

Dialogforum Schiene Nord (DSN)

Ergebnisvermerk der AG Lärm am 03.09.2015 in Uelzen

Teilnehmer/Innen:

Lutz Brockmann (Bürgermeister Verden), lutz.brockmann@verden.de

Helge Röbbert (Bürgermeister Soltau), buergemeister@stadt.soltau.de

Christoph Fischer (Stadtplanung Soltau), christoph.fischer@stadt-soltau.de

Sabine Schlüter (Bürgermeisterin Bispingen), s.schlueter@bispingen.de

Jörg Eggers, (BI unsYnn), jeggers@europlant.biz

Eberhard Leopold (Vor. BBNH e.V.), gfe.leopold@arcor.de

Lars Teschke (Vors. Verein zur Erhaltung gesunden Lebensraum), lebensraum@freenet.de

André Wiese (Bürgermeister Winsen/Luhe), buergemeister@stadt-winsen.de

Christian Popp (Lärmkontor), c.popp@laermkontor.de

Michael Jäcker-Cüppers (ALD), jaecker.cueppers@t-online.de

Dr. Walter Feldt (Umwelt Media Consult), walfel@gmx.de

Dr. Rolf Gessner (DB Umwelt, Schall- und Erschütterungsschutz, Lärmmanagement),
rolf.gessner@deutschebahn.com

Patrizia Begemann (Nds. Ministerium f. Wirtschaft, Arbeit u. Verkehr),
patrizia.begemann@mw.niedersachsen.de

Beginn der Diskussion: 15.15 Uhr Ende ca. 19.00 Uhr bei vorzeitigem Verlassen einiger Teilnehmer/Innen aufgrund anderer Verpflichtungen

1. Anforderungen an den Lärmschutz

Allen Teilnehmer/Innen waren sich darin einig, dass gegenüber der bisherigen Praxis ein (deutlich) höherer Lärmschutzstandard erforderlich ist. Verschlechterungen gegenüber heute sind zu vermeiden und durch alle technisch möglichen Maßnahmen auf das mögliche Mindestmaß zu begrenzen. So ist sicherzustellen, dass das von Bundesregierung und Bahn einvernehmlich erklärte Ziel, dass alle lauten Güterzüge bis 2020 auf leisere Bremssysteme umgerüstet werden, auch umgesetzt wird und zudem durch ordnungsrechtliche Maßnahmen sichergestellt wird, dass danach keine lauten Güterzüge mit Graugussklotzbremsen mehr in Deutschland fahren (dürfen).

Von kommunaler Seite wurde betont, ein erhöhter und nachweislich wirksamer Lärmschutz („Vollschutz“) sei Voraussetzung für die geplante Erweiterung des Seehafenhinterlandverkehrs auf der Schiene. Zu dem was als „Vollschutz“ anzusehen ist, wurde ausführlich diskutiert. Das Ergebnis wurde durch Herrn Brockmann, Herrn Popp und dem Unterzeichner neben zwei weiteren einvernehmlichen Forderungen zusammengefasst und mit einem Ergänzungswunsch von Herrn Fischer für die Stadt Soltau diesem Protokoll als Anlage beigelegt.

Da der geforderte Vollschutz sowohl hinsichtlich seiner Auslösekriterien (Neubau oder wesentliche Änderung), als auch hinsichtlich der zu schützenden Bereiche (nicht nur die sich manchmal ändernden Schlafräume, sondern der gesamte Wohnbereich, alle Wohngebiete und sozialen Einrichtungen) deutlich über den heute gesetzlich vorgegebenen Mindeststandard hinaus geht, wird dieses wohl nur auf (politischem) Verhandlungswege erreichbar sein.

Deutlich wurden in der Diskussion, dass technische Maßnahmen wie Lärmschutzwände in ihrer Wirkung schon allein aufgrund der zunehmenden Höhe auch in ihrer Wirkung begrenzt sind, so dass verstärkt Maßnahmen zur Lärmvorsorge notwendig sind. Dabei geht es vor allem um leisere Schienenfahrzeuge als Verursacher und Maßnahmen am Gleis. Wenn hohe Lärmschutzwände nicht mehr ausreichenden Schutz bieten bzw. städtebaulich unerwünscht sind, kann eine Einhausung oder Untertunnelung notwendig werden.

Dringend klärungsbedürftig ist das Problem der Lärmspitzen, das im Gegensatz zur TA-Lärm bisher im Verkehrslärmschutzrecht nicht eigens berücksichtigt wird. So kann bereits ein lauter Güterzug in der Nacht Anwohner aufwecken und zur Störung der Nachtruhe führen. Mit zunehmendem Schienengüterverkehr nimmt die Gesundheitsbelastung betroffener Anwohner insbesondere durch ggf. häufigere Aufweckreaktionen zu, so dass hier wirksame Gegenmaßnahmen erforderlich sind. Hier ist dringend – auch rechtlich – Abhilfe geboten.

Von den Gerichten werden lediglich durchschnittliche nächtliche Lärmpegel über 60 dB(A) im Außenbereich als gesundheitsgefährdend angesehen, gemäß Lärmwirkungsforschung liegt die Schwelle deutlich darunter. Demzufolge empfiehlt das Umweltbundesamt ebenso wie die Weltgesundheitsorganisation WHO die Schwelle von 55 dB(A), die hier gelten sollte. Aufgrund der gesundheitlichen Auswirkungen wird auch eine Gesamtlärmbetrachtung der sich überlagernden Lärmquellen lauter Verkehrswege für erforderlich gehalten.

Trotz dieser erhöhten Lärmschutzmaßstäbe wird die im anstehenden Entscheidungsprozess als „kleinstes Übel“ ausgewählte Trasse zu Nachteilen in der betroffenen Region führen, die über einen Nachteilsausgleich zu kompensieren ist. Dieses ist dann im Detail festzulegen.

2. Vergleichende Trassenbewertung

Eine vergleichende Trassenbewertung der im DSN diskutierten 10 Varianten soll auf Basis des (in der Anlage) konkretisierten „Vollschutzes“ erfolgen. Dadurch wären Lärmbelastung und Lärmschutzniveau für alle Varianten in etwa gleich. Zudem soll die Anzahl der Betroffenen bei der vergleichenden qualitativen Lärmbewertung mit herangezogen werden, so wie das in dem vom Unterzeichner in Abstimmung mit den Lärmexperten Jäcker-Cüppers und Dr. Vogelsang konzipierten Vorschlag für die AG Lärm (siehe Anlage 2, siehe dort konkret und weitergehend) bereits zu Beginn dargestellt ist.

Da zur Anzahl der Betroffenen bisher nur Ermittlungen im Rahmen der DB-Machbarkeitsstudie von 2013 für sieben Varianten vorliegen, allerdings auch nur für die Bereiche einer wesentlichen Änderung, fehlen entsprechende Daten für die drei neuen Varianten.

tenvorschläge OHE, VCD, Alpha. Dr. Gessner von DB Umwelt stellt in Aussicht, dass dieses evtl. noch in 4-6 Wochen ergänzend ermittelt werden könnte, was aber noch zu prüfen wäre. Da weitergehende Informationen sinnvoll sind, wird dieser Bitte in der AG Lärm gefolgt und dem gesamten DSN empfohlen.

Die Ermittlung der Lärmbetroffenheiten hat nach Auffassung von einigen Teilnehmenden mehrstufig zu erfolgen. Denn Herr Popp und Herr Dr. Gessner weisen darauf hin, dass aktiver Schallschutz an der Trasse baulich begrenzt ist und nicht ausreichen könnte, um den Vollschutz zu erreichen. Im ersten Schritt sind die von Lärm Betroffenen zu ermitteln. Im zweiten Schritt ist zu ermitteln, wie viele Menschen nach den Bedingungen (Vollschutz) geschützt werden können, und wie viele zusätzlich passiven Schallschutz benötigen, deren Lebensraum/Freiraum also keinen Vollschutz bekommen kann. Herr Popp erläutert die Möglichkeit einer vertieften Untersuchung zur Abschätzung der voraussichtlichen Lärmbelastung der Anwohner netzbezogen und schätzt die Kosten hierfür auf ca. 50.000 Euro. Ob dieses in der verbleibenden Zeit faktisch und vergaberechtlich noch möglich ist, wäre das noch zu klären, wenn das DSN dieses wünscht.

Sofern die Forderungen der AG Lärm bzw. des hierzu zu befindenden gesamten DSN nicht bis zum Abschluss des DSN umgesetzt werden können, ist dieses im nachfolgenden Verfahren zu gewährleisten und durch ein unabhängiges Folgegremium zu begleiten (vgl. hierzu Anlage 1, Punkt 4).

gez. Dr. Walter Feldt (Umwelt Media Consult) unter Einbeziehung aller Teilnehmer/Innen der AG Lärm durch vorherige Entwurfsvorlage und Feed Back bis zum 09.09. (16.00 Uhr)

Anlage 1

Bedingungen der AG Lärm, Uelzen 03.09.2015

1. Vollschutz vor Bahnlärm

Im Rahmen der Lärmvorsorge sind für alle überwiegend Wohnzwecken dienenden Gebiete außen die Immissionsgrenzwerte von 59/49 dB(A) tags/nachts, an Krankenhäusern, Kurheimen, Altenheimen, Schulen und Kindertagesstätten 57/47 dB(A) tags/nachts durch vorsorgenden oder aktiven Schallschutz ohne zusätzliche passive Schallschutzmaßnahmen einzuhalten.

Dies gilt auch für Trassenbereiche, für die keine erheblichen baulichen Eingriffe vorgesehen sind, die aber auf Grund von Baumaßnahmen an anderen Trassenbereichen mit deutlichen Verkehrszunahmen zu rechnen haben. Unter „deutlich“ wird hier verstanden, dass bei Beurteilungspegeln unter 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts eine Erhöhung um 1 dB(A) oder bei Beurteilungspegeln ab 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts (aufgrund der zunehmenden Gesundheitsgefährdung) eine Erhöhung um mindestens 0,1 dB (A) prognostiziert wird.

2. Begrenzung der Maximalpegel in Schlafräumen

Es ist zu gewährleisten, dass in Schlafräumen Maximalpegel von mehr als 45 dB(A) aus Bahnlärm gemäß Empfehlung der WHO vermieden werden.

3. Schutz von Erholungsbereichen und „Ruhigen Gebieten“

Für der Erholung dienende Gebiete sowie für formal ausgewiesene „Ruhige Gebiete“ in Lärmaktionsplänen nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie ist sicherzustellen, dass für diese keine Erhöhung des Beurteilungspegels durch den Bahnverkehr eintritt.

4. Einrichtung eines Projektbeirates

Die Region ist im weiteren Planverfahren über einem Projektbeirat mit Vertreterinnen und Vertretern der betroffenen Kommunen und Bürgerinitiativen intensiv zu beteiligen. Dieser Projektbeirat ist dem Beispiel Baden-Württembergs bei der Rheintalbahn folgend finanziell so auszustatten, dass auch die fachliche Unterstützung von Beratern im notwendigen Umfang gedeckt ist. Die Einrichtung eines Projektbeirats wird als konsequente Fortsetzung des Weges gesehen, der mit dem Dialogforum besprochen ist und dem Forum insofern als eine Kernforderung empfohlen.

Anlage 2

Betroffenheit des Menschen durch Lärmimmissionen

Erste Abschätzung einer vergleichenden Trassenbewertung

- Quantitative Angaben: Anzahl der Betroffenen (vgl. Machbarkeitsstudie v. DB International v. 29. Nov. 2013)
- Qualitative Bewertung wie vom DSN gefordert – generell¹ - gemäß der nachfolgend genannten Grenzwerte der Verkehrslärmschutz.-Verordnung: Veränderung der jeweiligen Lärmbelastungen infolge der prognostizierten Zugzahlen².

Nach vorliegendem Informationsstand ist damit zu rechnen, dass...

1. **Neubaustrecken** zu einer **Neuverlärmung** von bisher hinsichtlich Bahnlärm ruhigen Gebieten bis auf die Grenzwerte der Verkehrslärmschutz-Verordnung in Ortslagen führen:

	Tag	Nacht
in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	59 Dezibel (A)	49 Dezibel (A)

¹ Sofern die geplante Kapazitätserhöhung von Bestandsstrecken nicht bereits selbst als wesentliche Änderung gemäß 16. BImSchV anzusehen ist, bedarf dieses in Streckenabschnitten ohne wesentliche bauliche Änderungen entsprechender Vereinbarungen oder einer Gesetzesänderung. Dieses gilt auch für die im DSN geforderte Gesamtlärmbetrachtung der relevanten Lärmquellen.

² Berechnung gem. Anlage „Schall 03“ der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV), aktuellen Lärmkarten Eisenbahnbundesamt (EBA), vorhandenen Projektinformationen (Y-Planung)

an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen	57 Dezibel (A)	47 Dezibel (A)
in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	64 Dezibel (A)	54 Dezibel (A)
In Gewerbegebieten	69 Dezibel (A)	59 Dezibel (A)

Diese als **Vorsorgewerte (Vollschutz)** bezeichnete **Mittelungspegel** geben das **derzeitig besondere Problem hoher Spitzenpegel bei Güterzügen nicht** wieder: Die heute noch hohen Lärm(spitzen)pegel (bis ca. 90 Dezibel immissionsseitig) werden durch die bis Ende 2020 zugesagte Sanierung der alten Graugussklotzbremsen auf Verbundkunststoffbremsen - je nach Schienenzustand - im Mittel um 5 - 8 Dezibel (A) reduziert³. Damit dieses in der erst später möglichen Bauphase und Fertigstellung (2020 + X) sämtlicher diskutierten Varianten **sicher-gestellt** ist, bedarf es seitens des Bundes ordnungsrechtlicher Maßnahmen wie eines Fahrverbotes lauter Güterzüge und einer besonderen Gleispflege („Besonders überwachtes Gleis“).

2. Aufgrund der diskutierten Zugzahlen der notwendigen Kapazitätserhöhung wird davon ausgegangen, dass auch bei den **Ausbaustrecken** wegen ihrer gemäß Verkehrslärmschutzverordnung **baulich** oder **verkehrlich erheblichen Änderungen** die vorgenannten Grenzwerte einzuhalten sind.

Daraus resultieren zwei Fallkategorien:

a) **Wesentliche Änderung der bereits heute viel befahrenen und demzufolge hoch lärm-belasteten Ausbaustrecken:**

- Bremen-Verden-Nieburg-Wunstorf-Hannover
- Hamburg-Winsen-Lüneburg-Uelzen-Celle- Burgwedel-Hannover
- Hamburg-Winsen-Lüneburg-Uelzen-Celle- Lehrte-Hannover
- Bremen-Rotenburg-Buchholz-Hamburg

Bei diesen Strecken bzw. Streckenabschnitten ergibt sich der größte Nutzen eines Ausbaus soweit eine heute bestehende Lärmimmission von über 60 Dezibel (A) auf die o. g. Vorsorgewerte reduziert werden.

b) **Wesentliche Änderung der heute wenig befahrenen und demzufolge mäßig lärmbe-lasteten Ausbaustrecken:**

- Langwedel-Uelzen-Stendal (Amerikalinie)
- Winsen-Soltau (OHE)

Soweit in diesen Streckenbereichen die o. g. Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung aktuell unterschritten werden erfolgt durch Zusatzverkehre eine (rechtlich zulässige) Auffüllung auf diese Grenzwerte, also eine entsprechende Verschlechterung.

3. Die Belastung von Frei- und Erholungsflächen betrifft grundsätzlich alle Varianten, so dass hier ein Vergleich nur mit detaillierten Untersuchungen möglich ist. Soweit Natura 2.000 -Gebiete oder Naturschutzgebiete betroffen sind, so wird dieses über die vergleichende Bewertung der für den Naturschutz besonders wertvollen Flächen erreicht und hierüber gesondert betrachtet.

³ 8 Dezibel (A) werden nur bei konsequenter Schienenpflege („besonders überwachtes Gleis“) erreicht.

Sonstige Frei- und Erholungsflächen außerhalb der Siedlungsbereiche genießen bis heute leider keinen rechtlich wirksamen Lärmschutz, so dass hierzu keine vergleichende Bewertung im Rahmen des DSN praktikabel erscheint.

Fazit:

Hieraus ergibt sich aus Lärmschutzgründen die Bevorzugung eines Ausbaus der heute bereits hoch belasteten Altstrecken.

Erst danach wäre der Ausbau wenig belasteter Altstrecken Neubaustrecken aufgrund ihrer Neuverlärmung vorzuziehen.

Unter vorgenannten Prämissen ergibt sich folgende überschlägige Bewertungsmatrix, die für einige Varianten in unterschiedlichen Streckenabschnitten als Mischform anzuwenden⁴ ist:

	Informationsbasis	Neubau	Ausbau stark befahren	Ausbau wenig befahren
Anzahl der Betroffenen	siehe DB-Untersuchung			
Qualitative Veränderung	Auswertung Lärmkarten EBA, Y-Plan.	sehr negativ	positiv	negativ
Kosten Lärmschutz-Maßnahmen	Im weiteren Verfahren für NKU zu berechnen			
Auswirkungen Grundstücks- / Immobilienwerte	Im weiteren Verfahren für NKU zu berechnen			

Hannover, den 19.08.2015

gez. Dr. Walter Feldt, Umwelt Media Consult

in Abstimmung mit

Michael Jäcker-Cüppers vom ALD der DEGA,

Dr. Bertold Vogelsang, Niedersächsisches Umweltministerium

⁴ Gewichtung hinsichtlich jeweiliger Streckenlänge und Anzahl der Betroffenen.