

Darstellung Ballungsraum Fürth (Schriftart: Times New Roman – Schriftgröße 9 – Linksbündig) – Bitte das Textfeld nutzen.

Im Rahmen der dritten Runde zur Kartierung der Haupteisenbahnstrecken und Erstellung eines Lärmaktionsplanes durch das Eisenbahnbundesamt (EBA) werden auch die Ballungsräume bei der Fortschreibung des Lärmaktionsplanes mit berücksichtigt.

Wir möchte die Gelegenheit nutzen, einige Anregungen und Hinweise aus Sicht der Stadt Fürth zu benennen, deren Stadtgebiet und vor allem die Wohnbevölkerung durch die beiden Haupteisenbahnstrecken Würzburg – Nürnberg und Bamberg – Nürnberg massiv von Schienenverkehrslärm, insbesondere nachts, betroffen ist.

Mit der am 18.07.2002 (!) in Kraft getretenen EU-Umgebungslärmrichtlinie hat das Ziel, „*schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigung, durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern.*“ Zur Zielerreichung sollen nicht nur Lärmkarten erstellt und die Öffentlichkeit über Umgebungslärm und seine Auswirkungen informiert werden, sondern mittels der Aktionspläne „*den Umgebungslärm soweit erforderlich – und insbesondere in Fällen, in denen das Ausmaß der Belastung gesundheitsschädliche Auswirkungen haben kann – zu verhindern, zu mindern sowie die Umweltqualität in den Fällen zu erhalten, in denen sie zufriedenstellend ist.*“

Ein Blick auf die im Anhang des Lärmaktionsplanes Teil A (Januar 2018) veröffentlichten Anregungen der Fürther Bürger und Bürgerinnen im Rahmen der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung zeigt, dass sich die Bürger stark durch Fahr- und Bremsgeräusche, das Dröhnen von Brücken und durch Schienenstoßgeräusche gestört fühlen. Der Lärmpegel belästigt in erster Linie in der Abend- und Nachtzeit, d.h. es werden vorrangig die Entspannung in der Freizeit und das Ein- und Durchschlafen in der Nachtzeit gestört. Die erheblichen gesundheitlichen Auswirkungen auf die Menschen und die damit einhergehenden volkswirtschaftlichen Schäden sind seit langem bekannt.

Konkret wurde zwar in den vergangenen Jahren die Strecke in Richtung Würzburg lärmsaniert, jedoch wurden einige Hauptlärmquellen wie etwa die Stahlbrücke über den Main-Donau-Kanal aus nicht bekannten Gründen von der Sanierung offensichtlich ausgenommen. Dies obwohl verschiedene Bundesverkehrsminister auf die Entdröhnung alter Stahlbrücken hingewiesen haben (z. B. BM Bodewig 2002, BM Ramsauer 2011) und die Sanierung lärmintensiver Brücken, „insbesondere die Entdröhnung von Stahlbrücken“ nach § 2 (4) der „Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“ vom 07.03.2005 als Fördergegenstand explizit genannt ist. Durch die fehlende Lärmbekämpfung z. B. der Brücke über den Main-Donau-Kanal, über die Breslauer Straße oder über die Regnitz mittels Maßnahmen, wie sie im LAP beschrieben sind (z. B. Schienenstegdämpfer, besonders überwachtes Gleis, Entdröhnung von Brücken), sind zahlreiche Flächen der gemeindlichen Planungshoheit faktisch entzogen.

Den Kommunen wird gerade in den hochverdichteten Ballungsräumen mit ständig steigender Bevölkerungszahl die erforderliche Ausweisung neuer Baugebiet erschwert oder sogar ganz unmöglich gemacht, wenn die möglichen technischen Maßnahmen zur Lärmsanierung nicht oder nur unzureichend eingesetzt werden. Dadurch können in Fürth Baugebiete z. B. im Einflussbereich der Bahnlinie Fürth – Würzburg nicht realisiert werden. Bei Einzelbauvorhaben müssen die zukünftigen Eigentümer die erhöhten Baukosten für Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Bahnstrecken tragen, um gesunde Wohnverhältnisse zu schaffen. Dies führt zu einer unzumutbaren Belastung der Bürger und widerspricht dem Verursacherprinzip.

Auch darf bezweifelt werden, dass die betroffenen Bürger durch die Teilnahme an der 2. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung zufrieden gestellt werden, da dabei lediglich eine Beurteilung zur Befragung der ersten Phase stattfindet. Sowohl in der ersten als auch in der zweiten Phase gab es keine Möglichkeit zur freien Formulierung von Beschwerden oder Verbesserungsvorschlägen. Für die einzelnen Bürger besteht also weiterhin keine Möglichkeit, sich konkret zu einer sie belastenden Situation zu äußern.

Da die aktuellen freiwilligen Maßnahmen zur Lärmsanierung der DB bei weitem nicht ausreichen, alle Bürger vor gesundheitlichen Schäden durch die Haupteisenbahnstrecken zu schützen, besteht auch weiterhin großer Bedarf an Lärminderungsmaßnahmen entlang der Haupteisenbahnlinien. Für eine zügige Ausführung muss zum Schutz der Bevölkerung gesorgt werden. Konkret Maßnahmen und Umsetzungsfristen dazu fehlen jedoch. Eine Aufzählung möglicher Maßnahmen und ein Verweis auf das ohnehin geplante freiwillige Lärmsanierungsprogramm des Bundes sind völlig unzureichend. Die Aufteilung der Zuständigkeit der Lärmaktionsplanerstellung für Haupteisenbahnlinien beim EBA und für sonstige Bahnlinien bei den Kommunen wird als schwer überschaubar für die Bürger angesehen. Es wird daher angeregt in Zukunft die sonstigen Bahnlinien als einen regionalen Unterpunkt im Lärmaktionsplan des EBA zu führen. Das ist für die betroffenen Bürger leichter nachvollziehbar und spart unnötige Wiederholungen bzgl. der gesetzlichen Grundlagen, zur Kartierung und zu grundsätzlichen Möglichkeiten der Lärmaktionsplanung.

Die Aufteilung der Zuständigkeit der Lärmaktionsplanerstellung für Haupteisenbahnlinien beim EBA und für sonstige Bahnlinien bei den Kommunen wird als schwer überschaubar für die Bürger angesehen. Es wird daher angeregt in Zukunft die sonstigen Bahnlinien als einen regionalen Unterpunkt im Lärmaktionsplan des EBA zu führen. Das ist für die betroffenen Bürger leichter nachvollziehbar und spart unnötige Wiederholungen bzgl. der gesetzlichen Grundlagen, zur Kartierung und zu grundsätzlichen Möglichkeiten der Lärmaktionsplanung.