

Beschlussvorlage

des Magistrats der Stadt Pfungstadt

Bauamt
Datum: **21.03.2024**

Drucks.-Nr. **40/2024**
Anlage(n): 1

Beratungsfolge:	Termin
Magistrat	25.03.2024
Ausschuss Klimaschutz und Umwelt	27.03.2024
Stadtverordnetenversammlung	15.04.2024

Stellungnahme der Stadt Pfungstadt im Rahmen des Beteiligungsverfahrens zur Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim hinsichtlich der Parlamentarischen Befassung durch den Deutschen Bundestag

Beschlussvorschlag:

Der Stadtverordnetenversammlung wird folgende Beschlussfassung empfohlen. Diese soll in die Parlamentarische Befassung eingebracht werden:

1. Auf dem Gemarkungsgebiet der Stadt Pfungstadt entlang der Main-Neckar-Bahn und der in direkter Nähe befindlichen Bundesautobahn A5 soll der Lärmschutz insgesamt so hergestellt werden, dass für die angrenzende Wohnbebauung und die vorhandenen Bebauungspläne der gesetzliche Lärmschutz erreicht wird.
2. Die Stadt Pfungstadt fordert für den unter Punkt 1 genannten Bereich zwischen Bundesautobahn A5, Main-Neckar-Bahn sowie der Wohnbebauung zur Stärkung des vorhandenen Waldgebietes die Aufnahme in das ökologische Ausgleichsprogramm der Deutschen Bahn.

Die Verwaltung wird beauftragt, die Forderungen inkl. der fachlichen Begründungen in der Parlamentarischen Befassung geltend zu machen.

Problembeschreibung/Begründung:

Durch das Stadtgebiet Pfungstadt verlaufen derzeit bereits vorhandene Schienen- und Bundesautobahnwege aus denen sich eine Lärmbelastung mit Verkehrsgeräuschen ergibt: Im Osten des Stadtgebiets verlaufen die Schienenstrecke Main-Neckar-Bahn sowie die Bundesautobahn A5. Im Westen des Stadtgebietes verläuft die derzeit vierspurige Bundesautobahn A67. Die bereits vorhandene Lärmbelastung durch diese Bestandsstrecken im Osten und Westen wird sich darüber hinaus künftig nicht nur durch die ICE-Neubaustrecke, sondern zusätzlich durch den Ausbau der Bundesautobahnen A67 und A5 verschärfen. Die Bundesautobahn A67 soll nach dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 auch im Bereich des Stadtgebiets Pfungstadt jeweils auf sechs Spuren ausgebaut werden.

Um die regionalen Anliegen im Zusammenhang mit der ICE-Neubaustrecke hinreichend bei der Projektplanung zu berücksichtigen, hat sich die Deutsche Bahn AG nach Maßgabe des §

25 Abs. 3 VwVfG Bund für eine frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit entschieden. Zu diesem Zwecke hat die Deutsche Bahn AG ein Beteiligungsforum geschaffen, in welchem alle vom Neubau betroffenen Personen und Institutionen, insbesondere Kommunen, Landkreise, Bürgerinitiativen und Umwelt- und Fahrgastverbände, miteinbezogen und zur Ermittlung der regionalen Interessen und Anliegen im Zusammenhang mit der ICE-Neubaustrecke angehört werden. Das Beteiligungsforum "Rhein/Main–Rhein/Neckar" begleitet die Planung des Neubauprojektes und die damit im Zusammenhang relevanten Fragestellungen. Zwischen dem 6. Dezember 2016 und dem 4. März 2024 fanden bislang insgesamt achtzehn Sitzungen des Beteiligungsforums statt.

Grundsätzlich befürwortet die Stadt Pfungstadt die Förderung des Schienenverkehrs und die Realisierung der ICE-Neubaustrecke im Sinne einer nachhaltigen Mobilität. Es ist jedoch durch die Deutsche Bahn AG anzuerkennen, dass die Stadt Pfungstadt bereits zum heutigen Zeitpunkt einer immensen Lärmbelastung ausgesetzt ist.

Die Besonderheiten im Stadtgebiet und im Planungsabschnitt PFA 3.2 mit direkter Nähe zur vorhandenen Bundesautobahn A67, sowie der Bestandsstrecke Main-Neckar Bahn in direkter Nähe zur Bundesautobahn A5 (ohne vorhandenen Lärmschutz), sind die bereits jetzt schon vorhandenen Überschreitungen der gesetzlichen Lärmschutzgrenzwerte gemäß BImSchG. Im Rahmen der Parlamentarischen Befassung kann die Stadt Pfungstadt versuchen, ihre übergesetzlichen Forderungen bis Ende Mai 2024 geltend zu machen und ggf. erreichen, dass für die Maßnahmen durch den Deutschen Bundestag Finanzierungszusagen gemacht werden.

Aus diesem Grund fordert die Stadt Pfungstadt:

1. Auf dem Gemarkungsgebiet der Stadt Pfungstadt entlang der Main-Neckar-Bahn und der in direkter Nähe befindlichen Bundesautobahn A5 soll der Lärmschutz insgesamt so hergestellt werden, dass für die angrenzende Wohnbebauung und die vorhandenen Bebauungspläne der gesetzliche Lärmschutz erreicht wird.

Begründung:

Die Stadt Pfungstadt hat die Firma Wölfel mit der Durchführung eines Lärmgutachtens für den o.g. Verlauf der Main-Neckar-Bahn und der Bundesautobahn A5 beauftragt. In dem vorliegenden Gutachten wird festgestellt, dass durch diesen Gesamtlärm die Summen der vom Bundesverwaltungsgericht festgelegten relevanten Zumutbarkeitsschwellen für die Bürgerinnen und Bürger von 64 dB am Tag und 54 dB in der Nacht überschritten werden (Siehe Wölfel Gutachten 10.12.2021, Anlage).

Für die Lärmentwicklung auf dem Stadtgebiet der Stadt Pfungstadt sind die Prognosezahlen auf der Neubaustrecke und der direkt parallel verlaufenden Bundesautobahn A67 einerseits, und die Prognosezahlen der Main-Neckar-Bahn und der direkt parallel verlaufenden Bundesautobahn A5 andererseits maßgeblich. Die Deutsche Bahn hat im Rahmen der Planung der Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim die Prognose aufgestellt, dass es durch einen Verlagerungseffekt insbesondere Güterzüge nachts von der Main-Neckar Bahn auf die Neubaustrecke zu einer Verringerung der nächtlichen Lärmbelastung kommen würde. Die geplante Lärmbelastung richtet sich also nicht nach der vorhandenen Schienenkapazität, sondern nach einem geplanten Verkehrslenkungseffekt. Dies entspricht in keiner Weise der tatsächlichen Entwicklung, denn alle Verkehrsstrassen, ob Schiene oder Autobahn, stoßen innerhalb weniger Jahre an ihre Kapazitätsgrenzen.

Dieses Dilemma muss dringend grundlegend geändert werden, insbesondere in direkter

Nähe zwischen Schiene und Autobahn. Hier stimmen die gesetzlichen Planungsanforderungen für die einzelnen Verkehrsträger mit der Realität nicht mehr überein.

2. Die Stadt Pfungstadt fordert für den unter Punkt 1 genannten Bereich zwischen Bundesautobahn A5, Main-Neckar-Bahn sowie der Wohnbebauung zur Stärkung des vorhandenen Waldgebietes die Aufnahme in das ökologische Ausgleichsprogramm der Deutschen Bahn.

Begründung

Der vorhandene Wald zwischen den Verkehrstrassen ist sowohl durch Klimafolgen als auch durch Emissionen stark geschädigt und kann seine früher vorhandene Lärminderungswirkung nicht mehr erfüllen. Eine Wiederherstellung dieser wichtigen Funktionen kann durch naturschutzrechtliche Maßnahmen in Zukunft wieder erreicht werden.

<p>Finanzielle Auswirkungen einmalig: Finanzielle Auswirkungen laufend: Bei Investitionen Investitionsnummer: Aufwand bei KTR/Produkt geplant: Erträge/Erlöse einmalig/laufend: Übereinstimmung mit dem/n strategischen Ziel/en (Angabe der Nr.): Kostenträger/Produkt (Angabe zwingend notwendig):</p>
--

Aufgestellt

Einverstanden

gez. Grümmert
Bearbeiter

gez. Kabot
Amtsleiter

gez. Koch
Bürgermeister