



Landeshauptstadt Stuttgart, Amt für Umweltschutz,
Postfach 10 60 34, 70049 Stuttgart

Gaisburgstraße 4
70182 Stuttgart

Bürgerverein
Stuttgart-Zazenhausen
Helmulfstr. 8
70437 Stuttgart

Ansprechpartner/in K. Ebert
GZ 36-4.30
Durchwahl (07 11) 2 16-88655
Telefax (07 11) 2 16-88640
EDV 12-35_Stellungnahme.doc
Email u360430@stuttgart.de

22. Mai 2012

Eingang 29.05.2012

Eisenbahnlärm

Sehr geehrter Herr Gramberg,
Sehr geehrter Herr Weible,

haben Sie vielen Dank für Ihre Schreiben vom 14.05.12 bezüglich des Bahnlärms. Nach dem Straßenverkehrslärm ist der Bahnlärm eines der größten akustischen Umweltprobleme auf der Gemarkung Stuttgart. Dies ist der Stadtverwaltung bewusst. Die Stadt Stuttgart hat leider keine Möglichkeit bei bestehendem Eisenbahnlärm Abhilfe zu schaffen. Sie kann hier nichts anordnen, auch wenn sich die Stadt immer wieder bemüht, den Eisenbahnlärm zu senken. Nachfolgend hierzu einige Anmerkungen.

Die DB ProjektBau GmbH hat an den Bahnlagen in Stuttgart ein freiwilliges Lärmsanierungsprogramm durchgeführt. Für Fassaden, an denen der nach Schall 03 berechnete Sanierungswert nachts von 60 dB(A) überschritten wurde, gewährte die Bahn dem Grunde nach Zuschüsse zu passiven Maßnahmen, sofern die vorhandenen Fassadenelemente (z.B. Fenster) die Schallschutzanforderungen nicht erfüllt haben. Die Maßnahmen aus dem freiwilligen Lärmsanierungsprogramm wurden in Stuttgart Ende 2011 abgeschlossen, es stehen keine Fördermittel für weitere Maßnahmen zur Verfügung.

Auch der Ortsteil Zazenhausen wurde in die Untersuchung einbezogen. Die Ergebnisse des Ingenieurbüros Braunstein + Berndt GmbH, welches die schalltechnischen Untersuchungen 2004 durchgeführt hat, bestätigten die eigenen zuvor durchgeführten Berechnungen zum Lärminderungsplan Stuttgart-Zuffenhausen. Hiernach wurde der Wert von 60 dB(A) nachts nicht überschritten.

Beim Lärminderungsplan Stuttgart-Zuffenhausen wurde mit 53 Zugvorbeifahrten nachts gerechnet. Für die Jahre 2007 -2012 ergab sich nachts folgende Anzahl von Zugvorbeifahrten:

2007:	51
2008:	52
2009:	44
2010:	42
2011:	45
2012:	45

Eine Steigerung der Zugfrequenzen liegt daher nicht vor.

Bei bestehenden Schienenwegen besteht kein Rechtsanspruch auf Lärmsanierung. Dies hat uns das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) als Aufsichtsbehörde für den Bahnverkehr in einem vergleichbaren Fall bestätigt. Nachfolgend gebe ich in verkürzter Form die Ausführungen des EBAs auf eine von uns gestellte Anfrage zur Reduzierung der Geschwindigkeiten zwecks Lärminderung wieder:

Bei der Beurteilung des Sachverhaltes ist davon auszugehen, dass sich die rechtliche Situation sowie die örtliche Gegebenheiten in den zurückliegenden Jahren nicht verändert hat (Anmerkung der Stadtverwaltung: Hiermit wird ausgedrückt, dass keine wesentliche Änderungen im Sinne der Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV vorliegt). Das bedeutet, dass diese nach wie vor geprägt sind durch ein Nachbarschaftsverhältnis der Grundstücke zur Bahntrasse.

Auch wenn die Immissionen zweifelsohne sehr unangenehm sein mögen, genießen die Bahnanlagen, in deren Nähe gewohnt wird, Bestandsschutz. Bestandsschutz beinhaltet insbesondere, dass Anwohner an einer bestehenden Betriebsanlage den Verkehrslärm und weitere Immissionen hinnehmen müssen, die sich aus dem bestimmungsgemäßen Betrieb der Anlage ergeben.

Der Gesetzgeber hat mit der Bahnreform 1994 das Schienennetz für Dritte geöffnet und diesen dann in § 14 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) sogar einen Rechtsanspruch auf Nutzung der Schienenwege im Rahmen der vorhandenen Kapazitäten eingeräumt. Dies bedeutet, dass Eisenbahnen einen rechtlich verbrieften Anspruch darauf haben, zu jeder Tages- und Nachtzeit auf jeder beliebigen Eisenbahnstrecke zu fahren.

Nach §§ 3 und 41 des Bundesimmissionsschutzgesetzes und der 16. BImSchV ist bei Bau oder wesentlichen Änderung von Eisenbahnen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik (Anmerkung der Stadtverwaltung: Stand der Technik zum Zeitpunkt der Genehmigung) vermeidbar sind.

Im Umkehrschluss genießen vorhandene Schienenwege Bestandsschutz, dürfen also jederzeit in vollem Umfang genutzt werden.

Auf Grund der dargestellten gesetzlichen Voraussetzungen ist ein verwaltungsrechtliches Einschreiten des Eisenbahn-Bundesamtes bei Lärmemissionen an bestehenden Bestandsstrecken von Eisenbahnen nicht möglich. So hat das Eisenbahn-Bundesamt beispielsweise rechtlich keine Möglichkeit, gegenüber der Deutschen Bahn AG den auf der Strecke verkehrenden Eisenbahnverkehrsunternehmen Nutzungsbeschränkungen auf den bestandsgeschützten Betriebsanlagen anzuordnen.

Aufgrund dieser vom EBA dargestellten Gesetzeslage besitzt die Stadt Stuttgart keine rechtlichen Möglichkeiten gegen den Eisenbahnlärm vorzugehen. Eine Lärmpegelsenkung kann nur auf freiwilliger Basis durch die DB Netz AG erfolgen.

Die im Rahmen der EU-Umgebungslärmrichtlinie vom EBA veröffentlichten Lärmkarten sind nicht vergleichbar mit denen nach der nationalen Vorschrift „Schall 03“ berechneten Karten. Nach EU-Rechenregeln ergeben sich 5 bis 7 dB höhere Werte. Außerdem habe ich beim Betrachten der Isolinien der vom EBA gefertigten Lärmkarten den Verdacht, dass die vorhandenen Lärmschutzwände nicht berücksichtigt wurden.

Die in den Untersuchungen dargestellten Beurteilungspegel beruhen auf zeitlichen Mittelwerten, d.h. in diesen sind auch die Zeiträume, in denen kein Zug vorbeifährt, enthalten. Sie hören jedoch keine Mittelwerte sondern das Einzelereignis. Die Pegel der Einzelereignisse (Zugvorbeifahrten) liegen deutlich höher als die dargestellten Beurteilungspegel und werden zu einer erheblichen Belästigung beitragen. Dass Sie daher auf die Maximalwerte abheben, ist nachvollziehbar. Das Regelwerk beruht jedoch auf einer Mittelwertbetrachtung und besitzt im Gegensatz zur Beurteilung anderer Geräuscharten kein Maximalwertkriterium. Dies wird von der Fachwelt immer wieder kritisiert.

Ihren Unmut kann ich daher verstehen. Da auch in anderen Bereichen vergleichbare oder sogar noch höhere Pegel auftreten, die Lärmbelästigung durch den Eisenbahnverkehr daher ein großflächiges städtisches Problem darstellt, wird die Stadt Stuttgart an die DB Netz AG herantreten, um Abhilfemaßnahmen auszuloten. Die Stadt Stuttgart denkt hierbei an Geschwindigkeitsreduzierungen. Eine Halbierung der Geschwindigkeit würde z.B. eine deutlich hörbare Senkung des Pegels um 6 dB bewirken. Die Erfolgchancen werden jedoch gering eingeschätzt, da keine rechtliche Verpflichtung zur Lärminderung seitens der Bahn besteht.

Im Jahr 2009 ist die Stadt Stuttgart wegen einer Lärmschutzwand auf dem Eisenbahnviadukt in Zazenhausen an die DB Netz AG herangetreten. Das Vorhaben wurde von der DB Netz AG mit folgendem Ergebnis geprüft:

Eine Lärmschutzwand auf der Brücke ist auf jeden Fall eine Änderung (Mehrbelastung) eines vorhandenen statischen Systems und erfordert einen Nachweis (Neuberechnung) zur Lastabtragung. Diese Nachberechnung, deren Aufwand dem für einen **Neubau vergleichbar ist, muss bei einer möglichen Ausführung auf jeden Fall dem EBA zur Prüfung und Genehmigung vorgelegt werden.** Die Nachberechnung wird jedoch scheitern, nicht nur weil sich das Regelwerk seit der Inbetriebnahme der Brücke wesentlich geändert hat, sondern auch weil bei einer 1 m hohen Lärmschutzwand mit der ca. 4-fachen Windlast gerechnet werden muss. Um diese Windlast aufzufangen, müssten die Bauteile wesentlich geändert (verstärkt) werden. Dies würde die Kosten einer Lärmschutzwand vervielfachen und wäre unverhältnismäßig. Da bei bestehenden Bahnstrecken keine rechtliche Verpflichtung zur Lärmsanierung besteht, wird in Zeiten knapper Geldmittel niemand die Kosten hierfür übernehmen.

Das Regelwerk bestimmt, dass die Schallimmissionen der Schienengeräusche berechnet werden. Messungen werden in der Regel nicht anerkannt. Die Stadt kann daher keine Messungen durchführen lassen. Da der Zugverkehr nicht zugenommen hat (s. obige Tabelle) werden auch keine Neuberechnungen von der Stadt beauftragt. Allerdings wird das EBA zur Fortschreibung der EU-Kartierung neue Berechnungen durchführen. Die Ergebnisse dieser Berechnungen können jedoch nicht mit den nationalen Vorschriften verglichen werden (s.o.).

Der Straßenverkehr hat sicherlich durch die Neubebauung zugenommen. Jedoch ist dieser Anteil des Straßenverkehrs als Quellen-Zielverkehr des Stadtteils Zazenhausen und damit als ortsüblich und hinzunehmen anzusehen. Jedoch müsste sich der Verkehr verdoppelt haben, damit eine wahrnehmbare Erhöhung von 3 dB vorliegt. Die Lärmkartierung zum Lärmaktionsplan der Landeshauptstadt Stuttgart 2009 bestätigt aber die Ergebnisse der Lärmkartierung von 2001 zum Lärmaktionsplan Stuttgart-Zuffenhausen. Eine Neuberechnung des Straßenverkehrs erfolgt im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplans nach EU-Umgebungslärmrichtlinie noch in diesem Jahr.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Ebert', written over a horizontal dashed line.

Ebert