahr 2004 durch die Deutsche Bahn AG passive Schallschutzmaßnahmen im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms des Bundes finanziert. Dies verbesserte die Situation für die Bewohner/-innen von 385 Wohnungen.

Mit dem Lärminderungsplan Hechtviertel (2005) und dem Teilgebiets-Lärmaktionsplan Äußere Neustadt hat die Landeshauptstadt Dresden ihre Forderung nach Schallschutzmaßnahmen an den beiden Bahnstrecken in der Neustadt zum Ausdruck gebracht und im Planfeststellungsverfahren für den Abschnitt Coswig – Dresden-Neustadt der Ausbaustrecke Leipzig – Dresden vertreten. Das Eisenbahn-Bundesamt hat mit seinem Beschluss (2002) allerdings lediglich eine kurze Wand in Höhe des Bischofsplatzes angeordnet, im Übrigen aber nur Ansprüche auf passiven Schallschutz festgestellt. Hier hoffen wir, dass alle berechtigten Eigentümer diesen auch in Anspruch nehmen.

Die Strecke nach Klotzsche ist bisher nicht in das Lärmsanierungsprogramm des Bundes aufgenommen worden. Es wurde auch noch kein Verfahren zum Streckenausbau durchgeführt, bei der die Planfeststellungsbehörde sich mit den Forderungen der Stadt hätten auseinandersetzen müssen.

Weitere Aussagen zum Lärm an den Eisenbahnstrecken in Dresden enthält Abschnitt 3.7 des Masterplanes Lärminderung 2014. Erläuterungen zu Lärmvorsorge und Lärmsanierung an Schienenstrecke finden Sie in Anlage 2 zum Masterplan.

Wir werden diese Belange wie bisher als Stadt auch aktiv gegenüber der DB AG und dem Bund einfordern und hoffen auf Ihre aktive Unterstützung.

Es folgt die Beantwortung Ihrer Nachfrage:

„Gestatten Sie eine Nachfrage. Also erst einmal stell ich fest, dass das Problem ein außergewöhnlich großes ist. Die Dimension der Maßnahmen, die dort getroffen werden müssen, ist schon enorm im Vergleich zu dem, was beispielsweise in der Dresdner Neustadt in den Stra-

ßen gemacht wird. Das würde ich vergleichsweise für viel größer halten. Stimmt auch. Ich, auf der Bautzner Straße hab als Anwohner dort, höre ich den Bahnlärm vom, aus dem Bereich Bahnhof Neustadt selbst bei mir unten. Das ist einfach so. Jetzt, ich lese mir dann mal durch, was Sie dann alles gesagt haben. Mich würde trotzdem mal interessieren, wann in welchem Jahr werden denn die Lärmschutzmaßnahmen, wie Sie es skizziert haben, auf der Strecke Hauptbahnhof Richtung Strehlen abgeschlossen sein, das heißt, ab wann werden wir dort einen funktionierenden Lärmschutz für die Bewohnerinnen und Bewohner haben. Und dann wäre ich Ihnen dankbar, wenn Sie mir mal sagen, mal kurz skizzieren, wie eigentlich Ihre Bemühungen Richtung Deutsche Bahn, Richtung Bund so im Jahresverlauf aussieht. Was tun Sie da ganz konkret? Es gibt ja auch Maßnahmen, wo man sich auf die Beschleunigung von Maßnahmen festlegen kann. Der Freistaat Sachsen hat das beispielsweise beim Autobahnbau getan. Er hat eigenes Geld in die Hand genommen und dafür gesorgt, dass die A72 schneller ausgebaut worden sind. Das Gleiche macht er im Übrigen auch bei Eisenbahnstrecken, gerade wenn es um die Planungen geht. Machen Sie so was auch? Das Stadtsäckl ist ja ganz gut gefüllt. Bemühen Sie sich aktiv? Was tun Sie eigentlich aktiv, damit die Situation schneller gelöst wird?“

Wie ich deutlich gemacht habe, stellt der Bahnlärm gerade in einem städtischen Ballungsraum, der auch ein Eisenbahnknoten ist, ein erhebliches Problem dar. Allerdings kann ich mich nicht der Einschätzung anschließen, dass die Anzahl der Lärmbetroffenen vom Bahnlärm, die der Lärmbetroffenen vom Straßenlärm übersteigt. Wie bei der Vorstellung der Ergebnisse der aktuellen Lärmkartierung im Ausschuss für Umwelt und Kommunalwirtschaft (Eigenbetrieb Friedhofs- und Bestattungswesen sowie Eigenbetrieb Stadtentwässerung) aufgezeigt wurde, sind im Ballungsraum Dresden fünfmal mehr Menschen gesundheitsrelevanten Geräuschbelastungen durch Kraftfahrzeugverkehr als durch Eisenbahnverkehr ausgesetzt. Auch die unlängst im Ausschuss diskutierten Verhältnisse in der Äußeren Neustadt stellen sich nicht grundlegend anders dar.

Die Bundesregierung und die Deutsche Bahn AG verfolgen das gemeinsame Ziel, den Schienenverkehrslärm bis zum Jahr 2020 zu halbieren. Auch die Bemühungen um eine Verbesserung des Lärmschutzes im Elbtal dienen diesem Ziel. Der im Jahr 2015 seitens des Bundesverkehrsministeriums genannte Termin 2019 dürfte nicht mehr zu schaffen sein, da die am Beginn des Planungsprozesses stehende Machbarkeitsstudie, die bereits kurz nach der Öffentlichkeitsbeteiligung im Sommer des vergangenen Jahres fertiggestellt werden sollte, nach Informationen aus der projektbegleitenden Arbeitsgruppe voraussichtlich erst im Sommer dieses Jahres überarbeitet sein wird. Auch die notwendige Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund, Freistaat Sachsen und Deutscher Bahn AG scheint noch nicht unterzeichnet zu sein. In einem Interview hatte der Lärmschutzbeauftragte der Aktiengesellschaft, Herr Andreas Gehlhaar, mitgeteilt, dass die Umsetzung nach Abschluss der Vereinbarung erfolgen und fünf Jahre in Anspruch nehmen soll (Dresdner Neuste Nachrichten vom 26. April 2017, S. 5). Eine Beschleunigung des Planungs- und Realisierungsprozesses ist der Landeshauptstadt Dresden nicht möglich. Abgesehen davon, dass im Stadthaushalt keine Mittel für eigene Maßnahmen der Stadt eingestellt sind, gibt es zurzeit keine Hinweise darauf, dass die Ursache der eingetretenen Verzögerung in Problemen der Finanzierung zu suchen wäre.

Mit freundlichen Grüßen



Eva Jähnigen
Beigeordnete für Umwelt und Kommunalwirtschaft

Kenntnisnahme:



Dirk Hilbert
Oberbürgermeister