

# Dialogforum Schiene Nord

## Arbeitsgruppe Lärm

Ergebnisse

1. Forderungen/Bedingungen des DSN zum Thema Lärm
2. Kriterien für die Trassenauswahl
3. Erläuterungen zu den Kriterien
4. Anwendung der Kriterien auf die Trassenalternativen
5. Fazit der Kriterienanwendung

## Forderungen/ Bedingungen zum Thema Lärm

### ▪ **Vollschutz gegen Bahnlärm**

Nach aktuelle Rechtslage Im Rahmen der Lärmvorsorge sind dort wo Menschen wohnen, 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.(!)

**Forderung:** Dies muß auch für Trassenbereiche gelten, für die keine 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 **65 dB(A)** tags oder **55 dB(A)** nachts eine Erhöhung um 1 dB(A) oder bei Beurteilungspegeln ab **65 dB(A)** tags oder **55 dB(A)** nachts (aufgrund der zunehmenden Gesundheitsgefährdung) eine Erhöhung um mindestens 0,1 dB (A) prognostiziert wird.

Der **Rat von Sachverständigen für Umweltfragen (SRU)** forderte bereits am **31. August 1999** eine Fortentwicklung vorhandener Ansätze zu einem anspruchsvollen Langzeitprogramm für den **Schutz gegen Lärm**. Das Umwelthandlungsziel von 65 dB(A) bei Tag kann nur ein Nahziel für den vorbeugenden Gesundheitsschutz und für den Schutz gegen erhebliche Belästigungen darstellen. Es muß durch mittelfristige Ziele – 62 dB(A) als Präventionswert und 55 dB(A) als Vorsorgezielwert – ergänzt werden. Für die **Nachtzeit** sind kurzfristig ein Wert von 55 dB(A), mittelfristig ein Wert von 52 dB(A) und langfristig ein **Vorsorgezielwert** von **45 dB(A)** anzustreben. In besonders schutzbedürftigen Gebieten, wie etwa im Umfeld von Krankenhäusern und Sanatorien und gegebenenfalls auch in **reinen Wohngebieten**, sollte ein **Vorsorgezielwert** von **35 bis 40 dB(A)** angestrebt werden. Dies entspricht im wesentlichen den Regelungen der DIN 18005 und der TA Lärm! **Diesem Rat schließen wir uns durch diese Forderung an!**

## Forderungen/ Bedingungen zum Thema Lärm

- **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.

- **Schutz von Erholungsbereichen und „Ruhigen Gebieten“**

Für Erholungsgebiete 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.

- **Einrichtung eines Projektbeirates**

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.



## Forderungen/ Bedingungen zum Thema Lärm

---

- **Überwachung der Projektumsetzung**

Gesamtverkehrslärm muss (vorher/ nachher) gemessen werden (**Monitoring**) und an den Projektbeirat beurteilungsfähig übermittelt werden.

- **Technische Umsetzung**

Umrüstung auf **leise Bahnbetriebstechnik** muss für **in- und ausländische Waggons** bis 2020 sichergestellt werden. Ziel darüber hinaus ist die Umsetzung der dem zum Zeitpunkt der Ausführung **aktuellen Stand der Technik** entsprechenden **Lärmminderungstechnik**, die schrittweise aber zeitnah umzusetzen ist. Dies gilt auch für den Erschütterungsschutz.



## Forderungen/ Bedingungen zum Thema Lärm

---

- **Maximalpegel**

Die Spitzenpegel müssen zusätzlich zu den bisher üblichen Berechnungsgrundlagen betrachtet werden. Das diesbezügliche **Immissionsschutzrecht** ist unzureichend und bedarf einer entsprechenden **Novellierung**. Der Gesetzgeber wird aufgefordert, entsprechend tätig zu werden! (siehe SRU)

- **Stellungnahme der Vorhabenträger/Entscheider**

Das Dialogforum erwartet vom Bund, der DB und dem Land Niedersachsen zu den Bedingungen zum Thema Lärm **verbindliche Aussagen** zur letzten Sitzung am **05.11.2015**.

## Kriterien für die Trassenauswahl

Ziel war eine vergleichende Trassenbewertung!.....

....da keine wissenschaftlich nutzbaren Daten und deren Herleitung zur Verfügung gestellt wurden ist diese Bewertung auf einer Grundlage von geschätzten Daten bzw. Annahmen entstanden. Hier müsste vom Verhabenträger bzw. von den zuständigen Behörden nachgebessert werden!

- (1) **Neubaustrecken** führen unter Lärmgesichtspunkten zu **neuen Belastungen** für die Betroffenen und stellen einen **Lärmnachteil durch Neuverlärmung** für un- oder wenig belastete Räume dar.
- (2) **Lärmnachteil** an bisher **gering belasteten Bestandsstrecken** aufgrund höhere Belastung durch Verkehrszunahme.
- (3) Unter der Annahme, dass die Grenzwerte der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (49/59 dB (A) Nacht/Tag) in sämtlichen Gebieten und Bereichen in denen Menschen wohnen eingehalten werden, werden **vorher hochbelastete Bestandsstrecken entlastet.**

⇒ Lärmvorteil durch Lärmschutz an vorher stark belasteten Strecken

Hinweis: dies gilt für Strecken die aktuell ohne Lärmschutz bzw. lediglich mit Lärmsanierung betrieben werden.

## Kriterien für die Trassenauswahl

- (4) **Lärmnachteil durch kumulierenden Lärm** aufgrund von qualitativ unterschiedlicher Lärmquellen (Straßen-, Schienen-, Fluglärm, Lärm durch militärische Einrichtungen, ...) im Sinne einer Gesamtlärmbetrachtung.

*Hinweis: es lagen zur Auswertung keine Daten vor und ist somit lediglich qualitativ auf die Lärmquellen bezogen ermittelt und nicht quantitativ mit Messergebnissen hinterlegt worden. Hier wurde keine wertbare Grundlagenermittlung zur Verfügung gestellt!*

*Ein geographischer Abgleich Vorort hat nicht stattgefunden! Es wurden keine Daten zur Verfügung gestellt.*

- (5) **Anzahl betroffener Wohneinheiten** an Neubau- und Bestandsstrecken, die unter der Annahme einer Lärmschutzwand (ca. 3 bzw. 4 m Höhe) nicht oder nicht mehr innerhalb der Isophonlinie 49 dB(A) liegen – auch an den Streckenabschnitten, an denen keine baulichen Maßnahmen erfolgen

*Kriterium (5) kann aktuell nicht auf die Trassenalternativen angewendet werden. DB hat trotz Anfrage bisher keine vergleichbaren aktuellen Daten für die drei zusätzlichen Alternativen Alpha, VCD und OHE sowie die Differenzbetrachtungen **Ist- zu Bezugfall** sowie **Bezugfall zu Planfall** vorgelegt. Somit ist keine vergleichende Betrachtungsweise möglich.*

## Erläuterungen zu den Kriterien

Ziel der AG Lärm ist es, zunächst die grundsätzlichen Lärm-Vor- und Nachteile der 10 (9) diskutierten Trassenalternativen darzustellen, die für die Menschen in der Region entstehen.

**Kriterium 1:** Ein grundsätzlichen Nachteil wird darin gesehen, wenn eine Neuverlärmung eines bisher unberührten Raumes entsteht. Dies trifft auf alle Neubaustrecken in nicht oder wenig belasteten Bereichen zu.

**Kriteriums 2:** Ein Lärmvorteil wird gesehen, wenn eine derzeit sehr stark lärmbelastete Strecke durch einen geplanten Ausbau zusätzlichen Lärmschutz erhält.

**Kriterium 3:** Hier werden die bisher gering belasteten Bestandsstrecken mit höherer Belastung durch steigenden Verkehr werden durch das berücksichtigt. Besonders davon betroffen ist u.a. die „Amerikalinie“, auf der aktuell keine Güterzugverkehre stattfinden und für das Jahr 2030 bis zu 40 Güterzüge/Tag prognostiziert werden.

**Kriterium 4:** Hier wird der Lärmschaden durch kumulierende Lärmquellen wie Straßen- Schienen- oder Fluglärm sowie Lärm durch militärische Einrichtungen beurteilt. Wenn mehrere Lärmquellen an einem Ort aufeinander treffen, hat dies negative Auswirkungen auf die Betroffenen, die zu berücksichtigen sind.

**Kriterium 5:** Hier sollte die Anzahl der Wohneinheiten an Neubau- und Bestandsstrecken betrachtet werden, die unter der Annahme einer Lärmschutzwand nicht oder nicht mehr innerhalb der Isophonlinie 49 dB(A) liegen. Dies gilt insbesondere auch für die Streckenabschnitte, an denen keine unmittelbaren baulichen Maßnahmen stattfinden, die aber mittelbar durch andere Baumaßnahmen höherer Güterzugverkehr betroffen sind. Je geringer die Anzahl der negativ betroffenen Wohneinheiten ist, desto vorteilhafter ist dies zu bewerten.



# Anwendung der Kriterien auf die Alternativen

Kriterium \ Alternative	Y-klass.	SGV-Y	Ausbau Bestand	red. Ausbau Bestand	Ashausen-Unterlüß	Ashausen-Suderburg	Amerikalinie (ohne Lüneburg-Celle)	Alpha	OHE (mit Heidebahn)	VCD
(1) Lärmnachteil durch neue Belastungen an Neubaustrecken	--	--			--	--	Wird als Einzelmaßnahme nicht mehr betrachtet!		-- anteilig	--
(2) Lärmnachteil an bisher gering belasteten Bestandsstrecken								- anteilig Amerika- linie	-	- anteilig
(3) Lärmvorteil durch Lärmschutz an vorher stark belasteten Bestandsstrecken			+/0/- anteilig	+/0/- anteilig				+/0/- anteilig		
(4) Lärmnachteil durch kumulierende Lärmquellen	-	--	-	-				-		
(5) Anzahl Wohneinheiten, die nicht oder nicht mehr innerhalb der Isophonlinie 49 dB (A) liegen	← Da keine Daten zur Verfügung gestellt wurden, kann das Kriterium nicht angewendet werden →									

++ großer Vorteil + Vorteil o neutral - Nachteil -- großer Nachteil



## Fazit der Kriterienanwendung

- Die Alternativen **Y-klassisch**, **SGV-Y**, **NBS Ashausen-Suderburg/ Ashausen-Unterlüß**, **OHE** und **VCD** sind unter Lärmgesichtspunkten **nachteilig** zu bewerten.
- Die **Alpha-Variante** ist unter Lärmgesichtspunkten **neutral** zu werten.  
->dies resultiert im Wesentlichen aus dem Anteil der Amerikalinie, da eine bisher gering belastete Strecke eine Lärmzunahme erfährt.
- Die Varianten **Ausbau Bestand** und **reduzierter Ausbau Bestand** sind ebenfalls unter Lärmgesichtspunkten **neutral** zu werten.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!