



Eisenbahn-Bundesamt

Lärmaktionsplan Teil B

an Haupteisenbahnstrecken des Bundes





Lärmaktionsplan Teil B

an Haupteisenbahnstrecken des Bundes



Inhaltsverzeichnis

Einleitung	5
Beteiligung der Öffentlichkeit	6
Information der Öffentlichkeit	7
Berichterstattung der Medien	7
Öffentlichkeitsarbeit der Kommunen zur Lärmaktionsplanung	8
Auswertung der zweiten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung	8
Mitteilungen der Bürgerinnen und Bürger	9
Kommunale Stellungnahmen	12
Mitwirkung in den Ballungsräumen	14
Übersicht der Ballungsräume	16
Zusammenfassung der Stellungnahmen aus den Ballungsräumen	121
Betrachtung der Anregungen und Kritik	124
Vergleichbarkeit verschiedener Kartierungsrunden	125
Gestaltung des Beteiligungsverfahrens	125
Höhere Investitionen für Lärmschutz	125
Verbesserung des Lärmschutzes	125
Reduktion von lauten Güterzügen im deutschen Schienennetz	126
Förderung von innovativen Lärmschutzmaßnahmen	126
Lärmschutz für neuere Gebäude (74er-Regelung)	126
Harmonisierung verschiedener gesetzlicher Regelungen zum Lärmschutz	126
Zusammenfassung und Ausblick	128
Anhang	130
Übersicht der Kommunen, die eine Stellungnahme eingereicht haben (ohne Ballungsräume)	130
Fragebogen zur ersten Öffentlichkeitsbeteiligung	132
Abkürzungs- und Literaturverzeichnis	133
Impressum	134

Einleitung

Der vorliegende Teil B des Lärmaktionsplanes für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes ergänzt Teil A, der im Januar 2018 erschienen ist. Beide Teile können kostenlos über das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) bezogen werden. Dem Teil A lagen die Ergebnisse der Lärmkartierung und der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung zugrunde. Nach der Veröffentlichung des Teils A hat das EBA in der zweiten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung Rückmeldungen zur aktuellen Lärmaktionsplanung erhalten. Die Abbildung 01 stellt den Ablauf der Lärmaktionsplanung Runde 3 des Eisenbahn-Bundesamtes grafisch dar.

Die Öffentlichkeit wurde über den Beginn und Ablauf des Beteiligungsverfahrens unterrichtet. Wie bereits bei Teil A gab es eine breite Resonanz bei den Bürgerinnen und Bürgern und in den Kommunen. Das Thema wurde zudem von den Medien, vor allem in der lokalen und regionalen Berichterstattung, aufgenommen.

Insgesamt sind während der zweiten Phase mehr als 5.000 Beteiligungen eingegangen. Der Lärmaktionsplan Teil B enthält die Ergebnisse dieser zweiten Beteiligungsphase. Darüber hinaus bildet er zusammengefasst die bundesweiten Reaktionen der Medien, die Beiträge von Kommunen sowie der Bürgerinnen und Bürger ab, die im Zeitraum beider Phasen der Öffentlichkeitsbeteiligung eingegangen sind.

Im Rahmen der gesetzlich verankerten Mitwirkung des Eisenbahn-Bundesamtes an den kommunalen Lärmaktionsplänen der Ballungsräume erhielten die 70 Ballungsräume die Möglichkeit, im vorliegenden Teil B die lokale Schienenlärmsituation aus ihrer Sicht darzustellen. In dem Zusammenhang hat das Eisenbahn-Bundesamt die kommunalen Vertreter mit umfangreichen Informationen und fachlicher Abstimmung unterstützt.

Mit der Veröffentlichung des Lärmaktionsplanes Teil B für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes wird das Verfahren des Eisenbahn-Bundesamtes zur Lärmaktionsplanung der Runde 3 abgeschlossen.



Abbildung 01: Prozessablauf der Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes.



Beteiligung der Öffentlichkeit

Der Lärmaktionsplan ist ein strategisches Instrument zur Bewertung der Lärmsituation an Schienenwegen und für die Planung von Lärmschutzmaßnahmen. Ein wesentlicher Pfeiler der Lärmaktionsplanung ist nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) die Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit. Diese wird zu Vorschlägen zum Lärmaktionsplan gehört und kann an seiner Ausarbeitung sowie Überprüfung mitwirken. Lärmprobleme sollen so unter Beteiligung der Öffentlichkeit gelöst werden.

Während der ersten Beteiligungsphase konnte die Öffentlichkeit Angaben zur Lärmsituation vor Ort machen und Vorschläge zu Lärminderungsmaßnahmen unterbreiten. In der zweiten Beteiligungsphase gab es die Möglichkeit, zu Inhalt und Vorgehen der Lärmaktionsplanung Stellung zu nehmen. Diese fand vom 24. Januar bis 7. März 2018 statt und basierte auf dem im Januar 2018 veröffentlichten Teil A des Lärmaktionsplanes. In der zweiten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung wird erkennbar, inwieweit die Information über die erste Phase aus Sicht der Öffentlichkeit erfolgreich war und ob die inhaltlichen Angebote des Lärmaktionsplanes als nützlich betrachtet werden. Dadurch kann im Hinblick auf die Ausarbeitung zukünftiger Lärmaktionspläne mögliches Verbesserungspotenzial identifiziert werden.

Information der Öffentlichkeit

Über die zweite Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde folgendermaßen informiert:

- Veröffentlichungen im Bundesanzeiger und im Verkehrsblatt
- Veröffentlichung von Pressemitteilungen
- Veröffentlichung über die Homepage des Eisenbahn-Bundesamtes
- Informationsschreiben mit der Bitte um Weiterleitung im jeweiligen Netzwerk an
 - den Verkehrsausschuss des Bundestags
 - die verkehrspolitischen Sprecher der Bundestagsfraktionen
 - den Umweltausschuss des Bundestags
 - die umweltpolitischen Sprecher der Bundestagsfraktionen
 - die behördlichen Ansprechpartner zur Umgebungs-lärmrichtlinie in den jeweiligen Bundesländern
 - die Spitzenverbände der Städte- und Kommunalverwaltung
 - die Spitzenverbände der Lärmschutzorganisationen
 - dem EBA bekannte Bürgerinitiativen und weitere Interessenverbände
- Versendung von Newslettern an registrierte interessierte Bürgerinnen und Bürger

Die Informationsschreiben enthielten neben konkreten Hinweisen zu Beteiligungsmöglichkeiten auch allgemeine Informationen zum Ablauf der Lärmaktionsplanung sowie die Bitte um Weiterleitung an Interessierte und Betroffene.

Auf der Beteiligungsplattform im Internet www.laermaktionsplanung-schiene.de konnten die Fragen zur zweiten Beteiligungsphase online beantwortet und vertiefende Informationen zum Verfahren der Lärmaktionsplanung abgerufen werden. Zusätzlich hat das Eisenbahn-Bundesamt einen Fragebogen zur Verfügung gestellt, der per Post, E-Mail oder Fax zurückgesendet werden konnte. Alle fristgerecht abgegebenen Beteiligungen sind gleichwertig in die Auswertung eingegangen.

Berichterstattung der Medien

Über die Veröffentlichung von Teil A des Lärmaktionsplanes sowie über den Beginn und den Ablauf der zweiten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung informierte das Eisenbahn-Bundesamt jeweils auch per Pressemitteilung. Beide Mitteilungen wurden von zahlreichen Medien, hauptsächlich auf regionaler Ebene, aufgegriffen.

Dazu bekanntgeworden sind dem EBA im Zeitraum vom 13. Januar bis zum 19. März 2018 etwas mehr als 200 Presseartikel. Eine Analyse zeigt, dass die Anzahl der Veröffentlichungen mit dem Beginn der zweiten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung ihren Höhepunkt erreichte.

Die meisten Berichte thematisieren die Lärmaktionsplanung an Schienenwegen allgemein. Das bedeutet, dass die Ziele und rechtlichen Grundlagen der Lärmaktionsplanung erläutert, der Ablauf sowie die Zuständigkeiten vorgestellt und teilweise die Ergebnisse aus dem Lärmaktionsplan Teil A zusammengefasst wurden. In etwa einem Drittel der Zeitungsartikel ging es vorrangig um die zweite Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung. In jedem dieser Artikel wurde auf die Möglichkeit zur Beteiligung verwiesen. Insgesamt benannten über 80 Prozent der Artikel mindestens einen möglichen Weg zur Teilnahme an der zweiten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung. In den meisten Fällen wurden sogar alle möglichen Beteiligungsoptionen (im Internet, per E-Mail, per Post, per Fax) aufgezählt. Die bereitgestellte Plattform www.laermaktionsplanung-schiene.de wurde als Möglichkeit zur Beteiligung und auch als Informationsquelle vorgestellt.

In einigen Artikeln riefen Bürgerinitiativen oder Lokalpolitiker explizit zur Teilnahme an der zweiten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung auf. Vereinzelt erreichten das Eisenbahn-Bundesamt Fragebögen per Post, welche direkt aus einer Zeitung ausgeschnitten und ausgefüllt wurden. Die zentrale Rolle der Medien bei der Bekanntmachung der Lärmaktionsplanung spiegelt sich in den Ergebnissen der Öffentlichkeitsbefragung wider, bei der 49 Prozent der Teilnehmerinnen und Teilnehmer angaben, von der Lärmaktionsplanung durch die Presse erfahren zu haben.

Die Berichterstattung orientierte sich häufig an den vom Eisenbahn-Bundesamt bereitgestellten Informationen. Einige Artikel boten eine konkrete Auswertung des Lärmaktionsplanes Teil A für die jeweilige Region an. Diese Artikel wiesen vielfach auch auf das freiwillige Lärmsanierungsprogramm des Bundes hin. Die Veröffentlichungen in Printmedien trugen damit wesentlich zur Information der Öffentlichkeit bei und förderten ein besseres Verständnis des Themas Schienenlärm.

Öffentlichkeitsarbeit der Kommunen zur Lärmaktionsplanung

Informationen zur Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes wurden vereinzelt auch durch Kommunen weitergegeben. So fanden sich auf den Internetseiten einiger Kommunen (vor allem im Zuge der Erstellung kommunaler Lärmaktionspläne) Hinweise zur Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes für den Lärmaktionsplan an Haupteisenbahnstrecken des Bundes. Zudem wurde beispielsweise der Info-Flyer des Eisenbahn-Bundesamtes zur Verfügung gestellt, zu den Lärmkarten des EBA oder auf die Beteiligungsplattform verwiesen. So wurde die Verbreitung der Informationen an betroffene Bürgerinnen und Bürger maßgeblich unterstützt.

Auswertung der zweiten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

An der zweiten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung nahmen insgesamt 5.165 Bürgerinnen und Bürger – darunter auch Vertreterinnen und Vertreter kommunaler Verwaltungen – teil. Das entspricht etwa 14 Prozent der Beiträge der ersten Phase (ca. 38.000).

Die Fragen der zweiten Phase ermöglichten die Bewertung

- des Informationsgehaltes von Teil A und der Informationspolitik des EBA (Fragen 1, 2, 4 und 5),
- des Verfahrens zur ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung (Frage 3),
- der im Lärmaktionsplan dargestellten Lärminderungsmaßnahmen (Frage 6) sowie

→ von Aussagen zu Investitionen in innovativen Lärmschutz und zur Gestaltung von Lärmschutzmaßnahmen (Fragen 7 und 8).

Die Ergebnisse (Abbildung 02 und Abbildung 03) lassen die Schlussfolgerung zu, dass sich ein großer Teil der Teilnehmenden nicht ausreichend über die Lärmaktionsplanung an Haupteisenbahnstrecken informiert fühlt (65 Prozent) und dass sich nicht genügend Informationen zur eigenen Lärmsituation aus dem Lärmaktionsplan ableiten lassen (50 Prozent). Dementsprechend wünscht sich knapp ein Viertel der Befragten mehr Angaben zur Situation vor Ort und genauso viele ein umfassenderes Eingehen auf die Betroffenheitsanalyse. Diese Kritikpunkte wurden bereits in der Pilotphase zur Lärmaktionsplanung an Haupteisenbahnstrecken von einigen Befragten geäußert (vgl. Pilot-Lärmaktionsplan Teil A und B). Deshalb hat das Eisenbahn-Bundesamt in dieser Runde bereits drei Monate vor Beginn der Öffentlichkeitsbeteiligung mit einer Plattform im Internet über die Lärmaktionsplanung und deren Ablauf informiert. Über den neu angebotenen Newsletter wurden registrierte Teilnehmende fortlaufend über Neuigkeiten unterrichtet. Informationen zu der konkreten Lärmsituation an einem Ort können den Tabellen im Anhang des Lärmaktionsplanes Teil A entnommen werden. Als Reaktion auf die Rückmeldungen zum Pilot-Lärmaktionsplan wurden den Tabellen zur Verbesserung der Lesbarkeit Erklärungen und Beispielfälle vorangestellt, um die Lärmsituation einzelner Kommunen einfacher erfassen zu können. Die Ergebnisse der aktuellen zweiten Beteiligungsphase zeigen hier dennoch weiteres Verbesserungspotenzial.

Etwa die Hälfte der Bürgerinnen und Bürger empfindet das durchgeführte Teilnahmeverfahren als ausreichend bzw. gut. Knapp 50 Prozent der Teilnehmerinnen und Teilnehmer haben über die Presse (Internet, Printmedien, Fernsehen, Radio etc.) von der Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes erfahren.

Etwa 42 Prozent der Teilnehmerinnen und Teilnehmer erachten die im Lärmaktionsplan beschriebenen Programme und Maßnahmen nicht für sinnvoll und zielführend, wobei 95 Prozent höhere Investitionen – gerade in innovativen Lärmschutz – für wichtig halten. Ungefähr 80 Prozent der Teilnehmenden vertreten dabei die Meinung, dass das Erscheinungsbild von Maßnahmen an der Strecke wichtig sei. Die Teilnehmenden wünschen sich auch künftig weitere Informationen über Lärminderungsprogramme und Forschungsvorhaben im Bereich Lärmschutz (64 Prozent).

Unabhängig von der Lärmaktionsplanung evaluiert das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) derzeit den Erfolg des Lärmsanierungs-

programmes. Ziel ist es, die Lärmsanierung künftig noch effektiver zu gestalten.

Mitteilungen der Bürgerinnen und Bürger

Die Lärmaktionsplanung ist bei den meisten Bürgerinnen und Bürgern auf positive Resonanz gestoßen. Viele lobten den Lärmaktionsplan und die Arbeit des Eisenbahn-Bundesamtes in Hinblick auf eine Sichtbarmachung der Lärmproblematik. Andere übten dagegen Kritik am Instrument Lärmaktionsplanung an sich. Hierbei wurde insbesondere bemängelt, dass sich aus dem Lärmaktionsplan keine unmittelbaren Maßnahmen ableiten lassen.

Zusammenfassung der Stellungnahmen

In einigen Schreiben wurde die Informationsweitergabe kritisiert. Häufig bemängelten Bürgerinnen und Bürger, dass sie an einer bereits abgelaufenen Beteiligungsphase hätten teilnehmen wollen, aber nicht rechtzeitig informiert wurden. Anregungen, wie eine breitere Öffentlichkeit erreicht werden könnte, gingen von der Nutzung sozialer Medien über die Berichterstattung im öffentlich-rechtlichen Rundfunk bis zur persönlichen Anschrift aller von Schienenverkehrslärm betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner der Haupteisenbahnstrecken. Kritik gab es auch an der Art und Weise der Öffentlichkeitsbeteiligung. Zu der ersten Beteiligungsphase gab es häufig die Rückmeldung, dass die individuelle Lärmsituation durch ein vorgefertigtes Formular nicht ausreichend wiedergegeben werden könne. Es wurden auch einzelne Fragen beider Beteiligungsphasen im Hinblick auf ihre Aussagekraft bemängelt.

Viele Bürgerinnen und Bürger beklagten sich über fehlende Maßnahmen zum Lärmschutz und zur Lärmreduzierung an ihrem Wohnort. Gelegentlich wurde Kritik an bereits durchgeführten Maßnahmen geäußert. Bemängelt wurden Lücken in Schallschutzwänden, zu kurze bzw. zu niedrige Schallschutzwände oder einseitig gebaute Schallschutzwände, die den Lärm auf die andere Seite oder zu Hanggrundstücken verlagerten.

Die im Lärmaktionsplan vorgestellten und geplanten Maßnahmen wurden in einigen Zuschriften als nicht ausreichend bewertet. Als zusätzliche Maßnahmen wurden zwei Vorschläge häufig genannt: zum einen die Geschwindigkeitsreduzierung zur Lärminderung, zum anderen eine großräumige Untertunnelung. Am Lärmsanierungsprogramm selbst wurde insbesondere bemängelt, dass Streckenabschnitte als saniert aufgelistet wurden, obwohl lediglich eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt wurde. Des Weiteren kritisierten einige Personen, dass für Sanierungsabschnitte zwar Prioritätszahlen angegeben werden, jedoch nicht zu erkennen sei, wann mit Maßnahmen an einer Strecke zu rechnen ist.

Einige Bürgerinnen und Bürger befürchteten eine Gefährdung ihrer Gesundheit durch den Lärm, dem sie ausgesetzt sind. Sie schlagen vor, die Frage: „Wie wirkt sich Lärm auf Ihre Gesundheit aus?“ als Bestandteil der Öffentlichkeitsbefragung in die Lärmaktionsplanung aufzunehmen.

Es wurde Kritik am Lärmaktionsplan Teil A bezüglich seiner Handhabung und Übersichtlichkeit geäußert. Viele hatten Schwierigkeiten, dem Lärmaktionsplan gezielt Informationen zu entnehmen. Insbesondere die Suche nach der richtigen Strecke in den Anhängen des Lärmaktionsplans wurde häufig als Problem genannt. Jedoch gingen auch regelmäßig konkrete Anfragen ein, in denen die Fragenden sich auf Inhalte des Lärmaktionsplans und des Kartendienstes¹ bezogen.

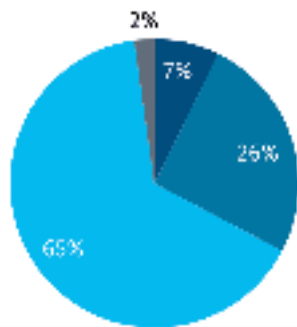
Zudem wurde gelegentlich die Herangehensweise an die Lärmproblematik durch die Lärmkartierung und die Lärmaktionsplanung beanstandet, die als distanziert wahrgenommen wurde. Hier wurde zum Beispiel die Betrachtung auf Grundlage mathematischer Berechnungen sowie eine Fokussierung auf die Erfüllung des gesetzlichen Auftrages statt auf die persönliche Problemlösung genannt. Einige Bürgerinnen und Bürger stellten in diesem Zusammenhang die Forderung nach einer Gesamtlärmbetrachtung. Auch die Zuständigkeit des EBA für die Haupteisenbahnstrecken und die Abgrenzung zu sonstigen Strecken war für viele nicht schlüssig.

Zusammenfassung der Anfragen

Ein Großteil der Anfragen, die das Eisenbahn-Bundesamt im Zuge der Lärmaktionsplanung erreichten, zielte auf Informationen über Maßnahmen zur Lärmreduzierung ab. Insgesamt gab es ein besonders großes Interesse am Lärmsanierungsprogramm des Bundes. Sehr häufig wurde die Frage gestellt, ob und welche Maßnahmen zum Lärmschutz am Wohnort der Fragenden geplant seien. Einige Betroffene erkundigten sich nach Fördermöglichkeiten für Schallschutzfenster. Aus den vorliegenden Anfragen geht zudem hervor, dass es viele Betroffene beschäftigt, ob es Möglichkeiten gibt, die Einleitung von Maßnahmen zur Verbesserung der persönlichen Lärmsituation schneller voranzubringen. Diesbezüglich wurde die Frage gestellt, welchen Einfluss eine hohe Anzahl von Teilnahmen an den Beteiligungsverfahren der Lärmaktionsplanung auf die Priorisierung der Lärmsanierung habe. Mehrere Teilnehmerinnen und Teilnehmer an der Öffentlichkeitsbeteiligung hatten technische Schwierigkeiten bei der Registrierung oder der Anmeldung auf der Plattform, welche jedoch stets kurzfristig gelöst werden konnten. Insgesamt sind im Eisenbahn-Bundesamt mehr als 900 Anfragen eingegangen, die durchschnittlich in weniger als acht Werktagen beantwortet wurden.

1 <https://www.eba.bund.de/kartendienst> (Zugriff am 30. Mai 2018).

Frage 1: In welchem Maße fühlen Sie sich zum Thema und zum Ablauf der Lärmaktionsplanung an Haupt Eisenbahnstrecken informiert?



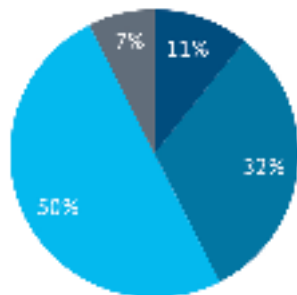
- Gut
- Ausreichend
- Nicht ausreichend
- Keine Angaben

Frage 2: Wo und wie haben Sie von der aktuellen Lärmaktionsplanung an Haupt Eisenbahnstrecken erfahren?



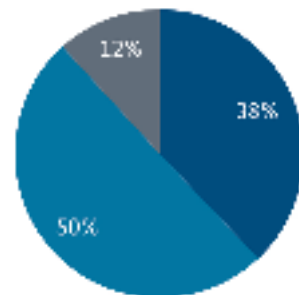
- Direkt durch das Eisenbahn-Bundesamt (Internetauftritt etc.)
- Presse (Internet, Printmedien, Fernsehen, Radio etc.)
- Durch die örtliche Verwaltung
- Durch Lärmschutzinitiativen vor Ort
- Von Freunden, Verwandten oder Bekannten
- Andere Informationsquellen
- Keine Angaben

Frage 3: Wie bewerten Sie Ablauf und Aufbau des Beteiligungsverfahrens?



- Gut
- Ausreichend
- Nicht ausreichend
- Keine Angaben

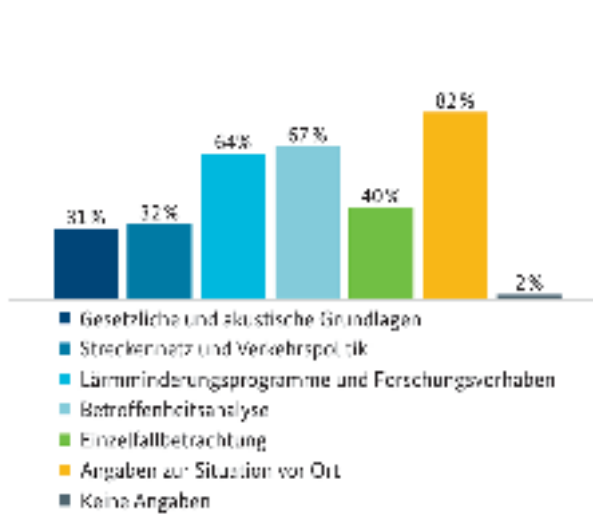
Frage 4: Konnten Sie aus dem Lärmaktionsplan Teil A Informationen über die Lärmsituation in Ihrer Umgebung gewinnen?



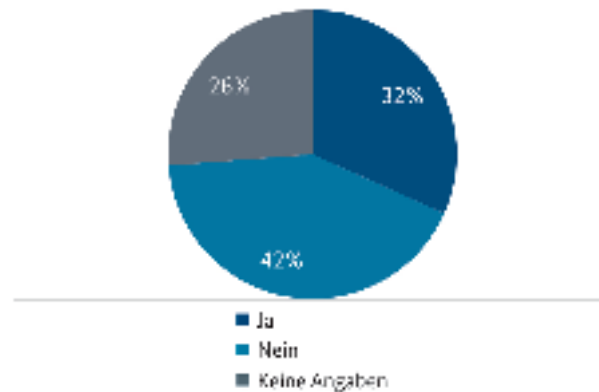
- Ja
- Nein
- Keine Angaben

Abbildung 02: Darstellung der Beteiligungsergebnisse (Frage 1-4).

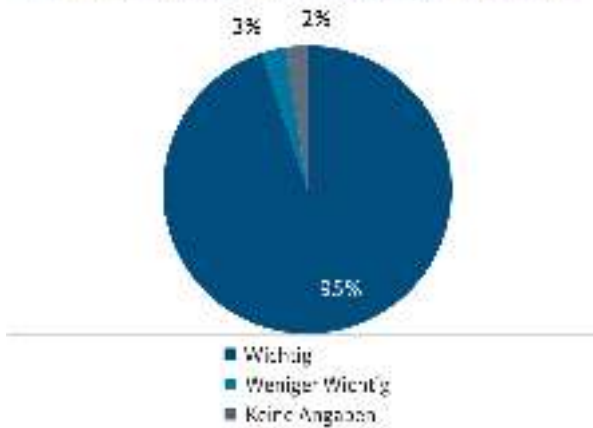
Frage 5: Auf welche Themen des Lärmaktionsplanes Teil A sollte zukünftig mehr eingegangen werden?



Frage 6: Halten Sie die im Lärmaktionsplan Teil A beschriebenen Programme und Maßnahmen zur Lärminderung für sinnvoll und zielführend?



Frage 7: Für wie wichtig halten Sie höhere Investitionen für die Entwicklung und Erprobung neuer und innovativer Lärminderungsmaßnahmen?



Frage 8: Wie wichtig finden Sie das Erscheinungsbild von Lärmschutzmaßnahmen entlang der Strecke?

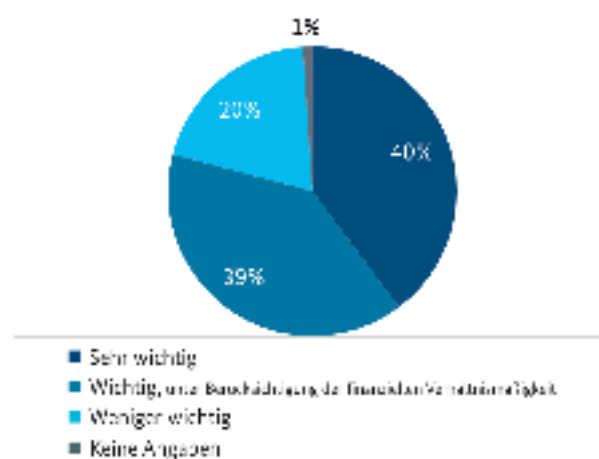


Abbildung 03: Darstellung der Beteiligungsergebnisse (Frage 5-8).

Kommunale Stellungnahmen

Während der beiden Phasen zur Öffentlichkeitsbeteiligung gingen auch zahlreiche Stellungnahmen aus den kommunalen Verwaltungen ein. Diese wurden genutzt, um sich deutlich umfangreicher zur örtlichen Lärmsituation zu äußern als es über den auf Anwohnerinnen und Anwohner zugeschnittenen Fragebogen mit vorgegebenen Antwortalternativen möglich war.

Gemäß Tabelle 01 haben sich insbesondere Kommunen mit 5.000 bis 100.000 Einwohnern (Klein- und Mittelstädte) beteiligt. Großstädte sind größtenteils als Ballungsräume kategorisiert und werden im Kapitel „Mitwirkung in den Ballungsräumen“ gesondert behandelt.

Die Stellungnahmen der Kommunen außerhalb der Ballungsräume wurden zusammengefasst betrachtet und nach inhaltlichen Aspekten statistisch ausgewertet. Eine Liste der Kommunen, von denen eine Stellungnahme vorliegt, findet sich im Anhang. In Abstimmung mit der jeweiligen Kommune stellt das Eisenbahn-Bundesamt die Stellungnahmen weiteren Planungsträgern auf Anfrage zur Verfügung.

Die Ergebnisse der Auswertung werden in den Tabellen 02, 03 und 04 dargestellt. Auf die sich wiederholenden Kernaussagen soll im Folgenden näher eingegangen werden.

Art	Einwohnerzahl	Anzahl
Großstadt	> 100.000	2
Mittelstadt	> 20.000 bis 100.000	71
Kleinstadt	> 5.000 bis 20.000	62
Landgemeinde	> 0 bis 5.000	14

Tabelle 01: Anzahl der Kommunen, die eine Stellungnahme abgegeben haben, kategorisiert nach Einwohnerzahl.

Lärmsituation in den Kommunen

Wie schon in der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung beklagen viele Kommunen eine starke Lärmbelastung durch den Schienenverkehr und damit einhergehend eine hohe Zahl von belasteten Einwohnern. Insbesondere wird auf die hohe Anzahl lauter Güterzüge verwiesen, deren Lärm die Bürgerinnen und Bürger vor allem nachts belastet. Zusätzlich befürchten einige Kommunen aufgrund verschiedener Prognosen eine starke Zunahme insbesondere des Güterverkehrs und daraus resultierend eine erhebliche Mehrbelastung durch Schienenverkehrslärm.

Zahlreiche Kommunen geben an, dass Maßnahmen wie Schallschutzwände oder Schallschutzfenster fehlen oder, wenn vorhanden, den Lärm nicht ausreichend reduzieren.

Durch den Schienenverkehrslärm befürchten die Kommunen insbesondere gesundheitliche Folgen für die Bevölkerung, selten auch Wohnungsleerstände und negative Auswirkungen auf den Wirtschaftsstandort. Besonders in Wohnräumen müssten Menschen besser geschützt werden. Aber auch an Schulen und Arbeitsplätzen seien Bürgerinnen und Bürger oft erheblichen Beeinträchtigungen durch Schienenverkehrslärm ausgesetzt.

Aussagen der Kommunen zur Lärmsituation	Anteil
Starke Lärmbelastung durch Schienenverkehr	47 %
Hohe Anzahl von Belasteten	35 %
Hohe Anzahl lauter Güterzüge	32 %
Maßnahmen vorhanden, aber unzureichend	23 %
Befürchtung von gesundheitlichen Auswirkungen auf Einwohnerinnen und Einwohner	18 %
Maßnahmen nicht vorhanden	13 %
Wohnungsleerstand oder negative wirtschaftliche Auswirkungen aufgrund der Lärmbelastung befürchtet	5 %

Tabelle 02: Prozentuale Aufteilung der Aussagen der Kommunen zur Lärmsituation bzgl. des Schienenverkehrs.

Forderungen der Kommunen

Mit der Schilderung der Lärmsituation sind oft auch allgemeine Verbesserungsvorschläge oder konkrete Forderungen der Kommunen verbunden. Angeregt werden zum einen individuelle Maßnahmen, die Lärm an der Quelle oder auf dem Übertragungsweg mindern, zum anderen auch Änderungen der gesetzlichen Vorgaben.

Mehr als die Hälfte der Kommunen wünscht grundsätzlich die Umsetzung von geeigneten Maßnahmen zur Lärmreduzierung. Am häufigsten werden die Installation oder der Lückenschluss von Schallschutzwänden bzw. die Ausstattung von Wohnungen mit Schallschutzfenstern gefordert. Andere Maßnahmen, wie das Schienenschleifen im Rahmen des „besonders überwachten Gleises“ oder die technische Umrüstung bei Güterwagen von Grauguss-Bremssohlen auf „leisere“ Verbundstoffbremsen (K- und LL-Sohlen), werden seltener genannt.

Zusätzlich schlagen einige Kommunen auch Geschwindigkeitsreduzierungen oder eine Änderung der Streckenführung/-nutzung zur Lärminderung vor. Ein Teil der Eingaben betrifft das freiwillige Lärmsanierungsprogramm des Bundes. Einzelne Kommunen berichten, davon noch nicht profitiert zu haben, andere halten die aus dem Programm bereits umgesetzten

Maßnahmen für nicht ausreichend. Einige Kommunen bieten ihre Mithilfe bei Planung und Umsetzung von Maßnahmen an, um diese zu beschleunigen.

Rund ein Fünftel der Kommunen fordert die Aufnahme bestimmter Streckenabschnitte in die Anlage 3 zum Gesamtkonzept des Lärmsanierungsprogrammes (Prioritätenliste). Angemahnt wird auch die Neuberechnung der Prioritätenliste aufgrund geänderter gesetzlicher Vorgaben, die tatsächlich bereits in Arbeit ist. Vereinzelt wird die Neuberechnung der Prioritätenliste auch kritisch gesehen, da Kommunen eine Schlechterstellung des sie betreffenden Sanierungsabschnittes befürchten. Mehrere Kommunen halten die Novellierung von Vorschriften und Gesetzen im Bereich des Lärmschutzes für nötig, beispielsweise die Absenkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung oder die Ausweitung des Förderanspruches auf alle Gebäude unabhängig vom Errichtungsdatum.

In den kommunalen Stellungnahmen geforderte Maßnahme	Anteil
Umsetzung geeigneter Maßnahmen allgemein	53 %
Installation von Schallschutzwänden und -fenstern	42 %
Erweiterung von Schallschutzwänden oder Lückenschluss	23 %
Aufnahme in die Prioritätenliste (Anlage 3 des Lärmsanierungsprogrammes)	21 %
Besonders überwacht Gleis (Schienenschleifen)	17 %
Umrüstung aller Güterzüge auf sogenannte „Flüsterbremsen“	15 %
Geschwindigkeitsreduzierung für einzelne Streckenabschnitte	13 %
Novellierung von Vorschriften und Gesetzen	11 %
Änderung der Streckenführung oder -nutzung	10 %
Berücksichtigung ruhiger Gebiete	5 %
Brückenentdröhnung	3 %
Absenkung der Auslösewerte des Lärmsanierungsprogrammes	2 %

Tabelle 03: Prozentuale Aufteilung der geforderten Maßnahmen der Kommunen.

Rückmeldungen zur Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung

Einige Kommunen äußern sich positiv zum vorgelegten Lärmaktionsplan Teil A und begrüßen die Bereitstellung von Informationen und Datenmaterial, zahlreiche Kommunen aber bringen negative Kritik zur Lärmaktionsplanung und Lärmkartierung an.

Bezüglich der Lärmkartierung wird teilweise auf fehlende oder falsch verortete Schallschutzwände verwiesen, die die Lärmkarten verfälschten und so kein richtiges Bild der Lärmsituation vermittelten. Es gebe eine erhebliche

Diskrepanz zwischen den Ergebnissen der Jahre 2013 (Stufe 2) und 2017 (Runde 3) im Hinblick auf die veröffentlichten Lärmstatistiken. Aufgrund der schlechten Vergleichbarkeit würden sich positive oder negative Veränderungen nicht erkennen lassen. Ebenfalls wird in geringem Maße Kritik an den Ergebnissen der Lärmstatistik selbst geübt, insbesondere die Belastetenzahlen und die Lärmkennziffer seien aufgrund fehlender Vergleichbarkeit schwer zu bewerten.

Vielen Stellungnahmen ist die Erwartung zu entnehmen, dass dem Lärmaktionsplan unmittelbar Maßnahmen zur Lärminderung folgen sollten. Häufig wird die fehlende rechtliche Verbindlichkeit von Maßnahmen kritisiert. Jede zehnte Kommune fordert vom Eisenbahn-Bundesamt die Durchführung einer Gesamtlärbetrachtung, die alle Verkehrsarten berücksichtigt. Des Weiteren wird angemerkt, dass bei der Bewertung der Lärmsituation die prognostizierte Verkehrsentwicklung berücksichtigt werden sollte. Zudem wünschen einige Kommunen, dass das Eisenbahn-Bundesamt sich im Lärmaktionsplan detailliert mit ihren Stellungnahmen und den konkreten Vorschlägen für den Lärmschutz vor Ort auseinandersetzt. Vereinzelt wird angeregt, im Lärmaktionsplan auch „ruhige Gebiete“ zu berücksichtigen, die besonders vor Lärm zu schützen sind.

Bei der Öffentlichkeitsarbeit des Eisenbahn-Bundesamtes sehen einige Kommunen Optimierungspotenzial. Kritisiert werden die Informationspolitik sowie das Beteiligungsverfahren. So seien die Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung verzerrt, da sich nur Menschen mit einem Computer und Zugang zum Internet hätten einbringen können. In einzelnen Stellungnahmen wird ein gesondertes Beteiligungsverfahren für Kommunen am Lärmaktionsplan angeregt, welches über die Beteiligungsmöglichkeit der Bürgerinnen und Bürger hinausgeht.

Kritik der Kommunen	Anteil
Negative Kritik an Lärmkartierung	26 %
Negative Kritik an Lärmaktionsplanung	21 %
Kritik an Öffentlichkeitsbeteiligung des Eisenbahn-Bundesamtes zur Lärmaktionsplanung	11 %
Kritik an Belastetenzahlen und der Lärmkennziffer (LKZ)	10 %
Forderung nach Gesamtlärbetrachtung	10 %
Positive Kritik an Lärmaktionsplanung/ Lärmkartierung	8 %
Forderung nach rechtlicher Verbindlichkeit der Lärmaktionsplanung	7 %
Kritik an Öffentlichkeitsarbeit des Eisenbahn-Bundesamtes	6 %
Fehlende oder falsch verortete Schallschutzwände	2 %

Tabelle 04: Prozentuale Aufteilung der Aussagen zur Lärmaktionsplanung und Lärmkartierung durch die Kommunen.



Mitwirkung in den Ballungsräumen

Zusätzlich zur gesetzlichen Aufgabe der Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplanes für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes ist im Bundes-Immissionsschutzgesetz vorgesehen, dass das Eisenbahn-Bundesamt an der Lärmaktionsplanung der Ballungsräume mitwirkt.

Ein Ballungsraum ist ein Gebiet mit einer Einwohnerzahl von über 100.000 und einer Bevölkerungsdichte von mehr als 1.000 Einwohnern pro Quadratkilometer. Die Ballungsraumgrenzen sind unabhängig von den Grenzen der Kommunen innerhalb des Ballungsraums. Sie werden von den jeweiligen Bundesländern festgelegt und über das Umweltbundesamt (UBA) unter anderem an das Eisenbahn-Bundesamt gemeldet. Für die aktuelle Runde der Lärmaktionsplanung haben die Landesbehörden insgesamt 70 Ballungsräume definiert (siehe Tabelle 05). Die Ballungsraumgrenzen und die Anzahl der Ballungsräume können sich von Runde zu Runde ändern.

Die Lärmaktionsplanung der Ballungsräume soll die Belastung durch mehrere Lärmquellen berücksichtigen. Für den Verkehrsträger Schiene wirkt das Eisenbahn-Bundesamt daran mit. Die gesetzlich verankerte Zusammenarbeit verhindert Doppelstrukturen und ermöglicht eine lokale Betrachtung der Lärmprobleme durch die zuständigen Behörden.

Innerhalb der Ballungsraumgrenzen kartiert das Eisenbahn-Bundesamt alle Eisenbahnstrecken in Bundeshoheit, diese werden bei der Lärmaktionsplanung des Ballungsraums berücksichtigt. So wird eine bundesweit einheitliche Betrachtung aller Haupteisenbahnstrecken und innerhalb der Ballungsräume auch aller sonstigen Strecken in Bundeshoheit gewährleistet.

Das Eisenbahn-Bundesamt berät und unterrichtet die Ballungsräume über Veränderungen beim Thema Schienenverkehrslärm. Komplexe Stellungnahmen, Anfragen zu konkreten Sachverhalten (z.B. Lärmbrennpunkte) oder Vorschläge zu Lärminderungsmaßnahmen beantwortet das EBA in enger Abstimmung mit der Deutschen Bahn AG als Infrastrukturbetreiberin der Eisenbahnstrecken des Bundes.

Im Jahr 2017 hat das Eisenbahn-Bundesamt alle Ballungsräume über die Art seiner Mitwirkung informiert. Die Ballungsräume und das EBA haben für den Mitwirkungsprozess feste Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartner benannt. Um eine enge Zusammenarbeit zu gewährleisten, hat das EBA eine Online-Plattform zum Datenaustausch eingerichtet.

Mitwirkung im Ballungsraum

Das Eisenbahn-Bundesamt stellt den Ballungsräumen für ihre Lärmaktionsplanung Daten und Informationen zur Verfügung. Dies sind im Einzelnen:

- Ergebnisse der Lärmkartierung im Ballungsraum (inkl. sonstige Strecken des Bundes)
- Lärmstatistik (Belastetenzahlen)
- Kommunale Lärmkennziffer
- Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung
- Informationen zu den Anlagen 1 und 3 des Gesamtkonzeptes zur Lärmsanierung

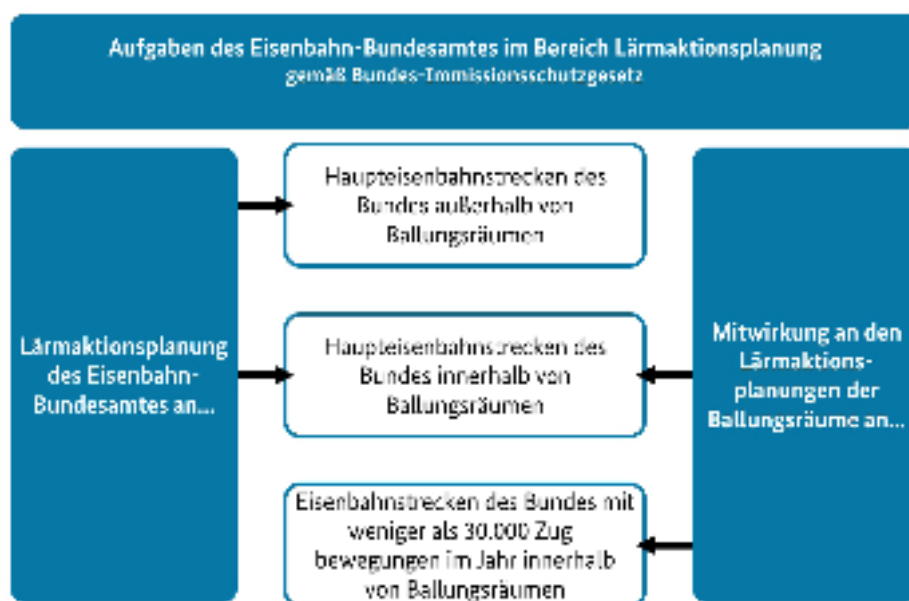


Abbildung 04: Unterscheidung der beiden Aufgaben „Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes“ und „Mitwirkung an den Lärmaktionsplanungen der Ballungsräume“.

Übersicht der Ballungsräume

Auf den folgenden Seiten findet sich für jeden Ballungsraum eine Betrachtung des Schienenverkehrs-lärms. Zur Orientierung und Darstellung der Gesamtsituation im Ballungsraum sind jeweils eine Übersichtskarte mit den Haupteisenbahnstrecken des Bundes sowie die Belastetenstatistik vorangestellt. Die Zahlen stammen aus der 2017 vom Eisenbahn-Bundesamt veröffentlichten Lärmkartierung. Außerdem sind für jeden Ballungsraum die Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung tabellarisch dargestellt.

Um die Schienenverkehrslärmsituation in den Ballungsräumen vollumfänglich darzustellen, wurde den örtlich zuständigen Behörden die Möglichkeit eingeräumt, eine Stellungnahme zum Schienenverkehrslärm im Lärmaktionsplan des Eisenbahn-Bundesamtes zu veröffentlichen. Dabei konnten beispielsweise der Lärmaktionsplan des EBA und die darin vorgestellten Lärm-minderungsmaßnahmen und -programme bewertet, die örtliche Lärmsituation geschildert oder die kommunalen Bemühungen gegen Schienenlärm dargestellt werden. Der Umfang wurde jeweils auf eine DIN-A4-Seite begrenzt.

Von den insgesamt 70 Ballungsräumen haben 41 die Möglichkeit wahrgenommen und fristgerecht eine Stellungnahme eingesendet. Im Sinne eines transparenten Verfahrens wurden diese Beiträge unverändert, so wie sie von den jeweils zuständigen Behörden beim EBA eingereicht wurden, abgedruckt.

Im Anschluss an die Übersicht der einzelnen Ballungsräume folgt das Kapitel „Zusammenfassung der Stellungnahmen aus den Ballungsräumen“.

Lesart der Übersichten

Unter der Überschrift „Lärmkartierungsergebnisse für die Haupteisenbahnstrecken im Ballungsraum“ stellt ein Kartenausschnitt die Ausdehnung des jeweiligen Ballungsraums dar. Neben der Übersichtskarte finden sich die Einwohnerzahl² des Ballungsraums sowie die Lärmstatistik an dessen Haupteisenbahnstrecken. Die Statistik umfasst die Anzahl der Belasteten für die verschiedenen Pegelbereiche der beiden Lärmindizes L_{DEN} und L_{Night} , die Lärmkennziffern des Ballungsraums und Angaben zu vom Schienenverkehrslärm belasteten Flächen sowie Wohnungen, Schul- und Krankenhausgebäuden.

Da im Lärmaktionsplan des Eisenbahn-Bundesamtes nur die Haupteisenbahnstrecken des Bundes betrachtet werden, sind sonstige Strecken mit weniger als 30.000 Zugbewegungen pro Jahr in den Tabellen nicht enthalten.

² Einwohnerzahlen: © GeoBasis-DE / BKG (2013) auf Basis der VG250.

So kann es sein, dass sich die angegebenen Belastetenzahlen von der Lärmstatistik im Kartendienst³ des Eisenbahn-Bundesamtes unterscheiden, welche auch die sonstigen Strecken beinhaltet.

Die Tabelle „Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung“ bildet codiert die Anzahl der von den Bürgerinnen und Bürgern gegebenen Antworten ab. Diese kann mithilfe des Fragebogens im Anhang gelesen werden.

Darunter sind Informationen zu Maßnahmen aus dem freiwilligen Lärmsanierungsprogramm des Bundes dargestellt, die zur Lösung der örtlichen Lärmprobleme beitragen sollen oder schon beigetragen haben. Der Stand der Sanierungsmaßnahmen ist über eine Ziffer gekennzeichnet.

- Ziffer 1: Maßnahme fertiggestellt
- Ziffer 2: Maßnahme im Bau
- Ziffer 3: Maßnahme in Bearbeitung
- Ziffer 4: Maßnahme in Planung
- Ziffer 5: Durchführung eines schalltechnischen Gutachtens

Die Tabellen zu „In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche“ beruhen auf der Anlage 1 zum Gesamtkonzept Lärmsanierung⁴ mit Stand vom März 2018. Die Tabellen „Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche mit Prioritätszahlen der Lärmsanierungsabschnitte“ beruhen auf der Anlage 3 zum Gesamtkonzept Lärmsanierung⁵ mit Stand vom März 2017. Diese Informationen lassen sich mit dem jeweils aktuellen Stand auf der Internetseite des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur einsehen.

Falls der jeweilige Ballungsraum dem Eisenbahn-Bundesamt eine Stellungnahme zur Verfügung gestellt hat, findet sich diese im Anschluss unter „Stellungnahme des Ballungsraums“.

Gab es in einem Ballungsraum keine Beteiligungen oder liegen dem Eisenbahn-Bundesamt für den Ballungsraum keine Informationen über Maßnahmen aus dem Lärmsanierungsprogramm vor, so gibt es keine entsprechenden Tabellen in der Übersicht.

³ <https://www.eba.bund.de/kartendienst> (Zugriff am 30. Mai 2018).

⁴ <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Schiene/anlage-1-des-gesamtkonzepts-liste-der-sanierungsabschnitte-in-planung-in-bau-und-realisiert.html> (Zugriff am 30. Mai 2018).

⁵ <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Schiene/anlage-3-langfassung-liste-der-sanierungsabschnitte-und-bereiche-mit-bezeichnung-der-ortslage.html> (Zugriff am 10. März 2018).

Ballungsraum	Seite	Ballungsraum	Seite
Aachen	19	Koblenz	69
Augsburg	20	Köln	71
Bergisch Gladbach	22	Krefeld	73
Berlin	23	Leipzig	74
Bielefeld	25	Leverkusen	75
Bochum	27	Lübeck	77
Bonn	29	Ludwigshafen am Rhein	79
Bottrop	30	Magdeburg	81
Braunschweig	31	Mainz	82
Bremen	33	Mannheim	84
Bremerhaven	34	Moers	86
Chemnitz	36	Mönchengladbach	87
Darmstadt	37	Mülheim an der Ruhr	88
Dortmund	38	München	89
Dresden	39	Münster	91
Duisburg	40	Neuss	92
Düsseldorf	42	Nürnberg	93
Erlangen	44	Oberhausen	95
Essen	45	Offenbach am Main	96
Frankfurt am Main	46	Oldenburg (Oldb)	97
Freiburg	47	Osnabrück	99
Fürth	48	Pforzheim	101
Gelsenkirchen	50	Potsdam	102
Göttingen	51	Recklinghausen	104
Hagen	53	Regensburg	105
Halle (Saale)	54	Remscheid	107
Hamburg	55	Reutlingen	108
Hannover	57	Rostock	110
Heidelberg	59	Saarbrücken	112
Heilbronn	61	Solingen	113
Herne	62	Stuttgart	114
Ingolstadt	63	Ulm	116
Karlsruhe	64	Wiesbaden	117
Kassel	66	Wuppertal	118
Kiel	67	Würzburg	119

Tabelle 05: Auflistung der Ballungsräume zur Lärmaktionsplanung der Runde 3.

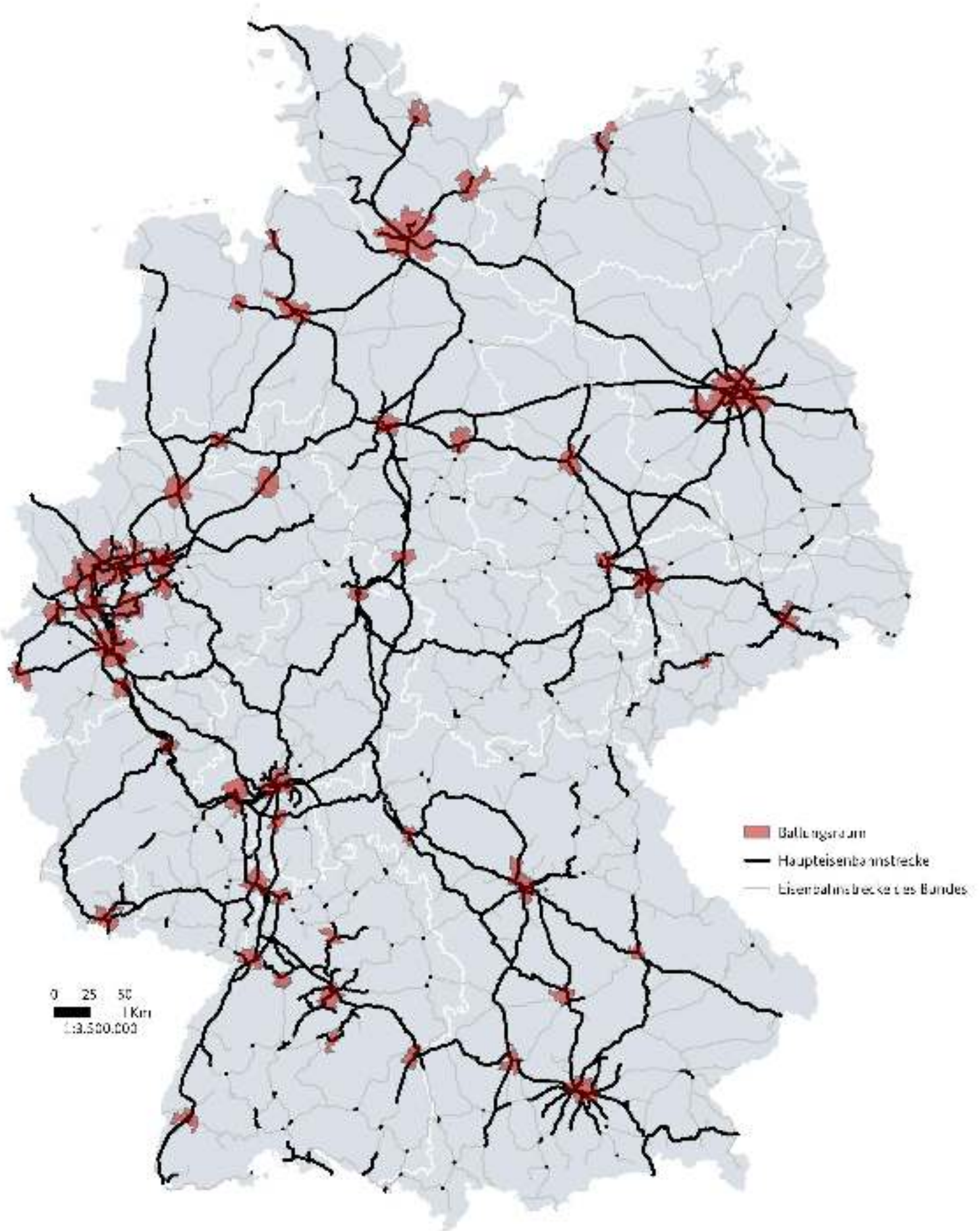
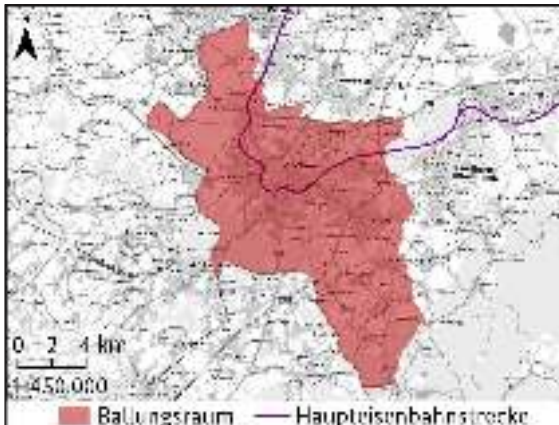


Abbildung 05: Streckenkarte mit Hauptbahnstrecken und Ballungsräumen.

Aachen

Lärmkartierungsergebnisse für die Hauptisenbahnstrecken im Ballungsraum



Anzahl der Einwohner: 241.683					
Anzahl der belasteten Einwohner für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)					
>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	
13.390	4.400	2.150	1.310	530	
Anzahl der belasteten Einwohner für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)					
>45-50	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70
34.690	10.570	3.560	1.990	1.040	390
Pegelbereich in dB(A)	Belastete				
	Fläche (km²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude	
	>55	8,86	11.532	121	20
	>65	2,44	2.105	28	7
>75	0,90	278	0	3	
Lärmkennziffer					
L_{DEN}			L_{Night}		
129.920			193.920		

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

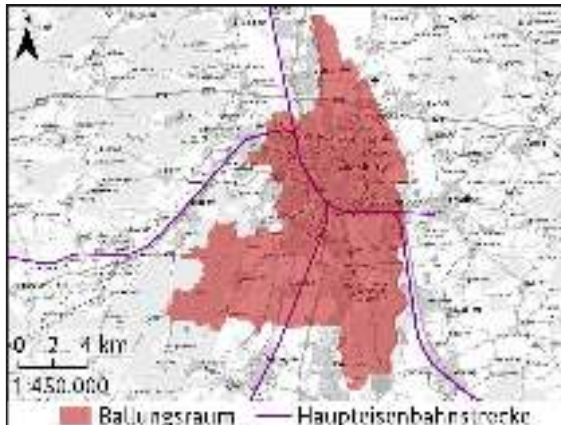
Anzahl der Beteiligungen: 7																			
Frage 1				Frage 2				Frage 3						Frage 4					
1.1	1.2	1.3	1.4	2.1	2.2	2.3	2.4	3.1	3.2	3.3	3.4	3.5	3.6	3.7	3.8	4.1	4.2	4.3	4.4
5	2	0	0	0	3	4	0	6	6	2	1	0	2	3	0	3	5	6	0
Frage 5					Frage 6					Frage 7					Frage 8				
5.1	5.2	5.3	5.4	5.5	6.1	6.2	6.3	6.4	6.5	7.1	7.2	7.3	7.4	7.5	8.1	8.2	8.3	8.4	8.5
2	4	1	0	0	6	4	1	3	0	6	1	1	0	0	0	4	2	1	0
Frage 9					Frage 10				Frage 11				Frage 12						
9.1	9.2	9.3	9.4	9.5	9.6	9.7	9.8	10.1	10.2	10.3	11.1	11.2	11.3	11.4	12.1	12.2	12.3		
0	0	0	0	0	0	7	0	7	0	0	0	2	5	0	1	5	1		

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

Streckennummer	Sanierungsbereich	Lage des Sanierungsbereiches			Schallschutzwände		Lärmsanierte Wohneinheiten	
		von km	bis km	Gesamtlänge in km	Länge der Schallschutzwand in km	Stand der Sanierung	Anzahl der Wohneinheiten	Stand der Sanierung
2550	Aachen	1,9	4,8	2,9	0,0	1	837	1
2550	Aachen-Laurensberg, -Richterich	4,9	9,9	5,0	2,6	1	31	1
2552	Aachen West	-0,3	2,7	3,0	1,4	1	448	1
2600	Aachen	64,4	70,9	6,5	0,4	1	1.056	1

Augsburg

Lärmkartierungsergebnisse für die Hauptbahnstrecken im Ballungsraum



Anzahl der Einwohner: 276.542					
Anzahl der belasteten Einwohner für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)					
>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	
19.850	6.240	2.890	900	380	
Anzahl der belasteten Einwohner für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)					
>45-50	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70
34.790	15.140	4.980	2.240	650	250
Pegelbereich in dB(A)	Belastete				
	Fläche (km²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankhausgebäude	
	>55	16,52	15.527	42	8
	>65	4,06	2.151	2	1
>75	1,18	193	0	0	
Lärmkennziffer					
L_{DEN}			L_{Night}		
158.035			237.138		

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 2																			
Frage 1				Frage 2				Frage 3						Frage 4					
1.1	1.2	1.3	1.4	2.1	2.2	2.3	2.4	3.1	3.2	3.3	3.4	3.5	3.6	3.7	3.8	4.1	4.2	4.3	4.4
2	0	0	0	0	0	2	0	2	1	0	1	0	0	2	0	1	1	2	0
Frage 5					Frage 6					Frage 7					Frage 8				
5.1	5.2	5.3	5.4	5.5	6.1	6.2	6.3	6.4	6.5	7.1	7.2	7.3	7.4	7.5	8.1	8.2	8.3	8.4	8.5
2	0	0	0	0	2	2	1	1	0	1	1	0	0	0	0	1	1	0	0
Frage 9					Frage 10					Frage 11					Frage 12				
9.1	9.2	9.3	9.4	9.5	9.6	9.7	9.8	10.1	10.2	10.3	11.1	11.2	11.3	11.4	12.1	12.2	12.3		
0	0	0	0	0	0	2	0	2	0	0	0	1	1	0	0	2	0		

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

Streckennummer	Sanierungsbereich	Lage des Sanierungsbereiches			Schallschutzwände		Lärmsanierte Wohneinheiten	
		von km	bis km	Gesamtlänge in km	Länge der Schallschutzwand in km	Stand der Sanierung	Anzahl der Wohneinheiten	Stand der Sanierung
5300	Augsburg	0,0	4,4	8,7	6,1	2	16	1
5302		1,2	5,5					
5302	Neusäß	5,4	10,9	5,5	0,0	5	0	5

Stellungnahme des Ballungsraums durch das Umweltamt der Stadt Augsburg

Isophonenband		Anzahl Betroffene	
von [dB(A)]	bis [dB(A)]	L _{DEN}	L _{Night}
>45	50	-	34.790
>50	55	-	15.140
>55	60	19.850	4.980
>60	65	6.240	2.240
>65	70	2.890	650
>70	75	900	250
>75		380	

„Die Anzahl der betroffenen Einwohner für den Schienenverkehr auf den Gleisanlagen der Deutschen Bahn wurde für das Stadtgebiet Augsburg vom Eisenbahn-Bundesamt durch die strategische Lärmkartierung ermittelt und am 30.06.2017 veröffentlicht. Die Ergebnisse sind in nachfolgender Tabelle dargestellt.“

Im Stadtgebiet Augsburg verlaufen die Bahnstrecken nach München (Streckennummer 5503), Ulm (Streckennummer 5302), Donauwörth/ Treuchtlingen (Streckennummer 5300), Buchloe (Streckennummer 5304) und Ingolstadt (Streckennummer 5382).

Augsburg-München (Streckennummer 5503):

An der viergleisig ausgebauten Bahnstrecke Augsburg-München sind beidseitig 2 m bis 3 m (z.T. bis 4 m) hohe Schallschutzwände, die Großteils durch eine Mittelwand zwischen den Gleisen ergänzt wurden, errichtet worden. Für nicht schützbar defassaden wurden passive Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster) gewährt. In der aktuellen Lärmkartierung sind die Lärmschutzwände berücksichtigt.

Augsburg-Ulm (Streckennummer 5302), Augsburg-Donauwörth/ Treuchtlingen (Streckennummer 5300):

Die Bahnstrecke Augsburg-Ulm bzw. Augsburg-Donauwörth/ Treuchtlingen ist im Lärmsanierungsprogramm für Schienenwege des Bundes enthalten. Hier wurde die „Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“ zugrunde gelegt. Insgesamt wurden 6,1 km Lärmschutzwände mit einer Höhe von 2 m bis 3 m, sowie ergänzende passive Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster) vom Eisenbahn-Bundesamt genehmigt. Der aktuelle Umsetzungsstand der Lärmschutzwände reicht von „fertiggestellt“ bis „Bau noch nicht begonnen“.

Augsburg-Buchloe (Streckennummer 5304):

An der Bahnstrecke Augsburg-Buchloe sind sowohl im Innenstadtbereich (Ernst-Lehner-Straße) als auch im Stadtteil Inningen Überschreitungen der Auslösewerte der Lärmsanierung von 67/ 57 dB(A) (tags/ nachts) erkennbar.

Augsburg-Ingolstadt (Streckennummer 5382):

Diese Strecke zweigt in Augsburg-Hochzoll von der Zugstrecke nach München ab. Sie verläuft nur noch über 1,8 km im Stadtgebiet Augsburg. Nach den strategischen Lärmkarten des Eisenbahn-Bundesamtes gibt es auch nur eine Gebäudefassade, die geringfügig die Auslösewerte von 67/ 57 dB(A) (tags/ nachts) überschreitet

Zusammenfassung/ Bewertung:

Die genehmigten und teilweise auch schon umgesetzten Lärmschutzwände an der Strecke Augsburg-Ulm bzw. Augsburg-Donauwörth/ Treuchtlingen sind in der aktuellen Lärmkartierung des Eisenbahn-Bundesamtes noch nicht enthalten. Die Lärmschutzwände an der Strecke Augsburg-München sind zwar enthalten, aber nur mit einer Höhe von 2 m, obwohl diese z.T. deutlich höher sind. Daher wäre die Anzahl der von Bahnlärm betroffenen Einwohner bei Berücksichtigung aller Lärmschutzwände in der richtigen Höhe sicher kleiner. Auch passive Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster) werden in den Lärmkarten nicht erfasst. Diese Einwohner bleiben trotz vorhandener Schallschutzfenster betroffene Einwohner.

Aufgrund des Wegfalls des Schienenbonus (01.01.2015) und der Absenkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung um 3 dB(A) wird eine Neuberechnung des Bedarfs für die Lärmsanierung erforderlich, die das gesamte Schienennetz der Eisenbahnen in der Baulast des Bundes betrifft. Somit wird die Prioritätenliste vollständig überarbeitet, auch die bereits sanierten Abschnitte werden wieder mit betrachtet.

Aus Sicht der Stadt Augsburg besteht v.a. für die Strecke Augsburg-Buchloe Handlungsbedarf, da hier Betroffenheiten > 67/ 57 dB(A) (tags/ nachts) vorliegen und bislang noch keine Schallschutzmaßnahmen ergriffen wurden.“

Bergisch Gladbach

Lärmkartierungsergebnisse für die Haupteisenbahnstrecken im Ballungsraum



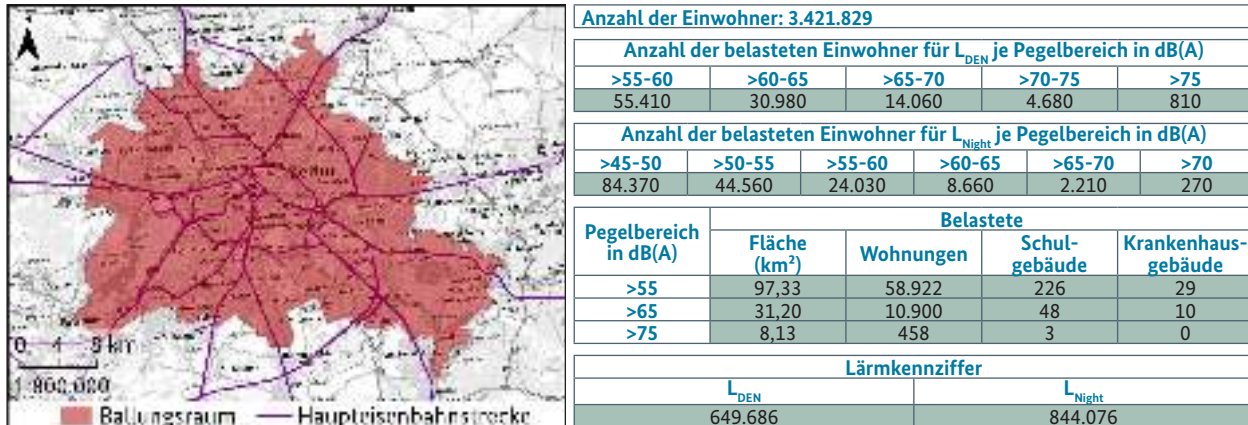
Anzahl der Einwohner: 109.425					
Anzahl der belasteten Einwohner für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)					
>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	
320	310	100	20	0	
Anzahl der belasteten Einwohner für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)					
>45-50	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70
500	370	180	40	10	0
Pegelbereich in dB(A)	Belastete				
	Fläche (km²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausbäude	
	>55	0,34	359	0	0
	>65	0,14	58	0	0
>75	0,03	0	0	0	
Lärmkennziffer					
L_{DEN}			L_{Night}		
4.700			5.893		

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 1																			
Frage 1				Frage 2				Frage 3				Frage 4							
1.1	1.2	1.3	1.4	2.1	2.2	2.3	2.4	3.1	3.2	3.3	3.4	3.5	3.6	3.7	3.8	4.1	4.2	4.3	4.4
1	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	1	1	1	0
Frage 5					Frage 6					Frage 7					Frage 8				
5.1	5.2	5.3	5.4	5.5	6.1	6.2	6.3	6.4	6.5	7.1	7.2	7.3	7.4	7.5	8.1	8.2	8.3	8.4	8.5
1	0	0	0	0	1	1	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Frage 9								Frage 10			Frage 11				Frage 12				
9.1	9.2	9.3	9.4	9.5	9.6	9.7	9.8	10.1	10.2	10.3	11.1	11.2	11.3	11.4	12.1	12.2	12.3		
1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	1	0		

Berlin

Lärmkartierungsergebnisse für die Hauptisenbahnstrecken im Ballungsraum



Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 307																			
Frage 1			Frage 2				Frage 3						Frage 4						
1.1	1.2	1.3	1.4	2.1	2.2	2.3	2.4	3.1	3.2	3.3	3.4	3.5	3.6	3.7	3.8	4.1	4.2	4.3	4.4
259	39	9	0	79	64	159	5	271	191	118	162	70	38	53	4	189	260	273	4
Frage 5					Frage 6					Frage 7					Frage 8				
5.1	5.2	5.3	5.4	5.5	6.1	6.2	6.3	6.4	6.5	7.1	7.2	7.3	7.4	7.5	8.1	8.2	8.3	8.4	8.5
138	151	3	11	4	274	233	93	134	4	267	23	18	5	7	2	64	218	3	20
Frage 9					Frage 10					Frage 11					Frage 12				
9.1	9.2	9.3	9.4	9.5	9.6	9.7	9.8	10.1	10.2	10.3	11.1	11.2	11.3	11.4	12.1	12.2	12.3	12.4	12.5
113	29	46	1	19	27	119	29	267	27	13	10	165	128	4	26	249	32		

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

Streckennummer	Sanierungsbereich	Lage des Sanierungsbereiches			Schallschutzwände			Lärmsanierte Wohneinheiten	
		von km	bis km	Gesamtlänge in km	Länge der Schallschutzwand in km	Stand der Sanierung	Anzahl der Wohneinheiten	Stand der Sanierung	
6020	Berlin Sonnenallee (6020)	16,2	17,3	1,1	0,0	1	0	1	
6021	Berlin Sonnenallee (6021)	0,5	1,0	0,5	0,0	1	0	1	
6081	Berlin-Pankow, -Blankenburg	3,7	8,8	5,1	5,0	1	0	5	
6081	Berlin-Karow	8,8	10,5	1,7	0,0	1	0	1	
6081	Berlin-Karow	10,5	12,4	1,9	0,0	1	15	1	
6109	Berlin Stadtbahn	1,0	10,3	9,3	0,0	1	505	1	
6109	Berlin-Hansaviertel	7,0	7,6	0,6	0,0	1	352	1	
6109	Berlin-Charlottenburg Lärmvorsorge	11,3	12,4	1,1	0,0	1	0	1	
6126	Berlin Wegedornsiedlung	38,3	38,6	0,3	0,0	1	13	1	
6126	Berlin Sachsenbergsiedlung	39,1	39,5	0,4	0,0	1	41	1	
6126	Berlin Siedlung Wendenheide	42,5	43,5	1,0	0,0	1	31	1	

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche mit Prioritätszahlen der Lärmsanierungsabschnitte

Streckennummer	Nr. des Sanierungsabschnittes	Prioritätszahl des Sanierungsabschnittes	Sanierungsbereich	Lage des Sanierungsbereiches		
				von km	bis km	Gesamtlänge in km
6020	123	2,826	Berlin Schönhauser Allee	5,1	5,7	0,7
6020	123	2,826	Berlin Wichert-, Grellstraße	6,0	7,2	1,2
6020	123	2,826	Berlin Storkower Straße	8,0	9,3	1,3
6020	123	2,826	Berlin Pettenkoferstraße	11,0	11,6	0,6
6020	123	2,826	Berlin Gürtelstraße	12,0	12,1	0,1
6067	124	0,525	Berlin-Hohenschönhausen	2,1	4,7	2,6
6067	124	0,525	Berlin-Malchow	5,4	6,2	0,8
6067	124	0,525	Berlin-Blankenburg	7,3	8,5	1,2
6080	124	0,525	Berlin-Wuhlheide	25,0	26,9	1,9
6080	124	0,525	Berlin-Biesdorf Nord	32,6	32,9	0,3
6081	124	2,826	Berlin Norwegerstraße	2,8	3,1	0,3
6081	124	0,525	Berlin-Karow	13,5	13,7	0,3
6081	124	0,525	Berlin-Buch	14,4	16,0	1,6
6081	169	0,598	Zepernick	16,0	18,3	2,3
6087	124	0,525	Berlin-Blankenfelde	3,3	3,7	0,4
6100	123	2,826	Berlin-Spandau, -Albrechtshof	10,1	17,4	7,3
6109	123	2,826	Berlin-Charlottenburg	14,4	14,8	0,4
6109	123	2,826	Berlin-Charlottenburg	15,0	15,5	0,5
6109	123	2,826	Berlin-Charlottenburg	15,8	15,9	0,1

Streckennummer	Nr. des Sanierungsabschnittes	Prioritätszahl des Sanierungsabschnittes	Sanierungsbereich	Lage des Sanierungsbereiches		
				von km	bis km	Gesamtlänge in km
6109	123	2,826	Berlin Machandelweg	16,5	16,9	0,4
6118	125	2,410	Berlin-Grünwald	3,4	3,5	0,1
6126	167	0,564	Schönefeld	34,6	36,8	2,2
6126	125	2,410	Berlin Siedlung Falkenhöhe	36,8	37,6	0,8
6126	125	2,410	Berlin-Adlershof	40,4	41,9	1,5
6140	124	0,525	Berlin-Lichtenberg	0,2	1,3	1,1
6142	125	2,410	Berlin-Baumschulenweg	4,9	5,5	0,6
6142	125	2,410	Berlin-Schönevide	7,3	8,0	0,7
6142	125	2,410	Berlin Siedlung Spreetal	11,2	11,5	0,3
6142	125	2,410	Berlin-Bohnsdorf	13,5	14,7	1,2
6142	125	2,410	Berlin-Eichwalde	18,2	18,4	0,2
6142	228	0,582	Eichwalde	18,5	19,6	1,1
6153	125	2,410	Berlin-Rummelsburg	2,7	3,7	1,0
6153	125	2,410	Berlin-Karlshorst	6,3	7,4	1,1
6153	125	2,410	Berlin-Wuhlheide	7,8	8,6	0,8
6153	125	2,410	Berlin-Köpenick (Erg. LV)	10,6	12,0	1,4
6153	125	2,410	Berlin-Köpenick (Erg. LV)	12,8	16,5	3,7
6153	125	2,410	Berlin-Wilhelmshagen	21,5	22,2	0,7
6153	165	2,830	Erkner	23,2	26,2	3,0

Stellungnahme des Ballungsraums von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz in Berlin

„Aus Berlin wurden etwa 300 Hinweise in der 1. Phase der Beteiligung gegeben. Die überwiegende Anzahl der Hinweisgeber fühlt sich stark durch Eisenbahnlärm gestört (85 %) und Schienenverkehrslärm ist bei ihnen vor Ort das vordringlichste Lärmproblem (87 %). Berlin ist neben Köln eine der beiden bundesweiten Großstädte, die sowohl für den Tag- (L_{DEN}) als auch für den Nachtzeitraum (L_{Night}) zu den 3 Großstädten mit den höchsten Lärmkennziffern (LKZ) gehört.

Dies spiegelt - neben den Belastetenzahlen aus der Lärmkartierung - die weiterhin hohe Betroffenheit von Berlin durch Eisenbahnlärm wider. Maßnahmen zur Lärminderung für die Berliner Betroffenen sind daher erforderlich und sollten umgesetzt werden. Einige streckenbezogene Lärminderungs-Planungen für Berlin sind in den Tabellen 4 und 5 des Anhangs zum Lärmaktionsplan Teil A dargestellt. Weitere darüberhinausgehende Lärminderungsplanungen für Eisenbahnlärm sollten diskutiert, analysiert und gegebenenfalls umgesetzt werden. Aktive Maßnahmen der Lärminderung an der Strecke oder an Fahrzeugen sollten dabei vorrangig geprüft werden, um im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie auch den Außenraum zu schützen. Zudem sollten im Rahmen von Untersuchungen zur Lärminderung auch die innovativen Maßnahmen des Lärmschutzes wie niedrige Schallschutzwände etc. in die Prüfung und Umsetzung einbezogen werden.

Für Berlin wird eine Zunahme des Schienengüterverkehrs um 37 % für 2030 prognostiziert. Die Erhöhung der Berliner Lärmbelastung als Folge dieser deutlichen Verkehrszunahmen sollte dargestellt und bei Bedarf sollten Lärminderungsmaßnahmen zur Bewältigung umgesetzt werden. So könnte beispielsweise auch untersucht werden, ob diese zusätzlichen Verkehre so geführt werden können, dass geringere Belastungen durch Schienenverkehrslärm ausgelöst werden.

Geprüft werden sollte auch, ob sich Berlin als Standort für Monitoring-Stationen des Eisenbahnlärms anbietet.

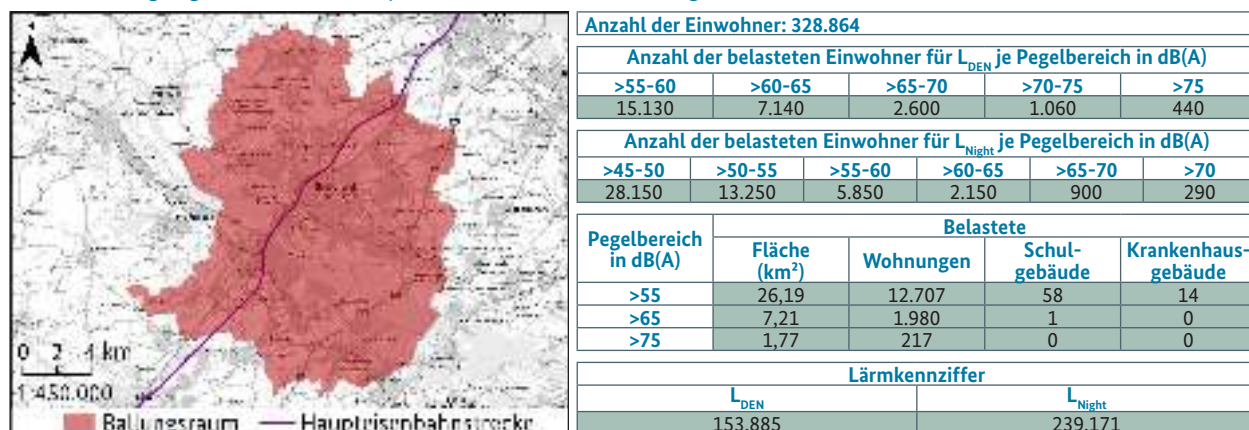
Eine Verknüpfung zwischen Lärmaktionsplanung an der Schiene und bundesweiter Lärminderungsplanung von Eisenbahnlärm wie beispielsweise das freiwillige Lärmsanierungsprogramm wird als sinnvoll angesehen.

Der Anhang zum Lärmaktionsplan Teil A ist nicht vollständig: Für Berlin fehlt zur Strecke 6081 für die laufende Lärmsanierung in Tabelle 4 die Darstellung der aktiven und passiven Maßnahmen in der Ortsdurchfahrt Pankow. Es wird um Vervollständigung der Maßnahmen gebeten. Der Anhang zum Lärmaktionsplan Teil A ist sehr unübersichtlich, eine graphische Darstellung oder eine Datenübergabe der verorteten durchgeführten bzw. geplanten Maßnahmen wäre hilfreich.

Die Beteiligung zum Lärmaktionsplan Berlin 2018 – 2023 ist für Ende April bis Ende Mai 2018 geplant. Für Berlin werden im Rahmen der Berliner Beteiligung weitere Hinweise zum Schienenverkehrslärm an Haupteisenbahnstrecken des Bundes erwartet. Insbesondere, da das Eisenbahnbundesamt in 2017 und 2018 zum ersten Mal bundesweit die Lärmaktionsplanung an Haupteisenbahnstrecken des Bundes durchführt. Diese Hinweise werden dem Eisenbahnbundesamt zur Verfügung gestellt und sollten in weitere Planungsprozesse einfließen können.“

Bielefeld

Lärmkartierungsergebnisse für die Hauptisenbahnstrecken im Ballungsraum



Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 9																			
Frage 1				Frage 2				Frage 3						Frage 4					
1.1	1.2	1.3	1.4	2.1	2.2	2.3	2.4	3.1	3.2	3.3	3.4	3.5	3.6	3.7	3.8	4.1	4.2	4.3	4.4
8	1	0	0	0	4	5	0	8	4	0	1	3	1	3	0	6	8	8	0
Frage 5					Frage 6					Frage 7					Frage 8				
5.1	5.2	5.3	5.4	5.5	6.1	6.2	6.3	6.4	6.5	7.1	7.2	7.3	7.4	7.5	8.1	8.2	8.3	8.4	8.5
2	7	0	0	0	8	7	1	4	0	7	2	1	0	0	0	4	5	0	0
Frage 9					Frage 10			Frage 11				Frage 12							
9.1	9.2	9.3	9.4	9.5	10.1	10.2	10.3	11.1	11.2	11.3	11.4	12.1	12.2	12.3					
6	0	1	0	1	7	1	1	1	3	5	0	1	8	0					

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

Streckennummer	Sanierungsbereich	Lage des Sanierungsbereiches			Schallschutzwände		Lärmsanierte Wohneinheiten	
		von km	bis km	Gesamtlänge in km	Länge der Schallschutzwand in km	Stand der Sanierung	Anzahl der Wohneinheiten	Stand der Sanierung
1700	Bielefeld Nord	101,4	107,1	5,7	3,1	4	0	5
1700	Bielefeld Mitte	107,1	113,0	5,9	2,8	4	0	5
1700	Bielefeld Süd	113,0	120,4	7,4	3,6	4	0	5
1700	Gütersloh	120,3	124,6	4,3	0,0	5	0	5

Stellungnahme des Ballungsraums durch das Umweltplanungsamt der Stadt Bielefeld

„Informationen und Vorschläge des Ballungsraums Bielefeld zu Lärminderungsmaßnahmen: Laut strategischer Lärmkartierung für Hauptisenbahnstrecken mit mehr als 30.000 Zügen pro Jahr aus dem Jahr 2017 sind rd. 15 % der Bielefelder/innen (50.590 EW) in der Nacht (L_{Night} , 8 h) ab 45 dB(A) sowie rd. 8 % der Bielefelder/innen (26.370 EW) am Gesamttag (L_{DEN} , 24 h) ab 55 dB(A) erheblich umgebungslärmbelastet. Die Bielefeld in einer Länge von 20 km durchquerenden Hauptisenbahnstrecken 1700 Hannover-Hamm (Westf.) sowie 2990 Minden (Westf.)-Hamm (Westf.) gehören zum Vorrangnetz der Schienenwege und sind Hauptlärmquellen im Stadtgebiet.

Die gesamte Ortsdurchfahrt Bielefelds wird aufgrund der Überschreitungen der Lärmgrenzwerte in drei Abschnitten „Nord, Mitte, Süd“ saniert. Diese Sanierungsabschnitte sind im bisherigen Lärmaktionsplan (LAP) Teil A genannt, ohne dass der aktuell vor Ort vorgesehene Umfang an Lärmschutzmaßnahmen, wie der Bau von Lärmschutzwänden und die Förderung von Lärmschutzfenstern, schon konkret enthalten ist. Im Aufstellungsverfahren des LAP sollten die vom Vorhabenträger DB Netz AG ermittelten Lärmschutzmaßnahmen abgestimmt, durch das Eisenbahnbundesamt berücksichtigt sowie in der Maßnahmenübersicht des LAP Teil B abschließend übernommen werden.

Im Sanierungsabschnitt „Bielefeld Nord“ werden in einer Länge von ca. 4,8 km Lärmschutzwände in 3 m Höhe von Juli 2018 bis Mai 2019 errichtet und ab Ende 2019 Lärmschutzfenster gefördert. Hierdurch werden die Lärmbelastungen durchschnittlich um ca. 6 bis 7 dB(A) gemindert. Nach maximaler Schätzung könnten 1.030 Einwohner zukünftig hinter schallgedämmten Fenstern entlastet werden, wenn alle grundsätzlich Anspruchsberechtigten Lärmschutzfenster beantragen.

Im Sanierungsabschnitt „Bielefeld Süd“ werden in einer Länge von ca. 2,1 km Lärmschutzwände in 3 m Höhe ab 2021 gebaut und ab 2022 Lärmschutzfenster gefördert. Um die Wirksamkeit der Lärmschutzmaßnahmen im LAP darzustellen, sollte im Aufstellungsverfahren die erzielbare Pegelminderung sowie die geschätzte Entlastetenzahl hinter schallgedämmten Fenstern mit dem Vorhabenträger der Lärmsanierung abgestimmt und in den LAP Teil B abschließend aufgenommen werden.

Im Sanierungsabschnitt „Bielefeld Mitte“ ist der Bau von Lärmschutzwänden in einer derzeit noch nicht bekannten Länge ab

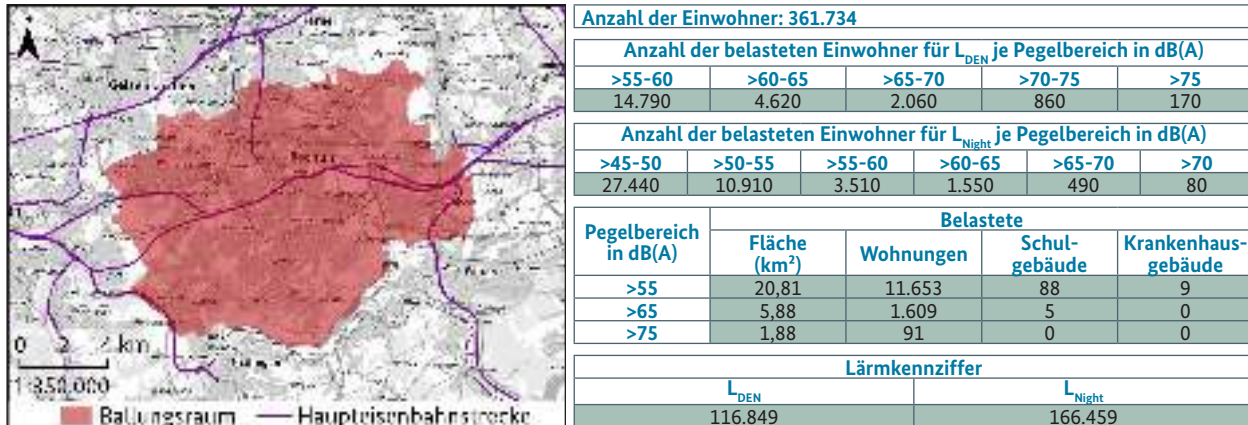
2022 sowie die Förderung von Lärmschutzfenstern ab 2023 vorgesehen. Bis zur Fertigstellung des LAP Teil B im Juli 2018 sollten die Ergebnisse der noch laufenden Lärmuntersuchungen des Vorhabenträgers abgestimmt und ins Planwerk integriert werden.

Bei der zukünftigen Fortschreibung der Lärmaktionsplanung sollten die Lärmschutzmaßnahmen der Deutschen Bahn aus der freiwilligen Lärmsanierung in Karten dargestellt sowie frühzeitig in die Arbeiten zur Lärmkartierung eingebunden werden. Hierdurch wären die Ergebnisse und Darstellungen der Lärmpegelklassen aktueller und möglichst realistisch. Die erzielten Lärminderungseffekte könnten öffentlich nachvollziehbar wahrgenommen werden.

Die generelle Zielsetzung, dass die Lärmaktionsplanung (Lärmkartierung) in Zukunft stärker mit der freiwilligen Lärmsanierung verknüpft werden soll, ist weiterzuverfolgen und könnte längerfristig die Effizienz der Maßnahmenplanung erhöhen.“

Bochum

Lärmkartierungsergebnisse für die Hauptisenbahnstrecken im Ballungsraum



Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 17																			
Frage 1					Frage 2					Frage 3					Frage 4				
1.1	1.2	1.3	1.4	2.1	2.2	2.3	2.4	3.1	3.2	3.3	3.4	3.5	3.6	3.7	3.8	4.1	4.2	4.3	4.4
13	4	0	0	3	4	10	0	16	6	5	9	3	4	5	0	13	14	16	0
Frage 5					Frage 6					Frage 7					Frage 8				
5.1	5.2	5.3	5.4	5.5	6.1	6.2	6.3	6.4	6.5	7.1	7.2	7.3	7.4	7.5	8.1	8.2	8.3	8.4	8.5
10	7	0	0	0	17	15	3	6	0	12	3	1	2	1	0	8	8	0	1
Frage 9					Frage 10					Frage 11					Frage 12				
9.1	9.2	9.3	9.4	9.5	9.6	9.7	9.8	10.1	10.2	10.3	11.1	11.2	11.3	11.4	12.1	12.2	12.3		
6	2	2	0	2	2	9	2	15	2	0	3	4	10	0	1	16	0		

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

Streckennummer	Sanierungsbereich	Lage des Sanierungsbereiches			Schallschutzwände			Lärmsanierte Wohneinheiten	
		von km	bis km	Gesamtlänge in km	Länge der Schallschutzwand in km	Stand der Sanierung	Anzahl der Wohneinheiten	Stand der Sanierung	
2140	Bochum Knoten	1,2	4,0	27,5	4,6	2	349	1	
2151		54,5	56,4						
2153		16,7	20,7						
2158		146,1	154,3						
2160		8,5	16,0						
2291		139,5	141,2						
2505		48,9	51,0						
2100	Dortmund Knoten 2	1,2	8,1	39,3	1,3	1	63	1	
2103		168,1	178,1						
2132		3,9	5,2						
2158		154,8	163,7						
2550		150,3	150,5						
2650		112,5	128,9						

Stellungnahme des Ballungsraums durch das Umwelt- und Grünflächenamt der Stadt Bochum

„Nach Auswertung der Lärmkartierung ergeben sich für Bochum folgende Lärmschwerpunkte mit folgenden Betroffenenzahlen. Wir bitten um entsprechende Berücksichtigung bei der Lärmaktionsplanung.

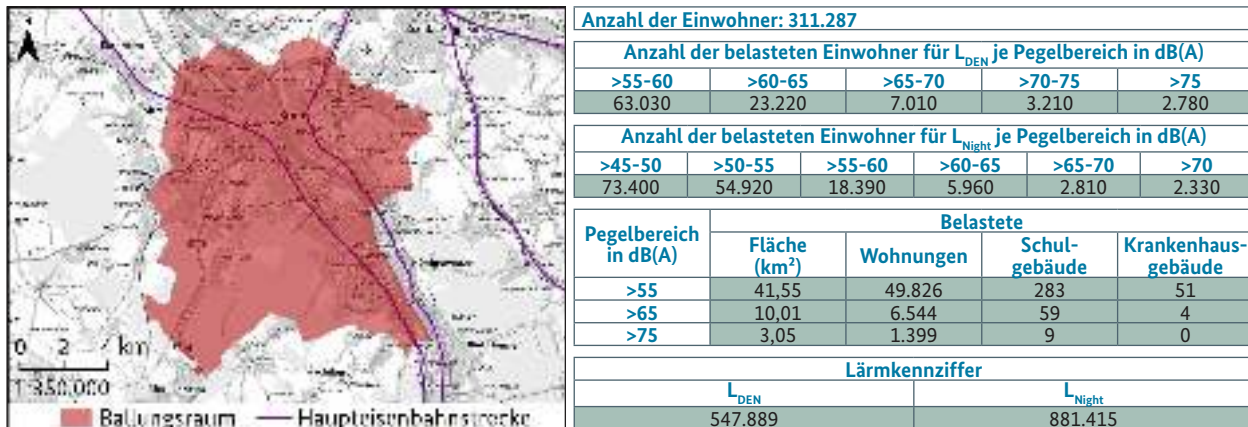
Darüber hinaus bitten wir ebenfalls, die sich durch die S-Bahn-Taktverdichtung und den RRX ergebenden höheren Belastungszahlen sowie Streckenveränderungen bei der Überprüfung zu berücksichtigen (insbesondere bei Lärmschwerpunkt 2).“

Lärmschwerpunkt (LSP)	Linien Nr.	Streckenbeschreibung	Intervall in dB(A)	Betroffene Einwohner		Länge	Personen-/ Güterverkehr*	Hauptstrecke/ BR*
				L _{DEN}	L _{Night}			
1	2160 2291	BO-Leithe - Wattenscheid - Eppendorf Essen Hbf. - BO Hbf.	60-65	1.2010	520	5.000	P + G	H
			65-70	670	80			
			70-75	210	20			
			> 75	40	-			
2	2291	Essen Hbf. - BO Hbf.	60-65	430	120	3.400	P	H
			65-70	150	-			
			70-75	50	-			
			> 75	-	-			
3	2150 2158 2160 2190 2194 2291	BO Hbf. - Prinz-von-Preußen BO Hbf. - Prinz-von-Preußen BO-Leithe - Wattenscheid - Eppendorf BO Hbf. - BO Langendreer (S-B) BO Hbf. - BO West Essen Hbf. - BO Hbf.	60-65	680	230	3.000	P + G	H
			65-70	280	20			
			70-75	110	-			
			> 75	-	-			
			60-65	230	-			
3a	2153 2194	BO-Süd - BO West - BO-Hamme BO Hbf. - BO West	65-70	10	-	1.300	P + G	BR
			70-75	-	-			
			> 75	-	-			
			60-65	730	150			
4	2152 2153	BO Präsident - BO Riemke BO-West - BO-Hamme - BO-Riemke	65-70	220	10	2.000	P	H
			70-75	20	-			
			> 75	-	-			
			60-65	180	40			
5	2152 2153	BO Präsident - BO Riemke BO-West - BO-Hamme - BO-Riemke	65-70	60	-	500	P	H
			70-75	-	-			
			> 75	-	-			
			60-65	520	200			
6	2152 2153	BO Präsident - BO Riemke BO-West - BO-Hamme - BO-Riemke	65-70	200	110	1.200	P	H
			70-75	120	20			
			> 75	50	-			
			60-65	920	720			
6a	2151 2152	BO Präsident - Prinz-von-Preußen BO Präsident - BO Riemke	65-70	750	320	2.500	G	BR
			70-75	410	110			
			> 75	170	10			
			60-65	430	280			
7	2158 2151 2190	P.-v. Preußen - BO-Langendreer - DO Hbf. BO Präsident - BO-Langendreer BO Hbf. - BO Langendreer (S-B)	65-70	320	90	3.200	P + G	H
			70-75	150	10			
			> 75	20	-			
			60-65	2.280	640			
8	2158 2151 2190	P.-v. Preußen - BO-Langendreer - DO Hbf. BO Präsident - BO-Langendreer BO Hbf. - BO Langendreer (S-B)	65-70	880	240	4.600	P + G	H
			70-75	350	20			
			> 75	70	-			
			60-65	50	-			
9	2158 2125 2190 2151	BO Langendeer - Dortmund Hbf. Stockumer Str. - Lütgendortmund- DO Hbf. BO Langendreer - Dortmund Hbf. Prinz-von-Preußen - BO -Langendreer	65-70	10	-	900	P + G	H
			70-75	-	-			
			> 75	-	-			
			60-65	1.030	100			
10	2125 2140 2142 2151 2158 2190	Stockumer Str. - Dortmund Hbf. BO Langendreer - Witten Hbf. BO-Langendreer - BO-Langendreer Kreuz Prinz-von-Preußen - BO -Langendreer P.-v.-Preußen - BO Langendeer - DO Hbf. BO Langendreer - DO Kley - DO Hbf.	65-70	170	30	3.400	P + G	H
			70-75	50	-			
			> 75	-	-			
			60-65	1.030	20			
11	2125 2140	Stockumer Str. - Lütgendortmund - DO Hbf. BO Langendreer - Witten Hbf.	65-70	170	-	2.500	P	H
			70-75	50	-			
			> 75	-	-			

* BR = Strecke, die durch den Ballungsraum führt.“

Bonn

Lärmkartierungsergebnisse für die Hauptisenbahnstrecken im Ballungsraum



Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 375																			
Frage 1			Frage 2				Frage 3						Frage 4						
1.1	1.2	1.3	1.4	2.1	2.2	2.3	2.4	3.1	3.2	3.3	3.4	3.5	3.6	3.7	3.8	4.1	4.2	4.3	4.4
303	63	9	0	6	227	139	3	360	254	36	172	21	47	40	2	215	288	331	4
Frage 5					Frage 6					Frage 7					Frage 8				
5.1	5.2	5.3	5.4	5.5	6.1	6.2	6.3	6.4	6.5	7.1	7.2	7.3	7.4	7.5	8.1	8.2	8.3	8.4	8.5
152	196	12	7	8	322	292	132	159	8	252	44	74	18	16	3	189	157	19	7
Frage 9					Frage 10					Frage 11					Frage 12				
9.1	9.2	9.3	9.4	9.5	9.6	9.7	9.8	10.1	10.2	10.3	11.1	11.2	11.3	11.4	12.1	12.2	12.3		
110	35	53	7	3	33	176	35	343	23	9	29	186	148	12	108	250	17		

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

Streckennummer	Sanierungsbereich	Lage des Sanierungsbereiches			Schallschutzwände			Lärmsanierte Wohneinheiten	
		von km	bis km	Gesamtlänge in km	Länge der Schallschutzwand in km	Stand der Sanierung	Anzahl der Wohneinheiten	Stand der Sanierung	
2324	Bonn-Beuel	88,8	90,2	1,4	0,0	1	0	1	
2324	Bonn-Beuel, -Limperich	91,2	92,1	0,9	0,0	1	0	1	
2324	Bonn-Oberkassel	93,3	95,2	1,9	0,8	1	86	1	
2630	Bornheim	18,0	27,4	9,4	2,4	4	0	5	
2630	Bonn-Tannenbusch	27,4	29,7	2,3	0,3	1	18	1	
2630	Bonn 1 und 2	30,4	32,1	3,9	0,0	1	1.015	1	
2630	Bonn-Bad Godesberg	32,2	34,4		1,4	1	602	1	
2630	Bonn-Mehlem	36,3	40,4	4,1	1,7	1	189	1	

Stellungnahme des Ballungsraums durch das Amt für Umwelt, Verbraucherschutz und Lokale Agenda der Stadt Bonn

„Die unmittelbar an den beiden Haupttrassen der DB gelegenen Flächen sind die am stärksten durch Verkehrslärm vorbelasteten Areale im Stadtgebiet von Bonn. Die aktuelle Lärmstatistik der Umgebungslärmkartierung (Stufe 3) des Eisenbahn Bundesamtes weist für das Stadtgebiet von Bonn im Vergleich zu der vor 5 Jahren veröffentlichten Statistik der Stufe 2 folgende Ergebnisse auf:

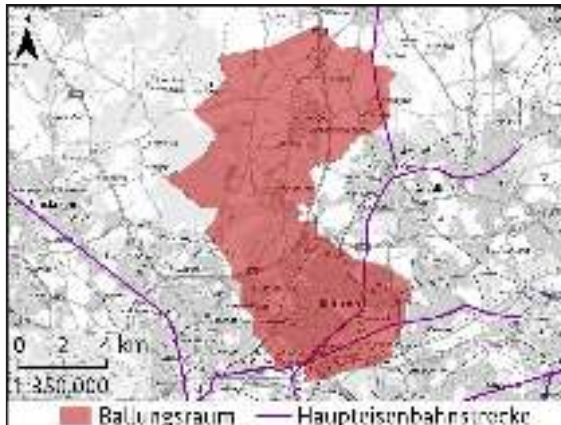
Die durch Bahnlärm belasteten Flächen entlang der Haupteisenbahnstrecken haben sich in den vergangenen 5 Jahren vergrößert. Waren vor 5 Jahren noch 37,3 km² im Tagesmittel durch Schienenverkehrslärm > 55 dB(A) belastet, sind es gemäß der aktuellen Statistik 41,55 km². In Bezug auf den Pegelbereich > 65 dB(A) sind aktuell 10,01 km² betroffen, während es 5 Jahre zuvor nur 8,7 km² waren. Diese Berechnungsergebnisse decken sich nicht mit dem erklärten Ziel, den Schienenlärm bis 2020, bezogen auf das Ausgangsjahr 2000, zu halbieren und sollten nochmals auf Plausibilität geprüft werden.

Laut aktueller EBA-Statistik gibt es in Bonn 283 Schulen sowie 51 Krankenhäuser, die sich in Pegelbereichen mit Bahnlärm > 55 dB(A) als Tagesmittelwert befinden. Beide Zahlen sind zweifelsfrei nicht korrekt. In Bonn sind aktuell insgesamt nur 102 Schulen vorhanden. Eine Plausibilitätsprüfung der Kartierungsergebnisse durch das EBA für das Stadtgebiet von Bonn ist unerlässlich.

Das sogenannte freiwillige Lärmsanierungsprogramm an den Schienenwegen des Bundes wurde in der Ortsdurchfahrt Bonn im Jahr 2008 abgeschlossen. Seit diesem Zeitpunkt stehen für Bonn keine Fördermittel für Lärmsanierung im Rahmen dieses Programms mehr zur Verfügung. In der Zwischenzeit wurden die Sanierungspegel für Wohnbebauung am Tag von 70 auf 67 dB(A) und in der Nacht von 60 auf 57 dB(A) durch den Bund abgesenkt. Des Weiteren ist der sogenannte Schienenbonus von 5 dB(A) in der aktuellen Fassung des Berechnungsprogramms Schall 03 entfallen, so dass im Falle einer neuen Bestandsaufnahme erheblich mehr Bonner Bürgerinnen und Bürger, die entlang der Haupteisenbahntrassen wohnen, Anspruch auf Leistungen auf Grundlage dieses Programms hätten. Aus diesem Grund wird im Interesse der Betroffenen eine möglichst zeitnahe Überprüfung für Bonn als erforderlich angesehen.“

Bottrop

Lärmkartierungsergebnisse für die Haupt Eisenbahnstrecken im Ballungsraum



Anzahl der Einwohner: 116.055					
Anzahl der belasteten Einwohner für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)					
>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	
7.730	3.420	1.110	470	130	
Anzahl der belasteten Einwohner für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)					
>45-50	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70
13.220	6.740	2.700	910	370	100
Pegelbereich in dB(A)	Belastete				
	Fläche (km²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausbäude	
	>55	10,03	6.227	9	0
	>65	2,97	828	1	0
>75	0,80	64	0	0	
Lärmkennziffer					
L_{DEN}			L_{Night}		
70.396			111.566		

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

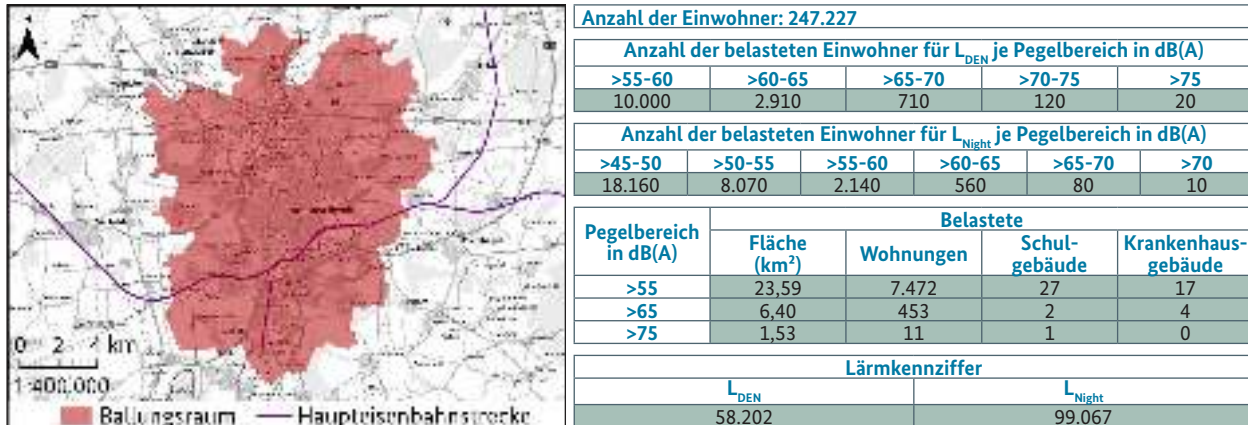
Anzahl der Beteiligungen: 60																			
Frage 1				Frage 2				Frage 3						Frage 4					
1.1	1.2	1.3	1.4	2.1	2.2	2.3	2.4	3.1	3.2	3.3	3.4	3.5	3.6	3.7	3.8	4.1	4.2	4.3	4.4
58	1	0	1	0	52	7	1	59	56	43	47	42	7	46	1	55	58	57	1
Frage 5					Frage 6					Frage 7					Frage 8				
5.1	5.2	5.3	5.4	5.5	6.1	6.2	6.3	6.4	6.5	7.1	7.2	7.3	7.4	7.5	8.1	8.2	8.3	8.4	8.5
7	51	0	0	2	56	55	42	50	1	9	6	9	0	39	0	5	52	0	3
Frage 9					Frage 10					Frage 11				Frage 12					
9.1	9.2	9.3	9.4	9.5	9.6	9.7	9.8	10.1	10.2	10.3	11.1	11.2	11.3	11.4	12.1	12.2	12.3		
40	0	1	0	0	0	18	1	59	0	1	38	14	6	2	4	55	1		

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

Streckennummer	Sanierungsbereich	Lage des Sanierungsbereiches			Schallschutzwände		Lärmsanierte Wohneinheiten	
		von km	bis km	Gesamtlänge in km	Länge der Schallschutzwand in km	Stand der Sanierung	Anzahl der Wohneinheiten	Stand der Sanierung
2206 2242 2243 2250	Bottrop Knoten	12,2 0,7 7,4 3,7	16,9 1,1 7,7 9,0	10,7	6,6	2	48	1
2250 2206	Bottrop-Vonderort	1,9 16,9	3,5 18,6	3,3	0,7	1	188	1

Braunschweig

Lärmkartierungsergebnisse für die Hauptisenbahnstrecken im Ballungsraum



Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 24																			
Frage 1					Frage 2					Frage 3					Frage 4				
1.1	1.2	1.3	1.4	2.1	2.2	2.3	2.4	3.1	3.2	3.3	3.4	3.5	3.6	3.7	3.8	4.1	4.2	4.3	4.4
19	5	0	0	0	16	8	0	24	15	8	8	0	7	3	0	6	15	22	0
Frage 5					Frage 6					Frage 7					Frage 8				
5.1	5.2	5.3	5.4	5.5	6.1	6.2	6.3	6.4	6.5	7.1	7.2	7.3	7.4	7.5	8.1	8.2	8.3	8.4	8.5
4	20	0	0	0	21	20	1	8	0	21	2	1	0	0	0	7	11	2	4
Frage 9					Frage 10					Frage 11					Frage 12				
9.1	9.2	9.3	9.4	9.5	9.6	9.7	9.8	10.1	10.2	10.3	11.1	11.2	11.3	11.4	12.1	12.2	12.3		
8	0	1	0	0	0	13	3	21	1	2	1	7	16	0	2	22	0		

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

Streckennummer	Sanierungsbereich	Lage des Sanierungsbereiches			Schallschutzwände			Lärmsanierte Wohneinheiten	
		von km	bis km	Gesamtlänge in km	Länge der Schallschutzwand in km	Stand der Sanierung	Anzahl der Wohneinheiten	Stand der Sanierung	
1900	Braunschweig-Gartenstadt, City, -Timmerlah, -Helmstedter Straße	3,4	9,1	13,7	1,2	1	168	1	
1730		53,1	55,4						
1730		57,1	61,0						
1911		62,7	64,5						
1730	Braunschweig-Broitzem	55,4	57,0	1,6	1,3	1	28	1	
1900	Braunschweig Brodweg	5,3	5,5	0,2	0,0	1	5	1	

Stellungnahme des Ballungsraums durch die Abteilung Umweltschutz der Stadt Braunschweig

„Der Schienenverkehr ist der zweitbedeutendste Verkehrslärmerzeuger im Ballungsraum Braunschweig. Betrachtet man den Schienenverkehrslärm jedoch im Verhältnis zu seiner Transportleistung, wird deutlich, dass die Bahn ein vergleichsweise umweltfreundliches Verkehrsmittel darstellt. Die Stadt Braunschweig begrüßt ausdrücklich einen hohen Anteil des Schienenverkehrs am Personen- und Güterverkehr.“

Gleichwohl verursacht der Schienenverkehr vielerorts starke Lärmbelastungen. Es bestehen zwar eine Reihe von technischen Möglichkeiten zur Lärminderung, allerdings ist der Handlungsspielraum der Kommunen teilweise sehr begrenzt, wenn es darum geht, Maßnahmen zur Lärminderung beim Schienenverkehr umzusetzen. Da die Gemeinden keine Zuständigkeiten für Bahnen nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) besitzen, wozu die Eisenbahnen des Bundes und die nichtbundeseigenen Eisenbahnen gehören, beschränkt sich ein kommunaler Einfluss auf die lokalen Straßenbahnstrecken und Lärminderungsmaßnahmen bei Wohngebietsplanungen in der Nähe von Schienen.

Der Schienenverkehr in Braunschweig setzt sich zusammen aus dem Verkehr auf den Eisenbahnstrecken und dem öffentlichen Nahverkehr auf dem Straßenbahnnetz. Eine wichtige Eisenbahnverbindung verläuft in West-Ost-Richtung. Auf dieser Trasse ist ein hohes Verkehrsaufkommen, sowohl im Personenfernverkehr beispielsweise zwischen Hannover und Berlin als auch im Güterverkehr zu verzeichnen. An dieser Trasse liegt auch der Hauptbahnhof Braunschweig und der Güter- und Rangierbahnhof. Insgesamt weist das Streckennetz der Eisenbahn in Braunschweig eine Länge von ca. 60 km auf.

Aus den Lärmkarten zum Schienenverkehr wird deutlich, dass die Eisenbahntrassen das Stadtgebiet im südlichen Teil flächig verlärmern. Züge auf den Bahntrassen sind an vielen Stellen kilometerweit zu hören. In Detailberechnungen zeigt sich, dass auf die Eisenbahn der größte Anteil der Belastung durch Schienenlärm zurückzuführen ist. Im Schienennetz der DB betragen die maximalen Immissionspegel am Tage mehr als 75 dB(A) und nachts mehr als 70 dB(A). Weiterhin zeigen die Lärmkarten

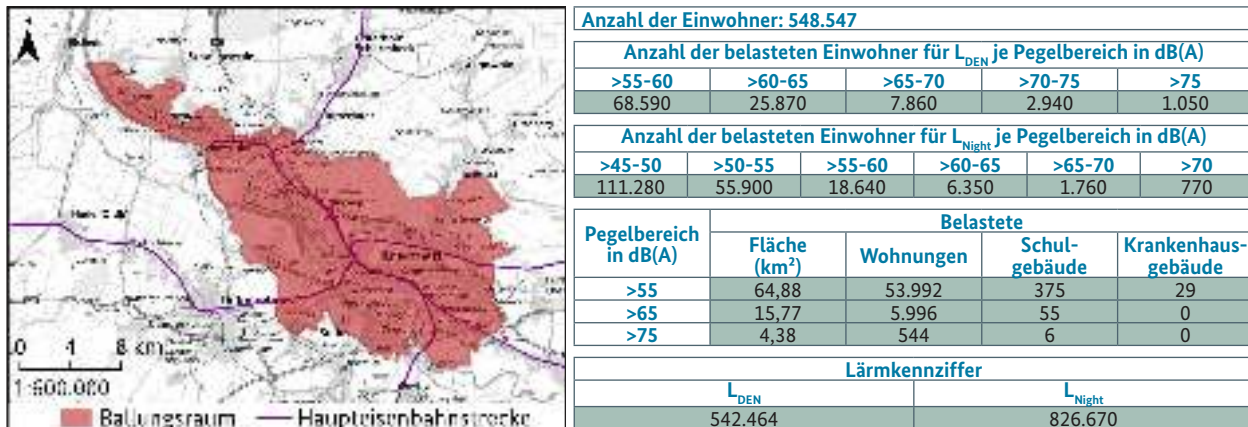
zum Schienenverkehr, dass die durch die Eisenbahnen erzeugten Schallpegel rasch abnehmen und nur im direkten Umfeld (einem Korridor von ca. 120 m) Immissionen über 75 dB(A) verursachen. Der optische Eindruck auf der Karte wird bestätigt durch die Statistik zur betroffenen Fläche und zur Zahl der betroffenen Einwohner. Insgesamt sind mehr als 14.000 Einwohner Braunschweigs von einer Lärmbelastung durch Eisenbahnverkehr $L_{DEN} > 55$ dB(A) betroffen, davon sind ca. 900 Einwohner Lärmbelastungen oberhalb des gesundheitlichen Schwellenwertes ausgesetzt. Die vom Eisenbahnlärm belastete Fläche erstreckt sich dabei über mehr als 36 km². Beim Schienenlärm zeigt sich, wie weit sich der Schall ausbreiten kann und welche Bedeutung die Bebauung für die Schallausbreitung hat. Auf freien Flächen breitet sich der Schall ungehindert aus. Dort, wo Bebauung ein Hindernis bildet, ist die Belastung der dahinterliegenden Bereiche deutlich reduziert.

Aufgrund des reduzierten Verkehrsaufkommens sind die Schallpegel entlang der Bahntrassen zur Nachtzeit niedriger als am Tage. An der Bahntrasse in Ost-West-Richtung sind aber auch in der Nacht teilweise erhebliche Lärmbelastungen zu verzeichnen, denn diese Strecke wird auch nachts regelmäßig befahren.

Die höchste Lärmbetroffenheit bezüglich Schienenlärm geht von den Eisenbahnen des Bundes aus.“

Bremen

Lärmkartierungsergebnisse für die Hauptisenbahnstrecken im Ballungsraum



Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

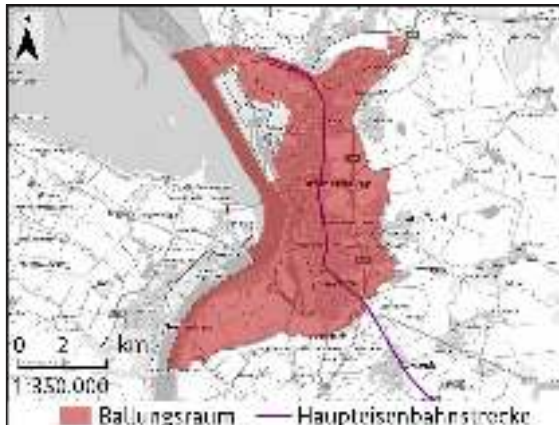
Anzahl der Beteiligungen: 522																			
Frage 1			Frage 2				Frage 3						Frage 4						
1.1	1.2	1.3	1.4	2.1	2.2	2.3	2.4	3.1	3.2	3.3	3.4	3.5	3.6	3.7	3.8	4.1	4.2	4.3	4.4
462	57	2	1	7	245	266	4	480	386	89	224	114	74	57	3	323	422	453	9
Frage 5					Frage 6					Frage 7					Frage 8				
5.1	5.2	5.3	5.4	5.5	6.1	6.2	6.3	6.4	6.5	7.1	7.2	7.3	7.4	7.5	8.1	8.2	8.3	8.4	8.5
212	267	16	14	13	453	402	122	248	10	312	121	97	28	25	2	161	305	19	35
Frage 9					Frage 10					Frage 11					Frage 12				
9.1	9.2	9.3	9.4	9.5	9.6	9.7	9.8	10.1	10.2	10.3	11.1	11.2	11.3	11.4	12.1	12.2	12.3	12.4	12.5
152	19	57	1	17	11	262	73	491	9	22	27	294	184	17	93	396	33		

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

Streckennummer	Sanierungsbereich	Lage des Sanierungsbereiches			Schallschutzwände		Lärmsanierte Wohneinheiten	
		von km	bis km	Gesamtlänge in km	Länge der Schallschutzwand in km	Stand der Sanierung	Anzahl der Wohneinheiten	Stand der Sanierung
1404	Bremen-Mahndorf, -Arbergen	8,1	10,7	2,6	1,3	1	1	1
1404 2200	Oyten	12,2 253,4	18,2 262,7	15,3	0,0	5	0	5
1500	Delmenhorst	28,4	36,1	7,7	6,7	1	88	1
1500	Bremen-Mittelshuchting, -Grolland	35,5	40,4	4,9	1,7	1	21	1
1500	Bremen Hbf Südwest	40,4	44,1	3,7	0,6	1	78	1
1740	Bremen-Mahndorf	110,5	112,5	2,0	1,6	4	0	5
1740	Bremen-Sebaldsbrück	112,5	117,5	5,0	0,0	5	0	5
1740	Bremen-Neustadt, -Vahr	119,1	122,1	3,0	2,1	1	525	1
1740	Bremen-Walle	123,9	125,8	1,9	2,0	1	346	1
1740	Bremen Rbf-Gröpelingen	125,9	128,9	3,0	0,0	1	0	1
1740	Bremen Nord	129,4	136,4	7,0	6,1	1	23	1
1740	Ritterhude	136,4	139,4	3,0	3,4	1	49	1
2200	Bremen-Neustadt, -Hemelingen	231,7	236,1	4,4	1,6	1	62	1
2200 2200	Bremen-Findorf, Nord/West	240,7 242,6	242,0 243,4	2,1	1,3	1	49	1
2200	Bremen-Lehe, -Horn	246,5	248,1	4,8	2,9	1	14	1
2200	Bremen-Oberneuland	248,2	253,5	4,7	3,3	1	26	1

Bremerhaven

Lärmkartierungsergebnisse für die Hauptisenbahnstrecken im Ballungsraum



Anzahl der Einwohner: 108.844					
Anzahl der belasteten Einwohner für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)					
>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	
16.540	7.790	2.580	560	70	
Anzahl der belasteten Einwohner für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)					
>45-50	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70
22.060	14.770	6.160	2.010	300	40
Pegelbereich in dB(A)	Belastete				
	Fläche (km²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude	
	>55	16,93	15.356	67	7
	>65	4,03	1.784	2	0
>75	0,97	38	0	0	
Lärmkennziffer					
L_{DEN}			L_{Night}		
143.633			230.791		

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 36																			
Frage 1				Frage 2				Frage 3						Frage 4					
1.1	1.2	1.3	1.4	2.1	2.2	2.3	2.4	3.1	3.2	3.3	3.4	3.5	3.6	3.7	3.8	4.1	4.2	4.3	4.4
31	5	0	0	0	21	14	1	34	29	4	7	16	11	5	1	23	30	33	1
Frage 5					Frage 6					Frage 7					Frage 8				
5.1	5.2	5.3	5.4	5.5	6.1	6.2	6.3	6.4	6.5	7.1	7.2	7.3	7.4	7.5	8.1	8.2	8.3	8.4	8.5
12	23	0	0	1	32	31	2	17	1	20	14	1	0	2	0	6	24	3	3
Frage 9					Frage 10					Frage 11					Frage 12				
9.1	9.2	9.3	9.4	9.5	9.6	9.7	9.8	10.1	10.2	10.3	11.1	11.2	11.3	11.4	12.1	12.2	12.3		
10	1	0	0	4	0	17	6	35	0	1	2	25	8	1	5	28	3		

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

Streckennummer	Sanierungsbereich	Lage des Sanierungsbereiches			Schallschutzwände		Lärmsanierte Wohneinheiten	
		von km	bis km	Gesamtlänge in km	Länge der Schallschutzwand in km	Stand der Sanierung	Anzahl der Wohneinheiten	Stand der Sanierung
1740	Loxstedt	172,3	180,0	7,7	0,0	5	0	5
1740	Bremerhaven Süd	180,0	184,2	4,2	4,4	1	49	1
1740	Bremerhaven Nord	184,2	191,5	7,3	5,9	1	268	1

Stellungnahme des Ballungsraums vom Stadtplanungsamt des Magistrats der Stadt Bremerhaven

„Für den Ballungsraum Bremerhaven ist der Schienenverkehr trotz der fehlenden, gewünschten und benötigten Anbindung an den Fernverkehr (ICE, IC) von besonderer Bedeutung. Die Schienenanbindung lässt das wirtschaftliche Herz der Stadt – den Hafen – schlagen. Für den traditionellen Eisenbahn-Hafen ist die Leistungsfähigkeit der Hinterlandanbindung über die Schiene ein wesentlicher Bestandteil der Attraktivität als Hafen- und Logistikstandort. Über den SPNV besteht zudem eine attraktive Verbindung mit der Schwesterstadt und dem Umland.“

Derzeit wird in erheblichem Umfang die Schieneninfrastruktur verbessert und an die aktuellen sowie zukünftigen Herausforderungen angepasst. Durch diese mit vielen Einschränkungen für die Nutzer verbundenen Arbeiten wird die Voraussetzung für nachhaltige Zuwächse der Verkehrszahlen geschaffen. Dies betrifft sowohl den Güterverkehr als auch den Personennahverkehr mit einer Erhöhung der Taktdichte (siehe SPNV-Plan Land Bremen 2015). Die prognostizierten Zuwächse zeigen, dass der Lärmschutz trotz der derzeitigen Verbesserungen im Zuge der Umrüstung von Güterwagen weiterhin für den Schutz der Bevölkerung und die Akzeptanz des Verkehrsträgers Schiene von enormer Bedeutung ist.

In Bremerhaven führt die Bahnstrecke mittig von Nord nach Süd durch den Ballungsraum, was dazu führt, dass viele Menschen und dies im gesamten Stadtgebiet im Einwirkungsbereich des Schienenverkehrs leben und arbeiten. Die in Verbindung mit den hohen Güterverkehrszahlen resultierenden hohen Belastungen für die Bevölkerung Bremerhavens zeigten sich in der hohen Priorität im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms von Bund und Deutscher Bahn. Das Lärmsanierungsprogramm ist in Bremerhaven bereits vollständig umgesetzt, Erweiterungen und Ergänzungen können im Rahmen der Lärmsanierung erst nach einer erneuten Prüfung mit angepassten Förderbedingungen erfolgen. Die prioritäre Umsetzung verhalf einerseits zu einer relativ schnellen Verbesserung der Lärmsituation, andererseits wäre mit den verschiedenen Anpassungen der Förderbedingungen (Wegfall des Schienenbonus, Herabsetzung der Immissionsgrenzwerte) wohl ein umfangreicherer Lärmschutz bei einer späteren Umsetzung möglich geworden.

Die Förderbedingungen, egal ob aktuelle oder alte, hinterlassen durch die Festlegung des Stichtages des Inkrafttretens des Bundes-Immissionschutzgesetzes Lücken im Lärmschutz, wodurch das Verursacherprinzip ausgehebelt wird. Auch durch die Ungleichbehandlung von Neubau- und Bestandsstrecken werden Potentiale für den Gesundheitsschutz und die Akzeptanz des

Schienenverkehrs verschenkt.

Die Lärmschwerpunkte in Bremerhaven ergeben sich daher aus den nach dem Lärmsanierungsprogramm des Bundes verbliebenen Lücken ohne Lärmschutz. Weitere Schwerpunkte sind in der veralteten Infrastruktur begründet, hauptsächlich die Eisenbahnüberführungen und hier insbesondere die EÜ Cherbourger Straße.

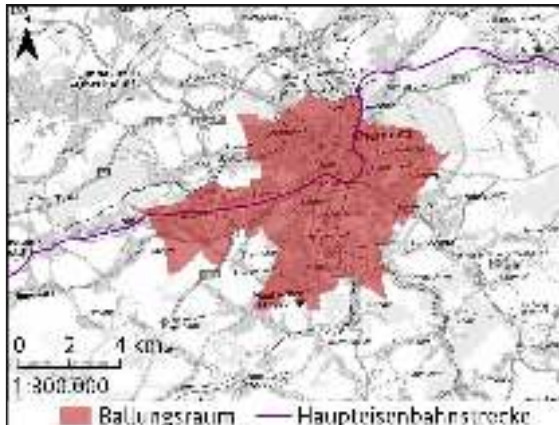
Ein breites Bündnis von Bürgerinnen und Bürgern setzt sich seit langer Zeit beharrlich für einen lückenlosen Lärmschutz ein. Aus Verantwortung für die Bevölkerung Bremerhavens und der Einsicht, dass eine Schließung der Lücken von Bundes- und Bahnseite in absehbarer Zeit nicht zu erwarten ist, hat die Stadtverordnetenversammlung im Jahr 2013 die Aufstellung eines kommunalen Lärmschutzprogramms Bahn für Bremerhaven zum gleichmäßigen und gerechten Schutz vor Schienenverkehrslärm beschlossen und mit jährlichen Haushaltsmitteln hinterlegt.

Mit Hilfe einer schalltechnischen Untersuchung wurde durch den Magistrat eine Prioritätenliste für die Errichtung von Lärmschutzwänden aufgestellt, die im Rahmen der verfügbaren kommunalen Mittel auf freiwilliger Basis abgearbeitet wird. Die größten verbliebenen Lärmschwerpunkte befinden sich demnach in Geestemünde Nord südlich der Mozartstraße auf der westlichen Bahnseite und in Grünhöfe entlang der Daimlerstraße auf der östlichen Bahnseite. Als erster Umsetzungsschritt für das kommunale Lärmschutzprogramm wird durch den Magistrat unter Zustimmung und in fachlicher Abstimmung mit der Deutschen Bahn für diese beiden Abschnitte der Bau von Lärmschutzwänden (ca. 300 m bzw. 341 m Länge) geplant. Der Zeitpunkt der Umsetzung ist abhängig vom Planverfahren beim Eisenbahn-Bundesamt. Unter der angestrebten Voraussetzung, Baurecht per Genehmigungsverfahren zu erreichen, könnten die LSW im Jahr 2019 errichtet werden.

Einen weiteren Belastungsschwerpunkt stellt die Eisenbahnüberführung Cherbourger Straße dar. Bereits mit Beginn des Lärmsanierungsprogrammes vom Bund wurde hier ein Lärmschwerpunkt deutlich, der prioritär behandelt werden sollte. Da Maßnahmen an Brücken aber nicht in der Förderrichtlinie Eingang fanden, blieb die Situation unverändert bzw. verschlechterte sich aufgrund steigender Zugzahlen und durch den Zustand des Bauwerks weiter. Ein Neubau der Überführung ist mittlerweile geplant und befindet sich im Planfeststellungsverfahren. Gegenüber dem Bestand verbessert sich die Situation durch ein durchgehendes Schotterbett und akustisch wirksame Unterschottermatten. Trotzdem verbleiben aber Lärmwerte, die über den Immissionsgrenzwerten des Lärmsanierungsprogramms liegen. Daher wurde von der Bremerhavener Bevölkerung und dem Magistrat der Bau von Lärmschutzwänden auf der Überführung gefordert, um sofort Abhilfe statt eines zukünftigen Lärmsanierungsfalls zu schaffen. Die DB Netz AG hat im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens diese Forderung aufgegriffen und den Bau von Lärmschutzwänden auf dem Bauwerk, unter finanzieller Beteiligung der Kommune, angeboten. Somit ist eine integrierte und schnelle Umsetzung zu erreichen. Der Magistrat der Stadt Bremerhaven strebt eine Vereinbarung mit der DB Netz AG zur Errichtung einer 2,5 m hohen LSW in Teiltransparenz, mit finanzieller Beteiligung aus Mitteln des kommunalen Lärmschutzprogramms, an.“

Chemnitz

Lärmkartierungsergebnisse für die Haupteisenbahnstrecken im Ballungsraum



Anzahl der Einwohner: 173.973					
Anzahl der belasteten Einwohner für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)					
>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	
1.240	570	230	80	10	
Anzahl der belasteten Einwohner für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)					
>45-50	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70
2.040	880	470	150	30	10
Pegelbereich in dB(A)	Belastete				
	Fläche (km²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausbäude	
	>55	2,23	1.351	6	0
	>65	0,79	202	0	0
>75	0,19	6	0	0	
Lärmkennziffer					
L_{DEN}			L_{Night}		
11.844			15.983		

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 1																			
Frage 1				Frage 2				Frage 3						Frage 4					
1.1	1.2	1.3	1.4	2.1	2.2	2.3	2.4	3.1	3.2	3.3	3.4	3.5	3.6	3.7	3.8	4.1	4.2	4.3	4.4
0	1	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
Frage 5					Frage 6					Frage 7					Frage 8				
5.1	5.2	5.3	5.4	5.5	6.1	6.2	6.3	6.4	6.5	7.1	7.2	7.3	7.4	7.5	8.1	8.2	8.3	8.4	8.5
0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0
Frage 9								Frage 10			Frage 11				Frage 12				
9.1	9.2	9.3	9.4	9.5	9.6	9.7	9.8	10.1	10.2	10.3	11.1	11.2	11.3	11.4	12.1	12.2	12.3		
1	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0		

Darmstadt

Lärmkartierungsergebnisse für die Hauptisenbahnstrecken im Ballungsraum



Anzahl der Einwohner: 149.743						
Anzahl der belasteten Einwohner für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)						
>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75		
13.700	3.590	1.130	550	130		
Anzahl der belasteten Einwohner für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)						
>45-50	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70	
27.420	10.690	2.990	910	450	100	
Pegelbereich in dB(A)	Belastete					
	Fläche (km²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude		
	>55	31,48	9.452	61	0	
	>65	9,32	908	1	0	
>75	2,63	68	0	0		
Lärmkennziffer						
L_{DEN}			L_{Night}			
88.449			146.585			

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 3																			
Frage 1					Frage 2					Frage 3					Frage 4				
1.1	1.2	1.3	1.4	2.1	2.2	2.3	2.4	3.1	3.2	3.3	3.4	3.5	3.6	3.7	3.8	4.1	4.2	4.3	4.4
1	2	0	0	0	2	1	0	3	0	0	1	1	0	1	0	0	2	2	0
Frage 5					Frage 6					Frage 7					Frage 8				
5.1	5.2	5.3	5.4	5.5	6.1	6.2	6.3	6.4	6.5	7.1	7.2	7.3	7.4	7.5	8.1	8.2	8.3	8.4	8.5
1	2	0	0	0	1	3	0	0	0	3	0	0	0	0	0	1	2	0	0
Frage 9					Frage 10					Frage 11					Frage 12				
9.1	9.2	9.3	9.4	9.5	9.6	9.7	9.8	10.1	10.2	10.3	11.1	11.2	11.3	11.4	12.1	12.2	12.3		
3	0	2	0	0	0	0	0	2	1	0	1	1	1	0	1	2	0		

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

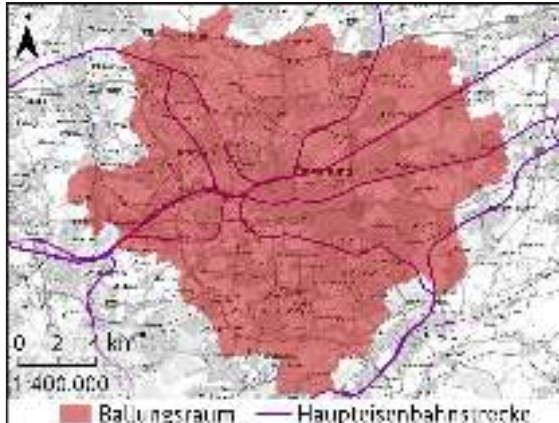
Streckennummer	Sanierungsbereich	Lage des Sanierungsbereiches			Schallschutzwände		Lärmsanierte Wohneinheiten	
		von km	bis km	Gesamtlänge in km	Länge der Schallschutzwand in km	Stand der Sanierung	Anzahl der Wohneinheiten	Stand der Sanierung
3530	Weiterstadt/Darmstadt	25,0	33,6	8,6	1,7	1	20	1
3601	Darmstadt-Wixhausen, -Arheilgen	20,5 22,3	21,4 22,7	3,9	0,0	1	0	1
3601	Darmstadt	27,2	30,8	3,6	0,0	1	222	1
3601	Eberstadt	33,5	34,5	1,0	1,1	5	0	5

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche mit Prioritätszahlen der Lärmsanierungsabschnitte

Streckennummer	Nr. des Sanierungsabschnittes	Prioritätszahl des Sanierungsabschnittes	Sanierungsbereich	Lage des Sanierungsbereiches		
				von km	bis km	Gesamtlänge in km
3557	69	2,016	Darmstadt 1	36,2	37,8	1,6
3557	69	2,016	Darmstadt-Kranichstein	39,9	40,7	0,8
3557	69	2,016	Messel	45,2	45,5	0,3

Dortmund

Lärmkartierungsergebnisse für die Haupt Eisenbahnstrecken im Ballungsraum



Anzahl der Einwohner: 575.944						
Anzahl der belasteten Einwohner für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)						
>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75		
18.060	7.810	2.980	650	170		
Anzahl der belasteten Einwohner für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)						
>45-50	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70	
38.610	13.830	5.690	1.860	360	90	
Pegelbereich in dB(A)	Belastete					
	Fläche (km ²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausbäude		
	>55	38,39	15.365	95	20	
	>65	10,29	1.968	24	4	
>75	2,73	90	5	0		
Lärmkennziffer						
L_{DEN}			L_{Night}			
156.686			218.228			

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

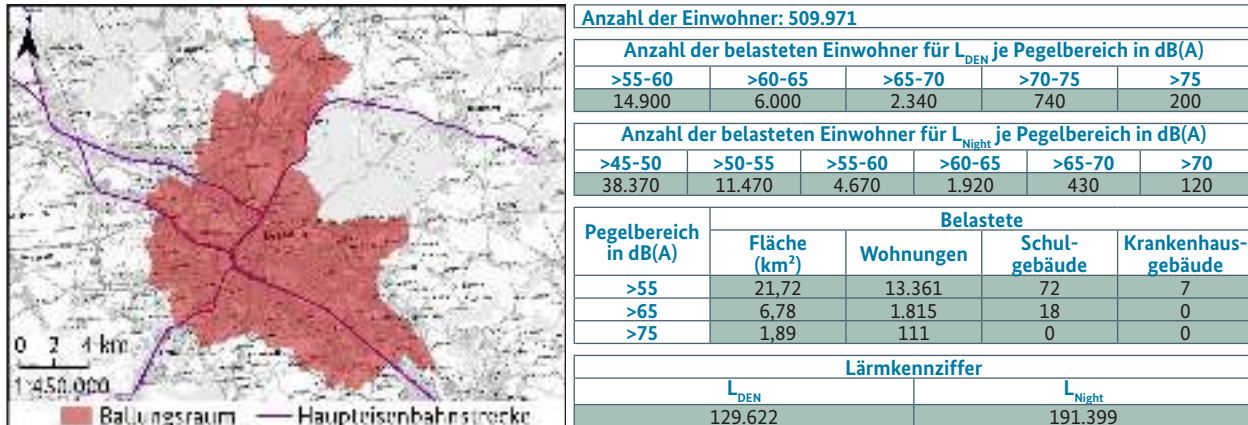
Anzahl der Beteiligungen: 23																			
Frage 1				Frage 2				Frage 3								Frage 4			
1.1	1.2	1.3	1.4	2.1	2.2	2.3	2.4	3.1	3.2	3.3	3.4	3.5	3.6	3.7	3.8	4.1	4.2	4.3	4.4
23	0	0	0	1	14	8	0	22	13	6	12	3	1	3	0	15	23	19	0
Frage 5					Frage 6					Frage 7					Frage 8				
5.1	5.2	5.3	5.4	5.5	6.1	6.2	6.3	6.4	6.5	7.1	7.2	7.3	7.4	7.5	8.1	8.2	8.3	8.4	8.5
10	13	0	0	0	20	21	4	8	0	19	3	1	0	0	0	5	14	1	3
Frage 9					Frage 10					Frage 11					Frage 12				
9.1	9.2	9.3	9.4	9.5	9.6	9.7	9.8	10.1	10.2	10.3	11.1	11.2	11.3	11.4	12.1	12.2	12.3		
3	0	2	0	1	1	13	5	23	0	0	2	6	15	0	2	20	1		

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

Streckennummer	Sanierungsbereich	Lage des Sanierungsbereiches			Schallschutzwände			Lärmsanierte Wohneinheiten	
		von km	bis km	Gesamtlänge in km	Länge der Schallschutzwand in km	Stand der Sanierung	Anzahl der Wohneinheiten	Stand der Sanierung	
2100 2103 2132 2158 2550 2650	Dortmund Knoten 2	1,2 168,1 3,9 154,8 150,3 112,5	8,1 178,1 5,2 163,7 150,5 128,9	39,3	1,3	1	63	1	
2103 2132 2650	Dortmund Knoten 3	172,4 2,2 128,9	175,8 3,9 131,3	7,5	3,1	1	76	1	
2103 2650 2840	Dortmund Knoten 1	178,1 109,5 161,3	180,3 112,5 163,0	6,9	6,3	1	30	1	
2103 2650	Kamen/Holzwickede Knoten	180,9 130,8	183,9 142,0	14,2	2,1	1	136	1	

Dresden

Lärmkartierungsergebnisse für die Hauptisenbahnstrecken im Ballungsraum



Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 782																			
Frage 1				Frage 2				Frage 3						Frage 4					
1.1	1.2	1.3	1.4	2.1	2.2	2.3	2.4	3.1	3.2	3.3	3.4	3.5	3.6	3.7	3.8	4.1	4.2	4.3	4.4
688	90	3	1	1	506	273	2	753	445	161	292	116	45	64	9	434	580	645	10
Frage 5					Frage 6					Frage 7					Frage 8				
5.1	5.2	5.3	5.4	5.5	6.1	6.2	6.3	6.4	6.5	7.1	7.2	7.3	7.4	7.5	8.1	8.2	8.3	8.4	8.5
253	437	52	18	22	670	571	231	321	10	687	23	66	12	23	1	252	489	12	28
Frage 9					Frage 10				Frage 11				Frage 12						
9.1	9.2	9.3	9.4	9.5	9.6	9.7	9.8	10.1	10.2	10.3	11.1	11.2	11.3	11.4	12.1	12.2	12.3		
276	55	184	1	15	38	277	92	711	50	21	20	341	399	22	103	640	39		

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

Streckennummer	Sanierungsbereich	Lage des Sanierungsbereiches			Schallschutzwände			Lärmsanierte Wohneinheiten	
		von km	bis km	Gesamtlänge in km	Länge der Schallschutzwand in km	Stand der Sanierung	Anzahl der Wohneinheiten	Stand der Sanierung	
6240	Dresden-Niedersedlitz	54,2	55,3	1,1	0,9	1	1	1	
6240	Dresden-Dobritz	55,8	55,9	0,1	0,0	1	11	1	
6240	Dresden Hbf - Dresden-Strehlen	58,5	62,1	3,6	0,0	1	35	1	
6248	Dresden-Cotta, -Kemnitz, -Stetzsch, -Cossebaude, -Niederwarth	1,6	2,6	6,1	0,0	1	385	1	
		2,8	3,7						
		3,8	7,2						
		8,1	8,9						

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche mit Prioritätszahlen der Lärmsanierungsabschnitte

Streckennummer	Nr. des Sanierungsabschnittes	Prioritätszahl des Sanierungsabschnittes	Sanierungsbereich	Lage des Sanierungsbereiches		
				von km	bis km	Gesamtlänge in km
6363	138	3,202	Dresden-Pieschen	111,2	114,3	3,1
6363	138	3,202	Dresden-Neustadt	114,5	115,9	1,4

Duisburg

Lärmkartierungsergebnisse für die Haupteisenbahnstrecken im Ballungsraum



Anzahl der Einwohner: 486.855					
Anzahl der belasteten Einwohner für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)					
>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	
49.110	15.970	5.540	1.870	640	
Anzahl der belasteten Einwohner für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)					
>45-50	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70
78.960	36.610	11.770	4.310	1.250	330
Pegelbereich in dB(A)	Belastete				
	Fläche (km²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausbauwerke	
	>55	51,12	36.923	143	24
	>65	14,77	4.062	11	0
>75	3,90	322	0	0	
Lärmkennziffer					
L_{DEN}			L_{Night}		
361.168			535.429		

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 22																			
Frage 1				Frage 2				Frage 3						Frage 4					
1.1	1.2	1.3	1.4	2.1	2.2	2.3	2.4	3.1	3.2	3.3	3.4	3.5	3.6	3.7	3.8	4.1	4.2	4.3	4.4
19	3	0	0	1	16	5	0	20	14	4	11	7	4	5	0	13	13	21	0
Frage 5					Frage 6					Frage 7					Frage 8				
5.1	5.2	5.3	5.4	5.5	6.1	6.2	6.3	6.4	6.5	7.1	7.2	7.3	7.4	7.5	8.1	8.2	8.3	8.4	8.5
19	2	0	1	0	18	10	4	8	0	20	0	1	0	1	0	3	17	0	2
Frage 9					Frage 10					Frage 11				Frage 12					
9.1	9.2	9.3	9.4	9.5	9.6	9.7	9.8	10.1	10.2	10.3	11.1	11.2	11.3	11.4	12.1	12.2	12.3		
10	2	4	0	0	1	4	7	21	0	1	1	15	5	1	2	19	1		

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

Streckennummer	Sanierungsbereich	Lage des Sanierungsbereiches			Schallschutzwände		Lärmsanierte Wohneinheiten	
		von km	bis km	Gesamtlänge in km	Länge der Schallschutzwand in km	Stand der Sanierung	Anzahl der Wohneinheiten	Stand der Sanierung
2274 2320 2331	Duisburg Knoten 1	3,9 9,8 22,8	4,5 10,6 24,1	2,7	1,7	2	0	5
2312	Duisburg-Wanheimerort Nord	0,4	0,7	0,3	0,0	5	0	5
2321 2323	Duisburg Knoten Neudorf	1,7 0,0	9,8 1,7	9,8	1,9	1	95	1
2324	Duisburg-Wedau, -Bissingheim	5,9	7,4	1,5	0,7	1	28	1
2324	Duisburg-Entenfang	7,8	8,3	0,5	0,0	1	0	1
2324	Duisburg Maria i.d. Drucht	9,8	10,2	0,4	0,0	1	0	1
2330	Duisburg-Trompet	5,0	5,4	0,4	0,0	5	0	5
2330	Moers-Schwafheim Ost	6,1	6,3	0,2	0,0	5	0	5
2331	Duisburg Knoten 2	19,2	22,8	3,6	4,3	4	0	5
2340	Duisburg-Rumeln	2,9	4,4	1,5	0,0	5	0	5
2340	Duisburg-Trompet	5,3	6,2	0,9	0,0	5	0	5
2505	Duisburg-Rheinhausen	10,1	10,7	0,6	0,0	5	0	5
2505	Duisburg-Hochemmerich	11,7	12,4	0,7	0,0	5	0	5
2650	Duisburg-Rahm, -Großenbaum, -Buchholz	53,3	58,6	5,3	0,0	1	0	1
2650	Duisburg 4	56,6 64,2	58,0 67,4	4,6	0,0	1	0	5
2650	Duisburg-Rahm, -Großenbaum, -Buchholz	56,6	58,0	1,4	0,0	5	0	5
2650	Duisburg-Schlenk	59,5	60,1	0,6	0,0	1	0	1
2650	Duisburg	60,6	63,1	2,5	0,0	1	0	1
2650	Duisburg-Duisern	63,4	64,2	0,8	0,0	1	0	1

Stellungnahme des Ballungsraums durch das Amt für Stadtentwicklung und Projektmanagement, Verkehrlicher Immissionsschutz der Stadt Duisburg

„Die Lärmkartierung der Schienenwege des Bundes zeigt an drei Hauptverkehrswegen eine hohe Anwohnerbetroffenheit durch den Schienenverkehrslärm:

Es handelt sich dabei um die Strecke 2331 östlich des Rheins bis zur Grenze Oberhausen, die Strecke 2330/2340 von Moers kommend bis zum Bahnhof Rheinhausen und von dort die Strecke 2505 bis zur Brücke Kalkweg. Bei der dritten Strecke handelt

es sich um die Strecke 2650/2670 von Düsseldorf kommend durchgehend bis zur Grenze Oberhausen.

Weiterhin gibt es vier lokal begrenzte Bereiche, an denen die Lärmkartierung hohe Betroffenheiten ermittelt hat:

Im Knotenbereich an der Stadtgrenze zu Oberhausen zwischen Obermeidericher Straße und Koopmannstraße, zwischen dem Forstweg und dem Friedhof Sternbuschweg im Westen bzw. Koloniestraße im Süden. Die Strecke 2324/2329 westlich von Bissingheim zwischen Worringer Weg und der Straße Vor dem Tore, sowie die Strecke 2315 zwischen Forststraße und Schulz-Knaudt-Straße.

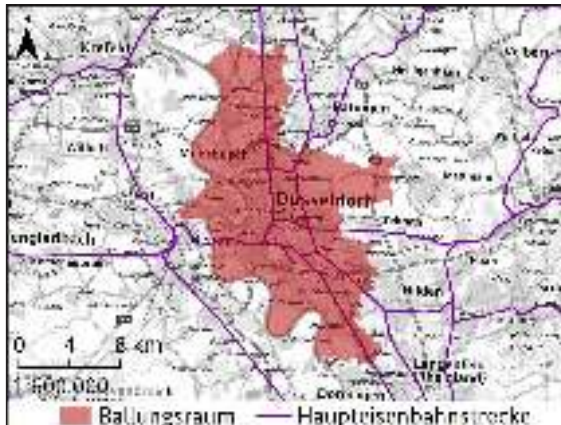
Bevorzugt für diese Bereiche sollte geprüft werden, ob baulicher Schallschutz in Form von Schallschutzwänden in Kombination mit passivem Schallschutz umgesetzt werden kann.

Neben den möglichen baulichen Maßnahmen sollte im Rahmen der Lärmaktionsplanung geprüft werden, ob eine Lärmentlastung für die Anwohner durch regelmäßiges Schienenschleifen an den oben aufgeführten Lärmschwerpunkten erfolgen kann. Weiterhin ist eine zeitnahe Umrüstung der lauten Güterzüge auf lärmarme Fahrzeuge und Waggons eine wirksame Maßnahme um den Schienenlärm zu reduzieren.

Auch kommt es im Bereich von Eisenbahnbrücken verstärkt zu hohen Schallimmissionen in der Wohnnachbarschaft. Es sollte geprüft werden, ob an Brückenbauwerken schall- und erschütterungsmindernde Verbesserungen umgesetzt werden können.“

Düsseldorf

Lärmkartierungsergebnisse für die Haupteisenbahnstrecken im Ballungsraum



Anzahl der Einwohner: 598.686					
Anzahl der belasteten Einwohner für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)					
>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	
62.630	24.160	10.210	3.650	1.410	
Anzahl der belasteten Einwohner für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)					
>45-50	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70
97.600	45.630	18.110	7.450	2.290	760
Pegelbereich in dB(A)	Belastete				
	Fläche (km²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausbäude	
	>55	49,26	55.316	303	21
	>65	13,93	8.270	50	11
>75	3,97	768	7	0	
Lärmkennziffer					
L_{DEN}			L_{Night}		
565.886			773.953		

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 1.874																			
Frage 1					Frage 2					Frage 3					Frage 4				
1.1	1.2	1.3	1.4	2.1	2.2	2.3	2.4	3.1	3.2	3.3	3.4	3.5	3.6	3.7	3.8	4.1	4.2	4.3	4.4
1.702	144	15	13	40	1.148	658	28	1.819	1.137	191	1.337	349	701	406	17	1.293	1.656	1.685	29
Frage 5					Frage 6					Frage 7					Frage 8				
5.1	5.2	5.3	5.4	5.5	6.1	6.2	6.3	6.4	6.5	7.1	7.2	7.3	7.4	7.5	8.1	8.2	8.3	8.4	8.5
1.364	435	7	12	56	1.768	1.592	588	851	24	1.312	444	53	24	101	5	308	1.110	14	437
Frage 9					Frage 10					Frage 11					Frage 12				
9.1	9.2	9.3	9.4	9.5	9.6	9.7	9.8	10.1	10.2	10.3	11.1	11.2	11.3	11.4	12.1	12.2	12.3		
459	52	443	0	16	25	931	333	1.793	37	44	35	1.348	388	103	98	1.689	87		

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

Streckennummer	Sanierungsbereich	Lage des Sanierungsbereiches			Schallschutzwände		Lärmsanierte Wohneinheiten	
		von km	bis km	Gesamtlänge in km	Länge der Schallschutzwand in km	Stand der Sanierung	Anzahl der Wohneinheiten	Stand der Sanierung
2324	Düsseldorf-Rath	19,6	20,7	1,1	0,0	1	60	1
2324 2400	Düsseldorf-Rath	20,7 6,0	21,7 7,4	2,4	2,0	4	0	5
2324	Düsseldorf-Grafenberg	23,9	25,9	2,0	3,5	1	57	1
2324	Düsseldorf-Eller	26,5	28,1	1,6	0,6	1	2	1
2525 2650 2650	Düsseldorf Knoten	6,7 40,6 42,7	16,6 41,5 46,6	11,7	0,0	5	0	5
2650	Düsseldorf - Garath	25,1 27,3	26,4 27,7	1,7	0,0	1	111	1
2650	Düsseldorf-Benrath	29,2	30,2	1,0	0,0	1	0	1
2650	Düsseldorf-Hassels, -Reisholz	30,2	31,9	1,7	0,0	1	0	1
2650	Düsseldorf-Eller	32,9	33,9	1,0	0,0	1	100	1
2650	Düsseldorf	34,5	39,4	4,9	0,0	1	458	1
2650	Düsseldorf	39,9	40,6	0,7	0,0	1	0	1
2650	Düsseldorf	41,5	42,7	1,2	0,0	1	0	1
2650	Düsseldorf-Kalkum	49,2	49,7	0,5	0,0	1	0	1
2650	Düsseldorf-Angermund	51,1	52,4	1,3	0,0	1	0	1
2650	Duisburg-Rahm, -Großenbaum, -Buchholz	53,3	58,6	5,3	0,0	1	0	1

Stellungnahme des Ballungsraums durch das Umweltamt – Abteilung Umweltplanung und Klimaschutz der Stadt Düsseldorf

„Die große Resonanz, die die Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan des EBA bei der Düsseldorfer Bevölkerung gefunden hat, dokumentiert die hohe Lärmbelastung ausgehend vom Schienenverkehr an den Haupteisenbahnstrecken im Stadtgebiet Düsseldorf. Der Handlungsbedarf zur Lärminderung an den Eisenbahnstrecken des Bundes kann wie folgt gegliedert werden:

1. Personenzugstrecken

Mit dem Vorhaben des Rhein-Ruhr-Express entsteht an einem Großteil des Streckennetzes im Stadtgebiet Düsseldorf Anspruch auf Lärmvorsorge. Mittel- bis langfristig ist damit die Erwartung verbunden, dass der Lärmschutz an den entsprechenden Personenzugstrecken für die Anwohner verbessert. Die detaillierten Vorgaben werden im formalen Rahmen separater Planfest-

stellungsverfahren entwickelt. Auf ein vertieftes Eingehen in dieser Stellungnahme wird deshalb hier verzichtet.

2. TEN-Korridor Rotterdam – Genua

Die größte Schienenlärmproblematik ergibt sich darüber hinaus an der Güterbahnstrecke Rath-Eller, Ortsdurchfahrt der Strecke 2324 von MH-Speldorf bis Niederlahnstein. Die mittels VBEB bereits heute an dieser Strecke ermittelten fast 20.000 Lärmbetroffenen im Stadtgebiet – insbesondere während der Nachtzeit – werden zukünftig durch die prognostizierte deutliche Zunahme der Güterverkehrsströme auf dem TEN-Korridor zwischen Rotterdam und Genua verstärkt belastet. Die Anzahl der Betroffenen wird weiter zunehmen.

Deshalb unterstützt die Stadt Düsseldorf die Bestrebungen der Anwohner auf einen deutlich verbesserten Lärmschutz an dieser Güterzugmagistrale. Die DB AG hat bisher den Standpunkt vertreten, dass mangels baulichen Eingriffs hier kein gesetzlicher Anspruch auf Lärmschutz besteht. Diese Haltung übersieht den gesundheitsrelevanten Faktor des vorherrschenden Schienenlärms beiderseits der Trasse.

Insofern ist es unabdingbar, dass hier im Lärmaktionsplan des EBA gegenüber der DB AG aktive Lärmschutzmaßnahmen festgesetzt werden. Die Stadt Düsseldorf fordert, dass diese Strecke mit höchster Priorität in das Lärmsanierungsprogramm des Bundes aufgenommen wird. Ziel muss es sein, die Anzahl der Personen die einer Belastung von mehr als 55 dB (A) LNight unterliegen, zu minimieren.

3. Abstellbahnhof Oberbilk

Ein weiteres Problem liegt im Bereich des Abstellbahnhofs Oberbilk am Speyer Weg vor. Durch die Wartung, Reinigung und Aufrüstung der Züge sowie durch Rangier- und Standgeräusche laufender Aggregate werden die Anwohner durch bahnbetriebliche Geräusche in ihrer Nachtruhe gestört. Die Problematik wird in der Lärmkarte nicht abgebildet, weil offensichtlich nur reguläre Zugbewegungen berücksichtigt wurden. Es ist angezeigt, den oben angesprochenen betrieblichen Aktivitäten während des Nachtzeitraums Beschränkungen aufzuerlegen.“

Erlangen

Lärmkartierungsergebnisse für die Haupteisenbahnstrecken im Ballungsraum



Anzahl der Einwohner: 105.624					
Anzahl der belasteten Einwohner für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)					
>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	
2.540	660	340	130	60	
Anzahl der belasteten Einwohner für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)					
>45-50	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70
6.000	1.790	550	240	90	50
Pegelbereich in dB(A)	Belastete				
	Fläche (km²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausbäude	
	>55	5,96	2.126	8	0
	>65	1,53	292	1	0
>75	0,46	36	0	0	
Lärmkennziffer					
L_{DEN}			L_{Night}		
19.392			28.027		

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

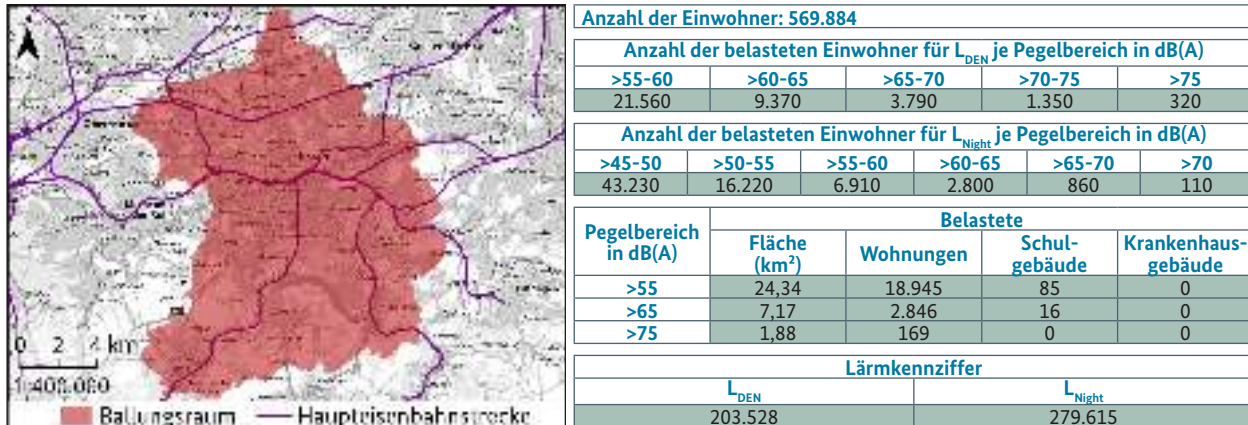
Anzahl der Beteiligungen: 2																			
Frage 1				Frage 2				Frage 3						Frage 4					
1.1	1.2	1.3	1.4	2.1	2.2	2.3	2.4	3.1	3.2	3.3	3.4	3.5	3.6	3.7	3.8	4.1	4.2	4.3	4.4
0	2	0	0	0	1	1	0	2	1	0	0	0	0	1	0	0	2	1	0
Frage 5					Frage 6					Frage 7					Frage 8				
5.1	5.2	5.3	5.4	5.5	6.1	6.2	6.3	6.4	6.5	7.1	7.2	7.3	7.4	7.5	8.1	8.2	8.3	8.4	8.5
0	2	0	0	0	2	2	0	1	0	0	2	0	0	0	0	1	1	0	0
Frage 9								Frage 10			Frage 11				Frage 12				
9.1	9.2	9.3	9.4	9.5	9.6	9.7	9.8	10.1	10.2	10.3	11.1	11.2	11.3	11.4	12.1	12.2	12.3		
1	0	0	0	1	0	0	0	0	2	0	1	1	0	0	0	2	0		

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

Streckennummer	Sanierungsbereich	Lage des Sanierungsbereiches			Schallschutzwände		Lärmsanierte Wohneinheiten	
		von km	bis km	Gesamtlänge in km	Länge der Schallschutzwand in km	Stand der Sanierung	Anzahl der Wohneinheiten	Stand der Sanierung
5900	Fürth-Stadeln, -Herboldshof	12,1 16,8	16,6 18,3	6,0	0,0	1	0	1
5900	Erlangen-Eltersdorf	18,3	19,0	0,6	0,0	1	0	1
5900	Erlangen	19,9	21,2	1,3	0,0	1	0	1
5900	Erlangen	21,6	22,7	1,0	0,0	1	0	1
5900	Erlangen	23,3	24,5	1,2	0,0	1	0	1
5900	Bubenreuth	25,5	26,6	1,1	0,0	1	0	1

Essen

Lärmkartierungsergebnisse für die Hauptisenbahnstrecken im Ballungsraum



Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

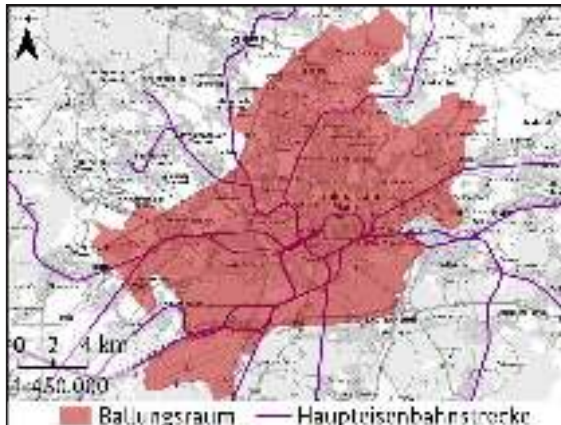
Anzahl der Beteiligungen: 66																			
Frage 1				Frage 2				Frage 3						Frage 4					
1.1	1.2	1.3	1.4	2.1	2.2	2.3	2.4	3.1	3.2	3.3	3.4	3.5	3.6	3.7	3.8	4.1	4.2	4.3	4.4
60	4	1	1	32	9	24	1	58	39	16	35	6	13	14	2	44	58	57	2
Frage 5					Frage 6					Frage 7					Frage 8				
5.1	5.2	5.3	5.4	5.5	6.1	6.2	6.3	6.4	6.5	7.1	7.2	7.3	7.4	7.5	8.1	8.2	8.3	8.4	8.5
23	41	0	0	2	62	56	11	20	2	55	5	5	1	6	0	26	33	3	4
Frage 9					Frage 10					Frage 11					Frage 12				
9.1	9.2	9.3	9.4	9.5	10.1	10.2	10.3	10.4	10.5	11.1	11.2	11.3	11.4	11.5	12.1	12.2	12.3	12.4	12.5
13	1	30	0	1	2	22	5	60	3	3	1	32	31	2	2	46	18		

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

Streckennummer	Sanierungsbereich	Lage des Sanierungsbereiches			Schallschutzwände			Lärmsanierte Wohneinheiten	
		von km	bis km	Gesamtlänge in km	Länge der Schallschutzwand in km	Stand der Sanierung	Anzahl der Wohneinheiten	Stand der Sanierung	
2160 2206 2243 2244	Essen Knoten 3	4,1 10,6 5,9 1,1	7,0 11,6 7,0 1,2	5,1	4,6	2	26	1	
2163 2168 2291	Essen Knoten 1 Hbf	4,3 0,0 125,6	5,7 1,5 132,2	10,0	2,9	1	165	1	
2277 2650	Essen-Frintrop, -Borbeck	74,3	77,9	3,6	0,7	1	212	1	
2291	Mülheim Knoten Hbf	118,3	124,2	5,9	3,9	4	0	5	
2650	Essen Knoten 2	78,8	86,5	7,7	4,7	1	48	1	

Frankfurt am Main

Lärmkartierungsergebnisse für die Haupteisenbahnstrecken im Ballungsraum



Anzahl der Einwohner: 701.350					
Anzahl der belasteten Einwohner für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)					
>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	
45.830	18.130	8.160	3.260	1.540	
Anzahl der belasteten Einwohner für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)					
>45-50	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70
105.640	37.640	15.390	6.650	2.500	1.090
Pegelbereich in dB(A)	Belastete				
	Fläche (km²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausbäude	
	>55	64,76	39.116	132	32
	>65	19,71	6.617	13	1
>75	5,40	791	0	0	
Lärmkennziffer					
L_{DEN}			L_{Night}		
449.650			681.144		

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

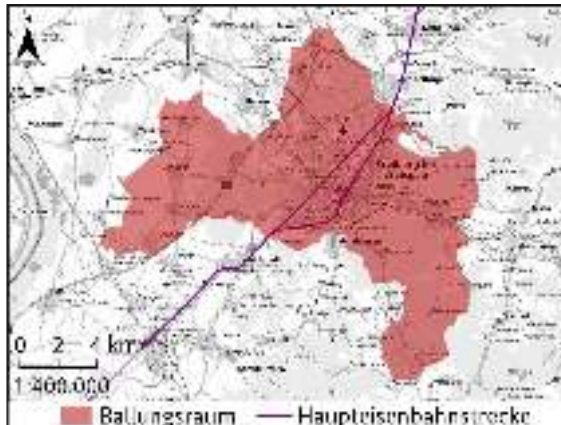
Anzahl der Beteiligungen: 189																			
Frage 1				Frage 2				Frage 3								Frage 4			
1.1	1.2	1.3	1.4	2.1	2.2	2.3	2.4	3.1	3.2	3.3	3.4	3.5	3.6	3.7	3.8	4.1	4.2	4.3	4.4
158	27	4	0	10	112	64	3	175	109	44	99	26	48	13	2	90	144	177	3
Frage 5					Frage 6					Frage 7					Frage 8				
5.1	5.2	5.3	5.4	5.5	6.1	6.2	6.3	6.4	6.5	7.1	7.2	7.3	7.4	7.5	8.1	8.2	8.3	8.4	8.5
75	101	1	6	6	177	135	56	67	3	142	21	16	6	10	2	69	96	6	16
Frage 9					Frage 10					Frage 11				Frage 12					
9.1	9.2	9.3	9.4	9.5	9.6	9.7	9.8	10.1	10.2	10.3	11.1	11.2	11.3	11.4	12.1	12.2	12.3		
35	31	53	0	2	7	90	23	172	8	9	7	79	95	8	20	158	11		

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

Streckennummer	Sanierungsbereich	Lage des Sanierungsbereiches			Schallschutzwände		Lärmsanierte Wohneinheiten	
		von km	bis km	Gesamtlänge in km	Länge der Schallschutzwand in km	Stand der Sanierung	Anzahl der Wohneinheiten	Stand der Sanierung
3520	Frankfurt am Main Sportfeld/Niederrad	31,2	34,1	2,9	0,0	1	0	1
3600	Frankfurt am Main-Universitätsklinik	1,9	3,0	1,1	2,1	1	17	1
3601		2,0	7,4	5,4	1,4	1	606	1
3600	Frankfurt am Main Süd	8,6	11,2	2,6	0,0	5	0	5
3600	Offenbach (Ergänzung LV)	13,8	14,3	0,5	0,0	5	0	5
3603	Frankfurt am Main 3603	3,1	12,7	9,6	6,6	4	0	5
3610	Frankfurt am Main 3610	3,8	8,4	4,6	5,4	4	0	5
3650	Frankfurt am Main-Lerchesberg	34,6	35,0	0,4	0,0	5	0	5
3650	Frankfurt am Main Brücke Mörfelder Landstraße	35,5	36,6	1,1	0,8	1	41	1
3660	Frankfurt am Main Wächtersbacher Str.	6,5	7,2	0,7	0,0	5	0	5
3660	Frankfurt Mainkur Ost	7,9	8,1	0,2	0,0	5	0	5
3688	Frankfurt am Main Heimatring	56,2	57,2	1,0	0,8	1	0	1
3900	Frankfurt am Main West	196,1	198,4	2,3	1,9	4	0	5

Freiburg

Lärmkartierungsergebnisse für die Hauptisenbahnstrecken im Ballungsraum



Anzahl der Einwohner: 220.286					
Anzahl der belasteten Einwohner für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)					
>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	
22.650	9.500	3.860	1.710	750	
Anzahl der belasteten Einwohner für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)					
>45-50	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70
42.790	18.030	7.640	3.190	1.270	550
Pegelbereich in dB(A)	Belastete				
	Fläche (km²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude	
	>55	15,00	18.641	83	27
	>65	4,17	3.047	8	7
>75	1,25	362	0	4	
Lärmkennziffer					
L_{DEN}			L_{Night}		
225.333			331.846		

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

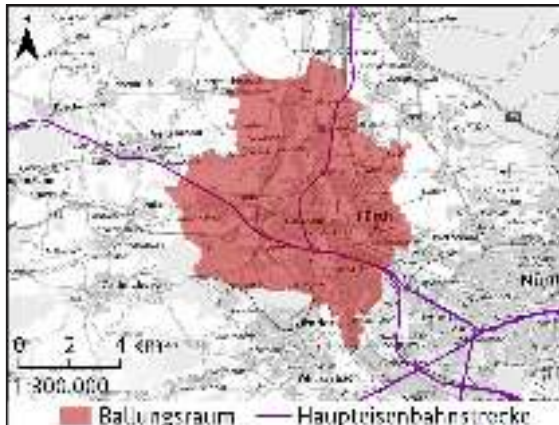
Anzahl der Beteiligungen: 62																			
Frage 1					Frage 2					Frage 3					Frage 4				
1.1	1.2	1.3	1.4	2.1	2.2	2.3	2.4	3.1	3.2	3.3	3.4	3.5	3.6	3.7	3.8	4.1	4.2	4.3	4.4
52	9	0	1	0	34	28	0	62	27	12	18	5	10	4	0	36	46	55	1
Frage 5					Frage 6					Frage 7					Frage 8				
5.1	5.2	5.3	5.4	5.5	6.1	6.2	6.3	6.4	6.5	7.1	7.2	7.3	7.4	7.5	8.1	8.2	8.3	8.4	8.5
19	41	1	0	1	52	41	21	29	0	41	8	16	3	2	1	16	41	0	4
Frage 9					Frage 10					Frage 11					Frage 12				
9.1	9.2	9.3	9.4	9.5	9.6	9.7	9.8	10.1	10.2	10.3	11.1	11.2	11.3	11.4	12.1	12.2	12.3		
8	13	4	0	0	0	24	17	60	0	2	5	38	15	4	8	48	6		

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

Streckennummer	Sanierungsbereich	Lage des Sanierungsbereiches			Schallschutzwände			Lärmsanierte Wohneinheiten	
		von km	bis km	Gesamtlänge in km	Länge der Schallschutzwand in km	Stand der Sanierung	Anzahl der Wohneinheiten	Stand der Sanierung	
4000	Freiburg-Zähringen	204,2	209,0	4,8	4,4	1	518	1	
4000	Freiburg	210,0	212,4	2,4	0,5	1	0	1	
4000	Freiburg	213,0	213,3	0,3	0,4	1	0	1	
4312	Freiburg-Zähringen West	1,7	3,5	1,8	0,0	1	190	1	
4312	Freiburg-Betzenhausen	4,6	6,3	1,7	0,0	1	156	1	
4312	Freiburg-Betzenhausen Süd	6,1	6,3	0,2	0,1	1	0	1	
4312	Freiburg-Süd, -St.Georgen	6,5	8,0	1,5	1,4	1	376	1	
4312	Freiburg-Süd, -St.Georgen	8,0	9,9	1,9	2,3	1	1	1	

Fürth

Lärmkartierungsergebnisse für die Haupteisenbahnstrecken im Ballungsraum



Anzahl der Einwohner: 119.808					
Anzahl der belasteten Einwohner für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)					
>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	
15.840	6.920	2.420	1.000	440	
Anzahl der belasteten Einwohner für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)					
>45-50	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70
33.000	13.320	5.630	2.080	770	300
Pegelbereich in dB(A)	Belastete				
	Fläche (km ²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausbäude	
>55	19,87	13.615	37	0	
>65	5,14	1.979	6	0	
>75	1,39	231	1	0	
Lärmkennziffer					
L_{DEN}			L_{Night}		
150.553			232.978		

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 121																			
Frage 1				Frage 2				Frage 3								Frage 4			
1.1	1.2	1.3	1.4	2.1	2.2	2.3	2.4	3.1	3.2	3.3	3.4	3.5	3.6	3.7	3.8	4.1	4.2	4.3	4.4
103	16	2	0	15	44	60	2	103	64	13	44	44	41	8	1	79	102	97	2
Frage 5					Frage 6					Frage 7					Frage 8				
5.1	5.2	5.3	5.4	5.5	6.1	6.2	6.3	6.4	6.5	7.1	7.2	7.3	7.4	7.5	8.1	8.2	8.3	8.4	8.5
42	73	5	0	1	100	90	32	48	2	92	15	15	1	6	1	22	90	2	6
Frage 9				Frage 10				Frage 11				Frage 12							
9.1	9.2	9.3	9.4	9.5	9.6	9.7	9.8	10.1	10.2	10.3	11.1	11.2	11.3	11.4	12.1	12.2	12.3		
43	0	16	1	0	3	44	23	107	11	3	6	60	52	3	20	91	10		

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

Streckennummer	Sanierungsbereich	Lage des Sanierungsbereiches			Schallschutzwände		Lärmsanierte Wohneinheiten	
		von km	bis km	Gesamtlänge in km	Länge der Schallschutzwand in km	Stand der Sanierung	Anzahl der Wohneinheiten	Stand der Sanierung
5900	Fürth	5,9	7,6	0,8	0,0	1	0	1
5900	Fürth 2 und 3	7,6 8,8	8,3 10,9	2,8	0,0	1	0	1
5900	Fürth-Stadelhof	11,3	12,1	0,8	0,0	1	0	1
5900	Fürth-Stadeln, -Herboldshof	12,1 16,8	16,6 18,3	6,0	0,0	1	0	1
5910	Fürth	0,0	0,6	0,6	0,0	1	0	1
5910	Fürth	1,2	2,4	1,2	0,0	1	19	1
5910	Fürth-Unterfürberg	2,4	3,3	0,9	0,8	1	6	1
5910	Fürth-Burgfarrnbach	4,8	6,6	1,8	0,9	1	11	1

Stellungnahme des Ballungsraums durch das Stadtplanungsamt der Stadt Fürth

„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 möchten 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 volks-

wirtschaftlichen 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.

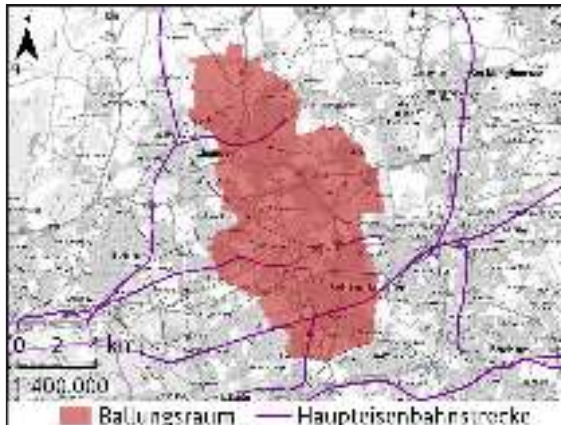
Bei Einzelbauvorhaben müssen die zukünftigen Eigentümer die erhöhten Baukosten für Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Bahnstrecken tragen, um gesunde Wohnverhältnisse zu schaffen. Dies führt zu einer unzumutbaren Belastung der Bürger und widerspricht dem Verursacherprinzip.

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. Konkrete 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.“

Gelsenkirchen

Lärmkartierungsergebnisse für die Haupteisenbahnstrecken im Ballungsraum



Anzahl der Einwohner: 257.850						
Anzahl der belasteten Einwohner für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)						
>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75		
13.550	4.550	1.470	580	160		
Anzahl der belasteten Einwohner für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)						
>45-50	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70	
25.290	10.850	3.650	1.200	450	110	
Pegelbereich in dB(A)	Belastete					
	Fläche (km ²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausbauwerke		
	>55	15,73	10.412	87	4	
	>65	3,69	1.133	17	0	
>75	1,13	83	3	0		
Lärmkennziffer						
L_{DEN}			L_{Night}			
100.891			161.294			

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 24

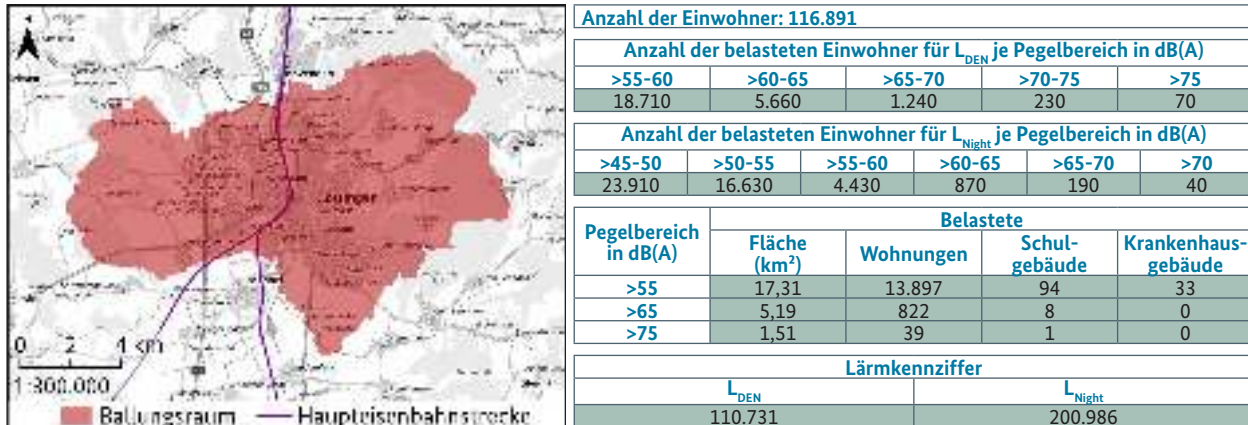
Frage 1				Frage 2				Frage 3								Frage 4			
1.1	1.2	1.3	1.4	2.1	2.2	2.3	2.4	3.1	3.2	3.3	3.4	3.5	3.6	3.7	3.8	4.1	4.2	4.3	4.4
24	0	0	0	0	21	3	0	23	16	1	12	4	1	2	0	18	23	23	1
Frage 5					Frage 6					Frage 7					Frage 8				
5.1	5.2	5.3	5.4	5.5	6.1	6.2	6.3	6.4	6.5	7.1	7.2	7.3	7.4	7.5	8.1	8.2	8.3	8.4	8.5
19	5	0	0	0	24	20	1	10	0	20	4	1	0	0	0	2	21	0	1
Frage 9					Frage 10					Frage 11					Frage 12				
9.1	9.2	9.3	9.4	9.5	9.6	9.7	9.8	10.1	10.2	10.3	11.1	11.2	11.3	11.4	12.1	12.2	12.3		
12	1	1	0	1	0	10	0	24	0	0	0	17	7	0	1	23	0		

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

Streckennummer	Sanierungsbereich	Lage des Sanierungsbereiches			Schallschutzwände			Lärmsanierte Wohneinheiten	
		von km	bis km	Gesamtlänge in km	Länge der Schallschutzwand in km	Stand der Sanierung	Anzahl der Wohneinheiten	Stand der Sanierung	
2153 2200 2204	Herne-Crange	24,1 2,3 4,2	28,2 3,6 4,6	5,8	2,5	2	9	1	
2153 2206	Gelsenkirchen Knoten 1	28,4 2,2	32,2 5,0	6,6	1,0	2	0	5	
2168 2206 2650	Gelsenkirchen Knoten 3	2,2 5,0 86,9	3,8 10,5 90,0	10,2	5,8	4	0	5	
2250	Gladbeck	9,3	15,6	6,3	1,7	4	0	5	
2250 2252	Gelsenkirchen Knoten 2	15,5 2,8	19,7 3,1	4,5	3,2	4	0	5	
2200 2201 2202 2205 2230 2231 2650	Herne-Wanne-Eickel	1,7 1,7 22,2 1,5 8,1 3,2 92,0	2,3 2,4 25,1 2,3 8,9 4,1 102,2	15,4	4,7	2	79	1	
2160 2206 2243 2244	Essen Knoten 3	4,1 10,6 5,9 1,1	7,0 11,6 7,0 1,2	5,1	4,6	2	26	1	

Göttingen

Lärmkartierungsergebnisse für die Hauptisenbahnstrecken im Ballungsraum



Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

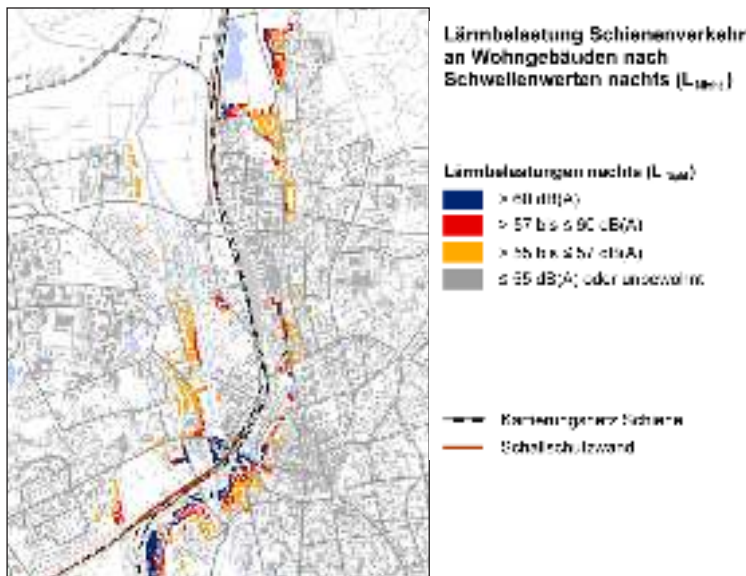
Anzahl der Beteiligungen: 1																			
Frage 1			Frage 2				Frage 3						Frage 4						
1.1	1.2	1.3	1.4	2.1	2.2	2.3	2.4	3.1	3.2	3.3	3.4	3.5	3.6	3.7	3.8	4.1	4.2	4.3	4.4
1	0	0	0	0	1	0	0	1	1	1	1	0	0	1	0	0	1	1	0
Frage 5					Frage 6					Frage 7					Frage 8				
5.1	5.2	5.3	5.4	5.5	6.1	6.2	6.3	6.4	6.5	7.1	7.2	7.3	7.4	7.5	8.1	8.2	8.3	8.4	8.5
1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Frage 9					Frage 10				Frage 11				Frage 12						
9.1	9.2	9.3	9.4	9.5	9.6	9.7	9.8	10.1	10.2	10.3	11.1	11.2	11.3	11.4	12.1	12.2	12.3		
0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0		

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

Streckennummer	Sanierungsbereich	Lage des Sanierungsbereiches			Schallschutzwände			Lärmsanierte Wohneinheiten	
		von km	bis km	Gesamtlänge in km	Länge der Schallschutzwand in km	Stand der Sanierung	Anzahl der Wohneinheiten	Stand der Sanierung	
3600	Göttingen-Grone	244,7	245,6	0,9	0,7	1	0	5	

Stellungnahme des Ballungsraums durch den Fachbereich Stadtgrün und Umwelt der Stadt Göttingen

„Im Ballungsraum Göttingen sind nach der Lärmstatistik aus der Lärmkartierung des EBA 2017 von Lärmbelastungen des Schienenlärms $L_{DEN} > 70$ dB(A) 300 Einwohner betroffen, ab einem $L_{DEN} > 65$ dB(A) 1.590 Einwohner. Bei ausschließlicher Betrachtung des Nachtzeitraums sind von Lärmbelastungen $L_{Night} > 60$ dB(A) 1.130 Einwohner betroffen, ab einem $L_{Night} > 55$ dB(A) 5.580 Einwohner. Die Belastungen resultieren überwiegend aus den Hauptisenbahnstrecken durch Göttingen. Ohne Betrachtung der Nebenstrecken (unter 30.000 Züge / Jahr) sind die Betroffenenanzahlen nur geringfügig niedriger.“



Seit der letzten Kartierung ist die Anzahl der Lärmbetroffenen in Göttingen gesunken. Informationen zu den genauen Ursachen der deutlichen Reduzierung der Lärmbelastungen bzw. -betroffenheit wären wünschenswert, da keine Maßnahmen zur Lärmreduzierung seit der letzten Kartierung bekannt sind. Die Ende 2017 umgesetzte Schallschutzwand am Leinebergland ist in den Daten noch nicht berücksichtigt. Weitere bestehende Lärmschutzmaßnahmen waren bereits in die letzte Lärmkartierung eingegangen. Umgesetzte passive Schallschutzmaßnahmen fließen nicht in die Lärmberechnungen ein.

Die Stadt Göttingen hat mit ihrem 2016 erstellten Lärmaktionsplan Schiene die räumlichen Handlungsschwerpunkte identifiziert und für diese Maßnahmen vorgeschlagen. Die

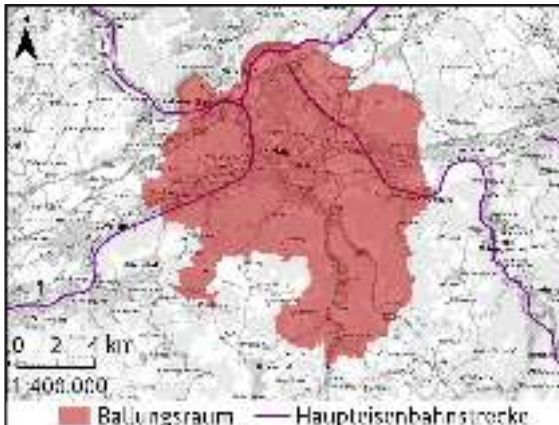
Handlungsschwerpunkte sind weitestgehend unverändert (siehe auch die Abbildung), die Maßnahmen weiterhin erforderlich. Im Einzelnen sind dies die Verlängerung der (2017 errichteten) Schallschutzwand am Leineberg, der Bau einer Schallschutzwand östlich der Gleise ab der Brücke über die Leine nach Norden bis hinter das Zoologische Museum, der Bau einer Schallschutzwand westlich der Gleise und parallel zum Maschmühlenweg, die Erhöhung bestehender Schallschutzwände im Bereich Leineberg Ernst-Fahlbusch-Straße, der Einbau von Brückenstegabsorbern an Brücken südlich des Bahnhofs und der Einsatz von Schmiereinrichtungen in Kurvenbereichen. Weitere zu prüfende Maßnahmen, die nicht konkret verortet wurden, sind das Hochgeschwindigkeitsschleifen, Schienenstegabschirmung und Niedrigschallschutzwände.

Vor dem Hintergrund der weiterhin hohen durch den Schienenverkehr verursachten Lärmbelastungen fordert die Stadt Göttingen die DB Netz AG als Träger des Programms „Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“ auf, in das Lärmsanierungsprogramm die im Lärmaktionsplan Schiene der Stadt Göttingen 2016 empfohlenen Maßnahmen aufzunehmen zeitnah eine aktualisierte Prioritätenliste für das Lärmsanierungsprogramm aufzustellen, die den neuen Anforderungen mit Wegfall des Schienenbonus und Absenkung der Auslösewerte gerecht wird zur effektiven Reduzierung der aktuellen Lärmbelastungen die Einschränkung der Lärmsanierung für Gebäude, die vor 1974 (Inkrafttreten des BImSchG) gebaut wurden, möglichst aufzuheben oder in einer Neuregelung die seit 1974 zunehmenden Lärmbelastungen zu berücksichtigen bei anstehenden Lärmsanierungsmaßnahmen bereits frühzeitig in der Planungsphase Kontakt mit der Stadt Göttingen aufzunehmen, um gemeinsame Lösungen für einen optimalen Lärmschutz der Göttinger Bevölkerung entwickeln und umsetzen zu können

Darüber hinaus sollen zur Entlastung insbesondere an den Güterverkehrsstrecken weitere technische Maßnahmen (z.B. Umrüstung der Bremstechnik an Güterverkehrszügen) forciert werden.“

Hagen

Lärmkartierungsergebnisse für die Hauptisenbahnstrecken im Ballungsraum



Anzahl der Einwohner: 185.996						
Anzahl der belasteten Einwohner für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)						
>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75		
5.100	2.160	1.010	640	260		
Anzahl der belasteten Einwohner für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)						
>45-50	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70	
11.870	3.610	1.680	880	520	130	
Pegelbereich in dB(A)	Belastete					
	Fläche (km²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude		
	>55	17,24	4.889	15	0	
	>65	4,89	1.020	5	0	
>75	1,64	141	1	0		
Lärmkennziffer						
L_{DEN}			L_{Night}			
59.710			79.188			

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

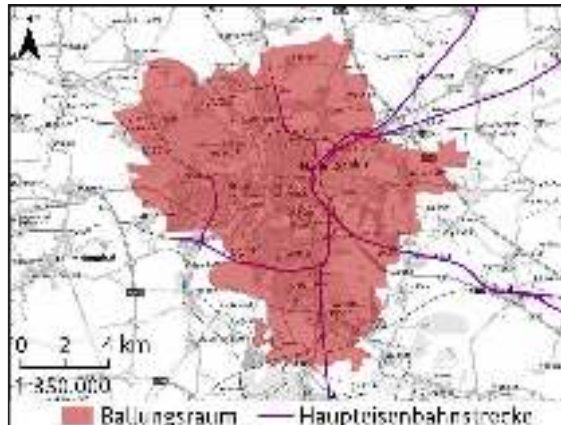
Anzahl der Beteiligungen: 1																			
Frage 1				Frage 2				Frage 3						Frage 4					
1.1	1.2	1.3	1.4	2.1	2.2	2.3	2.4	3.1	3.2	3.3	3.4	3.5	3.6	3.7	3.8	4.1	4.2	4.3	4.4
1	0	0	0	0	1	0	0	1	1	1	1	0	0	1	0	0	1	1	0
Frage 5					Frage 6					Frage 7					Frage 8				
5.1	5.2	5.3	5.4	5.5	6.1	6.2	6.3	6.4	6.5	7.1	7.2	7.3	7.4	7.5	8.1	8.2	8.3	8.4	8.5
1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Frage 9					Frage 10				Frage 11				Frage 12						
9.1	9.2	9.3	9.4	9.5	9.6	9.7	9.8	10.1	10.2	10.3	11.1	11.2	11.3	11.4	12.1	12.2	12.3		
0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0		

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

Streckennummer	Sanierungsbereich	Lage des Sanierungsbereiches			Schallschutzwände			Lärmsanierte Wohneinheiten	
		von km	bis km	Gesamtlänge in km	Länge der Schallschutzwand in km	Stand der Sanierung	Anzahl der Wohneinheiten	Stand der Sanierung	
2400 2550 2550	Hagen Knoten 2	72,3 135,9 142,5	72,9 140,0 145,8	8,0	4,6	4	0	5	
2400	Hagen-Vorhalle Rbf	72,9	75,1	2,2	0,0	1	5	1	
2423 2550	Gevelsberg gesamt	42,6 130,6	49,5 135,9	12,2	0,0	1	0	5	
2423 2550 2804	Hagen Knoten 3	49,7 140,0 0,6	56,8 142,5 1,5	10,5	2,7	4	0	5	
2800	Hagen Knoten 1	4,3	18,6	14,3	3,5	4	0	3	

Halle (Saale)

Lärmkartierungsergebnisse für die Hauptbahnstrecken im Ballungsraum



Anzahl der Einwohner: 231.565					
Anzahl der belasteten Einwohner für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)					
>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	
3.500	1.380	250	10	0	
Anzahl der belasteten Einwohner für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)					
>45-50	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70
6.190	2.730	770	130	10	0
Pegelbereich in dB(A)	Belastete				
	Fläche (km²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausbäude	
	>55	14,48	3.149	0	0
	>65	3,83	161	0	0
>75	0,93	2	0	0	
Lärmkennziffer					
L_{DEN}			L_{Night}		
22.576			32.608		

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 7																			
Frage 1				Frage 2				Frage 3						Frage 4					
1.1	1.2	1.3	1.4	2.1	2.2	2.3	2.4	3.1	3.2	3.3	3.4	3.5	3.6	3.7	3.8	4.1	4.2	4.3	4.4
6	1	0	0	0	3	4	0	6	6	0	4	1	2	4	0	5	7	7	0
Frage 5					Frage 6					Frage 7					Frage 8				
5.1	5.2	5.3	5.4	5.5	6.1	6.2	6.3	6.4	6.5	7.1	7.2	7.3	7.4	7.5	8.1	8.2	8.3	8.4	8.5
1	6	0	0	0	7	5	0	1	0	3	4	4	0	0	0	0	5	2	0
Frage 9					Frage 10					Frage 11				Frage 12					
9.1	9.2	9.3	9.4	9.5	9.6	9.7	9.8	10.1	10.2	10.3	11.1	11.2	11.3	11.4	12.1	12.2	12.3		
0	1	4	0	0	0	1	1	7	0	0	0	6	1	0	0	7	0		

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

Streckennummer	Sanierungsbereich	Lage des Sanierungsbereiches			Schallschutzwände		Lärmsanierte Wohneinheiten	
		von km	bis km	Gesamtlänge in km	Länge der Schallschutzwand in km	Stand der Sanierung	Anzahl der Wohneinheiten	Stand der Sanierung
6340	Halle gesamt Straße 6340	0,9	6,7	5,8	0,0	5	0	5
6343	Halle-Rosengarten	3,7	7,3	3,6	0,0	5	0	5

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche mit Prioritätszahlen der Lärmsanierungsabschnitte

Streckennummer	Nr. des Sanierungsabschnittes	Prioritätszahl des Sanierungsabschnittes	Sanierungsbereich	Lage des Sanierungsbereiches		
				von km	bis km	Gesamtlänge in km
6403	140	2.845	Halle (S.) Nordost	82,0	83,0	1,1

Stellungnahme des Ballungsraums von der Unteren Immissionsschutzbehörde der Stadt Halle (Saale)

„Vorhaben: Lärmsituation an der Schiene des Ballungsraumes Halle

Stellungnahme: 1. Beschreibung der Schienenwege

Die Stadt Halle setzt sich aus einem Hauptbahnhof und zwölf weiteren kleineren Bahnhöfen zusammen. Daneben wurde eine Zugbildungsanlage für den Güterverkehr nördlich des Hauptbahnhofes planfestgestellt. Der Hauptbahnhof des Ballungsraumes dient als End- bzw. Zwischenhaltestelle für den Regional- S-Bahn- und Fernverkehr. Vorrangig wird der Hauptbahnhof von Nord-Ost, Süden und Süd-Osten angefahren. Strecken in Richtung Norden und Westen dienen dem S-Bahn-Verkehr.

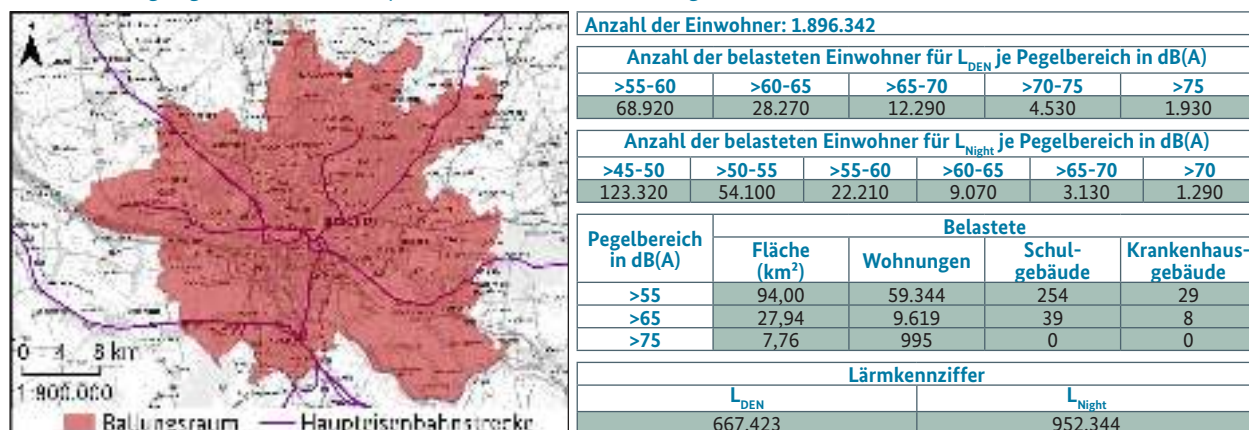
2. Beschreibung der Lärmsituation

Das Schienennetz, der sich im Ballungsraum befindet, grenzt die östlichen Stadtteile von der restlichen Stadt ab. Aufgrund der gewachsenen Situation sind insbesondere die Berliner Straße, die Freimfelder Straße, das Thier Viertel sowie die Volkmannstraße durch den Schienenlärm betroffen. Dies gilt umso mehr, da mit der Errichtung der Zugbildungsanlage mit weiterem Verkehr zu rechnen ist. Derzeit bilden ungenutzte Gebäude entlang der Berliner Straße einen gewissen Schallschutz. Es ist aber nicht vorhersehbar, ob eine Nutzungsaufnahme erfolgt. Dadurch würden weitere Schallbetroffenheiten entstehen. Daher sind im Rahmen der nächsten Aktionsplanung eventuelle Schallschutzmaßnahmen in Halle (Saale) anzustreben.

Bisherige Beschwerden hinsichtlich des Schienenlärms wurden dem Eisenbahn-Bundesamt zuständigkeitshalber weitergeleitet.“

Hamburg

Lärmkartierungsergebnisse für die Hauptisenbahnstrecken im Ballungsraum



Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 244																			
Frage 1			Frage 2				Frage 3						Frage 4						
1.1	1.2	1.3	1.4	2.1	2.2	2.3	2.4	3.1	3.2	3.3	3.4	3.5	3.6	3.7	3.8	4.1	4.2	4.3	4.4
193	48	2	1	18	105	119	2	226	142	61	111	39	35	31	3	155	189	191	7
Frage 5					Frage 6					Frage 7					Frage 8				
5.1	5.2	5.3	5.4	5.5	6.1	6.2	6.3	6.4	6.5	7.1	7.2	7.3	7.4	7.5	8.1	8.2	8.3	8.4	8.5
88	110	30	6	10	190	181	79	93	4	137	91	27	4	10	0	71	145	5	23
Frage 9					Frage 10					Frage 11					Frage 12				
9.1	9.2	9.3	9.4	9.5	9.6	9.7	9.8	10.1	10.2	10.3	11.1	11.2	11.3	11.4	12.1	12.2	12.3	12.4	12.5
73	8	13	1	16	7	123	29	217	19	8	11	141	79	13	42	172	30	12	1

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

Streckennummer	Sanierungsbereich	Lage des Sanierungsbereiches			Schallschutzwände		Lärmsanierte Wohneinheiten	
		von km	bis km	Gesamtlänge in km	Länge der Schallschutzwand in km	Stand der Sanierung	Anzahl der Wohneinheiten	Stand der Sanierung
1120	Ahrensburg gesamt	39,7	47,0	7,3	1,0	1	232	1
1120	Hamburg 1120 Teil 1, -Meiendorf, -Rahlstedt, -Wandsbek 1	48,8	53,2	4,4	3,8	1	22	1
1120	Hamburg 1120 Teil 2 Wandsbek 2, -Haselbrook, -Eilbek, -Hamm, -St.Georg 1+2	53,2	64,2	11,0	5,1	1	137	1
1220	Hamburg-Altona, -Langenfeld	0,8	3,1	2,3	0,0	1	0	1
1220	Hamburg-Stellingen	3,1	5,6	2,5	0,0	1	106	1
1220	Hamburg-Eidelstedt	6,5	10,1	3,6	0,0	1	62	1
1220	Halstenbek	10,6	13,6	3,0	0,5	1	42	1
1220	Pinneberg	13,6	18,0	4,4	2,5	1	159	1
1220	Prisdorf	18,0	20,4	2,4	0,7	1	2	1
1234	Hamburg GUB km 0,8-4,4	0,8	4,4	3,6	1,9	1	528	1
1234	Hamburg	2,89 3,543 7,677	0,0	0,0	0,0	1	0	1
1234	EÜ-Deelwisch	3,5	0,0	0,0	0,0	1	0	1
1234	Hamburg GUB (Abschnitte 3 und 4)	8,3 10,1	8,5 16,7	6,7	5,1	1	0	1
1280	Hamburg-Rothenburgsort	39,5	40,9	1,4	0,0	5	0	5
1720	Hamburg-Wilstorf, -Harburg	165,9	181,7	15,8	1,7	1	619	1
2200	Seevetal	330,8	339,8	9,0	4,5	2	3	1
2200	Hamburg-Wilhelmsburg, -Veddel	344,2	351,9	7,7	0,7	1	0	3
6100	Reinbek	266,2	266,4	0,2	0,0	1	0	3
6100	Hamburg-Bergedorf, -Billwerder, -Moorfleet	268,1	280,8	12,7	1,1	1	0	5
6100	Hamburg-Dammtor Abzw. Rainweg	288,5	291,8	3,3	0,0	1	383	1

Stellungnahme des Ballungsraums durch die Behörde für Umwelt und Energie der Freien und Hansestadt Hamburg

„Im Rahmen der Lärmaktionsplanung im Ballungsraum Hamburg sehen die Behörde für Umwelt und Energie als zuständige Stelle für die Aufstellung des Lärmaktionsplans der anderen Lärmquellen und des Hamburg eigenen Schienenverkehrs sowie die Bezirke trotz der bereits umgesetzten Lärmschutzmaßnahmen weiter große Konfliktpotentiale.

Die DB AG will den Schienenverkehrslärm bis 2020 halbieren mit Hilfe der Umsetzung des Lärmsanierungsprogramms, den Einsatz von Flüsterbremsen und der Umsetzung der entwickelten innovativen Techniken. Außerdem haben sich die Bewer-

tungsgrundlagen für die Lärmsanierung geändert. Die Auslösewerte wurden um 3 dB(A) gesenkt.

Für Hamburg wird somit gefordert:

1. Die weitere Umsetzung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen (insb. Schallschutzwände)
2. Weitere Brückensanierungen mit dem Ziel der Lärminderung

Konkret werden für den Ballungsraum Hamburg an den folgenden Streckenabschnitten weitere Bedarfe gesehen:

Altona:

- Streckenabschnitt von Bahnhof Sternschanze bis Harkortstraße (beidseitig)
- Streckenabschnitt von Harkortstraße bis Bahnhof Diebsteich (Höhe Große Bahnstraße 103) (einseitig, Nord-/Ostseite)
- Streckenabschnitt von Tunnel Plöner Straße bis einschließlich Schleswiger Straße 11 (einseitig, Westseite)
- Streckenabschnitt vom Bahnhof Eidelstedt bis Landesgrenze (beidseitig erforderlich, damit Eimsbüttel durch eine LSW auf Altonaer Seite nicht zusätzlich belastet wird)

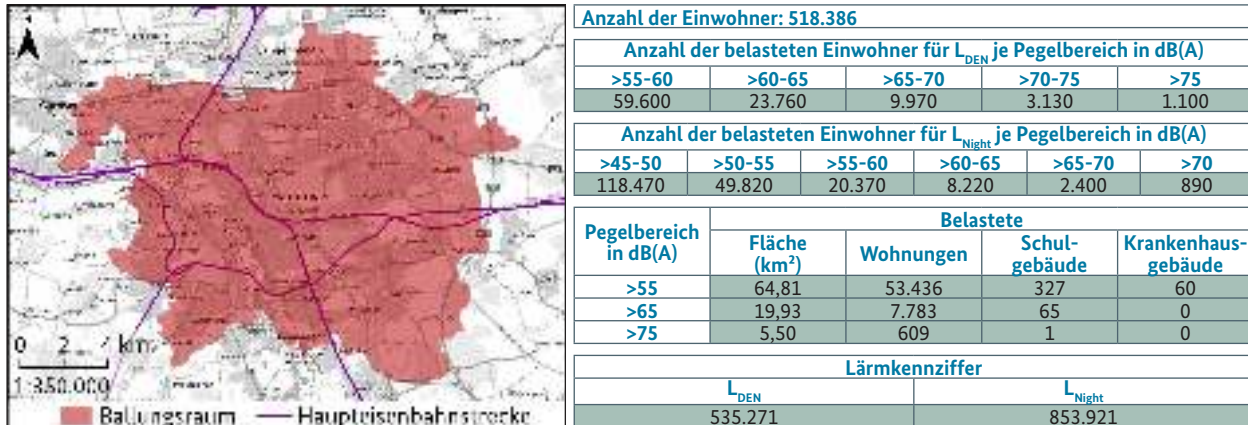
Harburg:

- Bahnstrecke Harburg Bahnhof bis einschließlich „Moorburger Kurve“ zum Schutz der südliche gelegenen Wohnbebauung Eisenbahnstrecke 1720 zwischen Streckenkilometern 169,4 bis ca. 175,7 sowie Güterverkehrsstrecke 1253 im Bereich Moorburger Kurve)
- Bahnstrecke Hamburg-Harburg zum Schutz des östlichen Binnenhafens (Eisenbahnstrecke 2200 zwischen den Streckenkilometern 343,3 bis 345,4)
- Lückenschluss der Schallschutzwände an der Bahnstrecke Harburg-Cuxhaven in Höhe Bostelbek (Eisenbahnstrecke 1720 zwischen Streckenkilometern 173,5 bis 174,6)
- Hamburg begrüßt Investitionsmaßnahmen zur Modernisierung und zum Ausbau des Schienennetzes, um die Betriebsqualität zu erhöhen und Anreize zur weiteren Verlagerung von Güter- und Personenverkehren von der Straße auf die Bahn zu unterstützen.

Im dicht besiedelten Stadtgebiet Hamburgs ist hierbei die Verträglichkeit mit der Nachbarschaft zu wahren. Aus Sicht von Hamburg ist es daher aus Gründen des Gesundheitsschutzes erforderlich, bestehende Streckengeschwindigkeiten nicht weiter zu erhöhen. Dies gilt vor allem für den besonders störenden Güterverkehr, insbesondere im kritischen Nachtzeitraum. Erfolge bei der Lärminderung durch aktive Maßnahmen oder durch den Einsatz leiseren Güterwaggons sollten nicht durch unnötige Geschwindigkeitserhöhungen negativ kompensiert werden. Auch sollten in bestimmten örtlichen Situationen gestalterische Anforderungen wie z.B. Transparenz, Oberflächenmaterial/-struktur für ein besseres Stadt- und Landschaftsbild Berücksichtigung finden.“

Hannover

Lärmkartierungsergebnisse für die Hauptisenbahnstrecken im Ballungsraum



Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 77																			
Frage 1					Frage 2					Frage 3					Frage 4				
1.1	1.2	1.3	1.4	2.1	2.2	2.3	2.4	3.1	3.2	3.3	3.4	3.5	3.6	3.7	3.8	4.1	4.2	4.3	4.4
64	12	1	0	0	52	25	0	71	53	21	28	25	21	8	0	30	59	71	0
Frage 5					Frage 6					Frage 7					Frage 8				
5.1	5.2	5.3	5.4	5.5	6.1	6.2	6.3	6.4	6.5	7.1	7.2	7.3	7.4	7.5	8.1	8.2	8.3	8.4	8.5
33	40	0	3	1	68	56	16	39	0	50	18	10	2	3	0	19	55	2	1
Frage 9					Frage 10					Frage 11					Frage 12				
9.1	9.2	9.3	9.4	9.5	9.6	9.7	9.8	10.1	10.2	10.3	11.1	11.2	11.3	11.4	12.1	12.2	12.3		
12	6	0	0	4	4	51	9	75	1	1	5	37	33	2	5	62	10		

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

Streckennummer	Sanierungsbereich	Lage des Sanierungsbereiches			Schallschutzwände		Lärmsanierte Wohneinheiten	
		von km	bis km	Gesamtlänge in km	Länge der Schallschutzwand in km	Stand der Sanierung	Anzahl der Wohneinheiten	Stand der Sanierung
1700	Hannover Zentrum West, -Hainholz	0,0	3,6	3,6	0,0	5	0	5
1700	Hannover Zentrum West, -Leinhausen	3,6	5,9	2,3	0,7	1	0	5
1733	Hannover Zentrum Ost	0,0	1,8	1,8	0,8	1	9	1
1733	Hannover Brehmstraße	1,8	2,5	0,7	0,7	1	25	1
1733	Hannover Mainzer Straße	3,0	3,5	0,5	0,4	1	49	1
1733	Hannover-Waldheim	3,8	4,3	0,5	0,4	1	8	1
1750	Hannover-Ahlem	15,4	16,2	0,8	8,8	1	227	1
1750	Hannover-Ricklingen, -Beeke	23,5	23,8	0,3	0,4	1	28	1
1750	Hannover-Misburg	33,8	34,7	0,9	0,0	1	0	1
1753	Hannover-Döhren	27,0	28,0	1,0	0,0	1	41	1
1754	Hannover-Waldheim	2,3	2,8	0,5	0,1	1	0	1
1760	Hannover-Waldhausen	1,5	2,3	0,8	0,0	1	13	1
1760	Hannover-Bornum	8,8	9,4	0,6	0,5	4	0	5
1760	Ronnenberg	9,4	12,0	2,6	2,0	4	0	5

Stellungnahme des Ballungsraums durch den Fachbereich Planen und Stadtentwicklung der Landeshauptstadt Hannover

„Rückblick Lärmkartierung

Als Ergebnis der Lärmkartierung bleibt festzuhalten, dass Hannover bei der prozentualen Belastung der Bevölkerung in den Ballungsräumen auf dem zweiten Platz hinter Bonn liegt. Dies deckt sich in etwa mit vorangegangenen Ergebnissen der Kartierung. Bei der Betrachtung der Eingangsdaten fällt auf, dass große Teile der zurzeit stattfindenden dynamischen baulichen Entwicklung in Hannover bei den Gebäuden nicht berücksichtigt wurden. Vergleichbare Daten können auch beim Schienenlärm nur generiert werden, wenn die Gebäudedatenbasis identisch ist mit der von den Ballungsräumen in den Lärmkartierungen verwendeten Daten. Warum werden die aktuellen Gebäudedaten nicht mehr bei den Ballungsräumen angefragt?

Aufgrund der abweichenden Gebäudegrundlage stellt sich zudem die Frage nach der Repräsentativität der Betroffenenzahlen. Falls das Eisenbahnbundesamt bei der Fortschreibung wieder daran interessiert sein sollte, mit aktuellen Daten zu rechnen, kann die Landeshauptstadt Hannover gerne aktuelle Gebäudedaten zur Verfügung stellen. Weiterhin können wir gerne noch Informationen zu bereits gebauten (!) Lärmschutzwänden liefern, die nicht in der Kartierung 2017 enthalten sind.

Lärmaktionsplanung

Die gesetzlichen Regelungen geben vor, dass die Lärmaktionsplanung auf den Ergebnissen der Lärmkartierung aufbauen soll

Stadtteil	Straße
Anderten	Oisseler Straße / Bahnhof Anderten
Kirchrode	Bleekstraße, Lothringer Straße
Südstadt	Rimpaustraße
Döhren	Zeißstraße / Hans-Eyl-Straße, Besselstraße, Am Schafbrinke
Seelhorst	Hoher Weg
Waldheim	Liebrechtstraße, Ottostraße
Waldhausen	Riepestraße, Bregenzer Straße, Salzburger Straße
Badenstedt	Badenstedter Straße, A. d. Papenstücken, Karl-Thürmer-Weg
Davenstedt	Eichenbrink - Davenstedter Straße
Ahlem	Carlo-Schmid-Allee
Vinnhorst	Dammstraße

und die besonders betroffenen Bereiche vordringlich bearbeitet werden müssen. Hier reicht es nicht aus, pauschal auf die Lärmsanierung zu verweisen. Vielmehr muss gerade für die Ballungsräume mit vielen betroffenen Menschen deutlich mehr Lärmschutz umgesetzt werden. Gerade in Hannover sind die durchgeführten Lärmsanierungsmaßnahmen an der Güterumgehungsbahn schon vor vielen Jahren gemacht worden. Es besteht dringender Handlungsbedarf auf zahlreichen Streckenabschnitten systematisch nachzubessern. Damals gebaute Lärmschutzwände mit nur 2,0 m Höhe entsprechen nicht dem Stand der Lärminderungstechnik und bedeuten bei seitdem gestiegenen und weiter steigenden Zugzahlen eine gesundheitsgefährdende Lärmbelastung der hannoverschen Bevölkerung. Dies gilt umso mehr, da nicht überall passive Maßnahmen umgesetzt wurden. Die Auswertung der Karte mit Nachtpegeln über 60 dB(A) zeigt in Hannover zahlreiche Abschnitte mit deutlich gesundheitsgefährdenden Pegeln. Die im Folgenden zusammengestellten Bereiche müssen einer aktualisierten schalltechnischen Betrachtung – z.B. im Rahmen zu überarbeitender Lärmsanierungsabschnitte – unterzogen werden. Diese Abschnitte sind

teilweise auch schon im Lärmaktionsplan der Landeshauptstadt Hannover als Problembereiche bzgl. Schienenlärm aufgeführt worden.

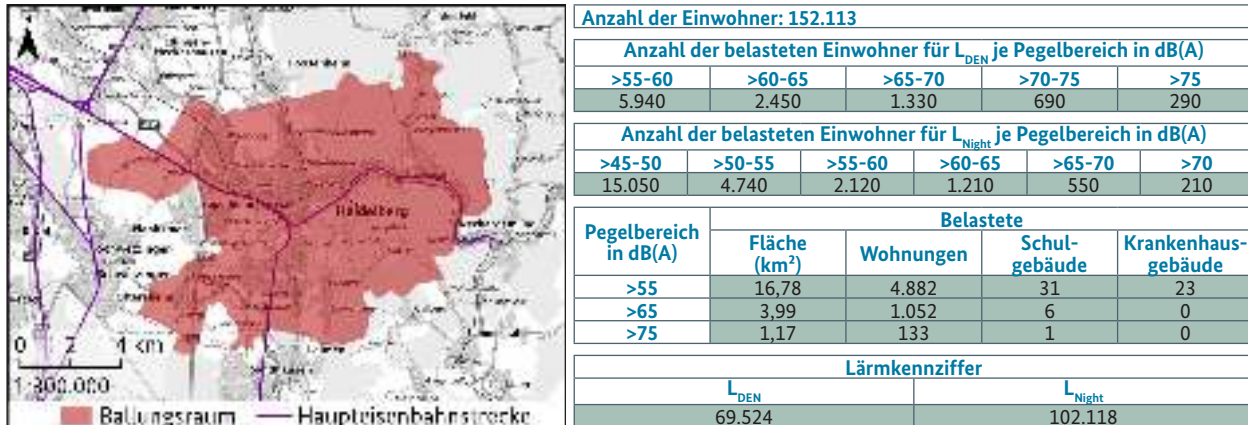
Die Landeshauptstadt Hannover ist Knotenpunkt von drei TEN-V-Netzen. Vor diesem Hintergrund sind Maßnahmen zur Kapazitätssteigerung im Schienennetz vorgesehen. Das im BVWP hinterlegte Projekt Alpha-E zum Ausbau der Schieneninfrastruktur zwischen Hannover, Bremen und Hamburg und der Bau des Megahub Lehrte muss deshalb zum Anlass genommen werden, dass das Eisenbahnbundesamt und die Deutsche Bahn gemeinsam die erforderlichen Überlegungen anstellen, um eine strategische Gesamtbetrachtung hinsichtlich Lärmschutz anzustellen, anstatt jeweils auf einzelne Lärminderungsmaßnahmen oder kleinere Bauprojekte zu verweisen.

Fazit

Die Landeshauptstadt Hannover fordert eine deutliche Verbesserung des Lärmschutzes im Ballungsraum Hannover. Darüber hinaus muss eine Neubewertung der Belastungen auf Basis der Kartierungsergebnisse erfolgen. Das Lärmsanierungsprogramm ist zu aktualisieren und entsprechend anzupassen. Es ist erforderlich, dass die vor rund 20 Jahren sanierten Abschnitte der Güterumgehungsbahn einer Neubewertung unterzogen werden und gerade für diese in der Nacht dominante Strecke die Möglichkeiten der Lärminderungstechnik ausgeschöpft werden.“

Heidelberg

Lärmkartierungsergebnisse für die Haupt Eisenbahnstrecken im Ballungsraum



Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 38																			
Frage 1				Frage 2				Frage 3						Frage 4					
1.1	1.2	1.3	1.4	2.1	2.2	2.3	2.4	3.1	3.2	3.3	3.4	3.5	3.6	3.7	3.8	4.1	4.2	4.3	4.4
31	5	2	0	0	21	17	0	33	31	6	16	0	15	3	0	12	28	37	0
Frage 5					Frage 6					Frage 7					Frage 8				
5.1	5.2	5.3	5.4	5.5	6.1	6.2	6.3	6.4	6.5	7.1	7.2	7.3	7.4	7.5	8.1	8.2	8.3	8.4	8.5
10	28	0	0	0	34	31	5	11	0	21	4	15	0	1	0	14	19	4	1
Frage 9					Frage 10			Frage 11				Frage 12							
9.1	9.2	9.3	9.4	9.5	9.6	9.7	9.8	10.1	10.2	10.3	11.1	11.2	11.3	11.4	12.1	12.2	12.3		
13	13	0	0	2	0	11	6	35	3	0	0	26	10	2	1	37	0		

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

Streckennummer	Sanierungsbereich	Lage des Sanierungsbereiches			Schallschutzwände		Lärmsanierte Wohneinheiten	
		von km	bis km	Gesamtlänge in km	Länge der Schallschutzwand in km	Stand der Sanierung	Anzahl der Wohneinheiten	Stand der Sanierung
4000	Heidelberg-Wieblingen	14,6 15,5	15,5 16,0	1,4	0,0	1	101	1
4000	Heidelberg	19,5	20,4	0,9	0,0	1	90	1
4000	Heidelberg-Kirchheim	21,4	22,7	1,3	0,0	1	50	1
4100	Heidelberg-Königstuhl	18,5	18,9	0,4	0,0	1	26	1
4110	Heidelberg Karlstor/Schlierbach	2,8	7,0	4,2	0,8	1	112	1

Stellungnahme des Ballungsraums durch das Amt für Umweltschutz, Gewerbeaufsicht und Energie der Stadt Heidelberg

„Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen, Haupt Eisenbahnstrecken und anderer Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind:

Die Stadt Heidelberg liegt im Norden des Landes Baden-Württemberg und zählt zum Regierungsbezirk Karlsruhe. Die Stadt Heidelberg ist neben Mannheim und Ludwigshafen die drittgrößte Stadt der Metropolregion Rhein-Neckar und übernimmt die Funktion eines Oberzentrums. Heidelberg ist kreisfreie Stadt und zugleich Verwaltungssitz des Rhein-Neckar-Kreises (RNK). Die Gemarkungsgrenze erstreckt sich mit 15 Stadtteilen über eine Fläche von 109 km² und hat derzeit ca. 155.000 Einwohner.

Als Hauptlärmquellen innerhalb des Stadtgebiets von Heidelberg sind die Hauptverkehrsstraßen, die Haupt Eisenbahnstrecken, die nicht bundeseigenen Schienenwege (OEG) und die sonstigen Schienenstrecken von Straßenbahnen zu nennen.

Bei den maßgeblichen Hauptverkehrsstraßen der 1. Stufe mit einer Klassifizierung und einem Verkehrsaufkommen von mehr 6 Mio. KFZ / Jahr handelt es sich um die Bundesautobahnen A 5, A 656, in Teilen die Bundesstraßen B 3, B 37, B 535 sowie in Teilen die Landesstraßen L 543, L 534, L 598, L 594, L 600A und L 637. Darüber hinaus sind weitere Kreisstraßen und innerstädtische Straßen für die Lärmaktionsplanung relevant.

Zu den Haupt Eisenbahnstrecken der 1. Stufe zählen die Strecken Mannheim-Heidelberg und Heidelberg-Karlsruhe. Als sonstige Strecke ist die Strecke Heidelberg-Heilbronn zu nennen.

Bei den privat betriebenen nicht-bundeseigenen Haupt Eisenbahnstrecken (NE-Bahnen) mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 60.000 Zügen pro Jahr (Kartierungsstufe 1; außerhalb der Ballungsräume Stufe 1) ist die OEG auf der Strecke Mannheim - Edingen - Heidelberg - Schriesheim zu nennen.

Außerdem verfügt die Stadt Heidelberg über ein Straßenbahnnetz mit 6 Linien (Linie 21, 22, 23, 24, 5, 26), das ebenso in die Betrachtung des Lärmaktionsplans eingestellt wurde.

Heidelberger Lärmaktionsplan für Orte in der Nähe von Haupteisenbahnstrecken und sonstigen Strecken

Auf der Grundlage der Auslösewerte des Umweltministeriums Baden-Württemberg (2008) wurden aus den Strategischen Lärmkarten innerhalb des besiedelten Bereichs die Bereiche herausgefiltert, in denen der $L_{DEN} > 70$ dB(A) oder der $L_{Nacht} > 60$ dB(A) bezüglich des Schienenverkehrslärms durch die Fernbahn beträgt. Diese „Aktionsbereiche Bahn“ sind in Heidelberg identisch mit den Bereichen, die im Rahmen des Programms „Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“ untersucht wurden. Es ergaben sich drei „Aktionsbereiche Bahn“ auf Heidelberger Gemarkung:

- Streckenabschnitt Heidelberg-Mitte zwischen Czerny-Brücke und Königstuhltunnel (Haupteisenbahnstrecke),
- Streckenabschnitt Heidelberg-Kirchheim/Rohrbach (Haupteisenbahnstrecke),
- Streckenabschnitt Heidelberg-Schlierbach (sonstige Strecke)

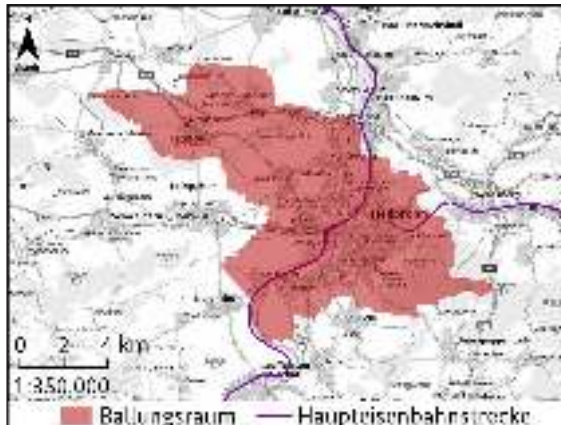
Bei allen Aktionsbereichen resultiert die Lärmbelastung aus dem geringen Abstand der (Wohn-)Bebauung zum Gleis und dem hohen nächtlichen Güterverkehrsaufkommen.

Bei den Aktionsbereichen Heidelberg-Mitte und Heidelberg-Kirchheim/Rohrbach wurde der Einbau von Schallschutzfenstern in Kombination mit Schalldämmlüftern im Rahmen des Bundes-Lärmsanierungsprogramms gefördert. Insgesamt waren 394 Wohneinheiten förderfähig. Von 88 Eigentümern (ca. 180 Betroffene) wurde die Förderung in Anspruch genommen. Beide Aktionsbereiche gelten damit im Rahmen des Bundesprogramms als lärmsaniert. Im Aktionsbereich Heidelberg-Schlierbach wurde im Rahmen des Bundes-Lärmsanierungsprogramms eine Lärmschutzwand östlich des Bahnübergangs entlang des Gutleuthofwegs gebaut. Zusätzlich wurde der Einbau von Schallschutzfenstern und Schalldämmlüftern gefördert. Die Maßnahmen führten zur Entlastung von 268 Wohneinheiten (ca. 530 Betroffene).

Weiteres Potenzial für Lärminderungsmaßnahmen an Eisenbahnstrecken in Heidelberg ist derzeit nicht erkennbar.“

Heilbronn

Lärmkartierungsergebnisse für die Haupteisenbahnstrecken im Ballungsraum



Anzahl der Einwohner: 118.122					
Anzahl der belasteten Einwohner für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)					
>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	
3.300	1.090	550	410	140	
Anzahl der belasteten Einwohner für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)					
>45-50	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70
10.430	2.460	890	560	300	100
Pegelbereich in dB(A)	Belastete				
	Fläche (km²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude	
	>55	10,03	2.613	22	0
	>65	2,57	523	1	0
>75	0,64	69	0	0	
Lärmkennziffer					
L_{DEN}			L_{Night}		
34.193			49.258		

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

Streckennummer	Sanierungsbereich	Lage des Sanierungsbereiches			Schallschutzwände			Lärmsanierte Wohneinheiten	
		von km	bis km	Gesamtlänge in km	Länge der Schallschutzwand in km	Stand der Sanierung	Anzahl der Wohneinheiten	Stand der Sanierung	
4900	Nordheim	46,3	47,0	0,7	0,0	1	0	1	
4900	Heilbronn	47,0	56,1	9,1	3,2	4	0	5	

Stellungnahme des Ballungsraums durch die Abteilung Arbeits- und Umweltschutz der Stadt Heilbronn

„Heilbronn ist Oberzentrum und der infrastrukturell gut angebundene Schwerpunkt von Industrie, Handel und Gewerbe sowie kultureller und administrativer Mittelpunkt des eigenständigen Wirtschaftsraumes Region Heilbronn-Franken.“

Lage und Größe: am Neckar nördlich von Stuttgart, am Schnittpunkt von A 81 und A 6 sowie B 27, B 39 und B 293. Hauptbahnlinien sind die Strecken Stuttgart-Heilbronn-Würzburg und Heilbronn-Mannheim. Einwohnerzahl: 125 000; Stadtgebiet Markungsfläche: 10.000 Hektar, Nord-Südausdehnung 13 Kilometer; Ost-Westausdehnung 19 Kilometer.

Mit 125 000 Einwohner/-innen ist Heilbronn ein Ballungsraum der Stufe II nach § 47 Bundesimmissionsschutzgesetz verpflichtet, einen Lärmaktionsplan zur Regelung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen aufzustellen. Zu berücksichtigen sind die Lärmquellen, Straße, Stadtbahn, IE und Hafenanlagen sowie die Haupteisenbahnstrecken.

Für die Haupteisenbahnstrecken wurde der Lärmaktionsplan 2014 am 05.05.2016 ergänzt um die Sanierungsplanung der Deutschen Bahn. Im Rahmen der Sanierungsplanung werden in Heilbronn 2018 4 Schallschutzwände durch die Deutsche Bahn errichtet:

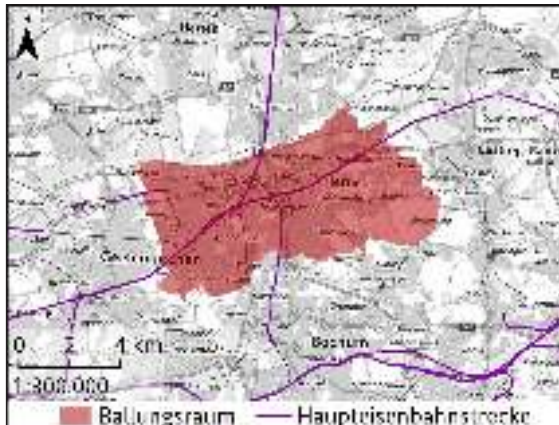
Lärmschutzwand Theodor-Heuss-Straße, Ortsteil Klingenberg 805 Meter, Lärmschutzwand 2, 1110m Ortsteil Böckingen, Lärmschutzwand 3 und 4 Bereich Sülmer Tor, 574 Meter und 705 Meter.

Ergänzend erfolgt im Rahmen der Lärmsanierung ein Lärmschutzfensterprogramm der Bahn soweit Sanierungswerte trotz der Lärmschutzwände weiterhin überschritten sind.

Geschätzte Anzahl der entlasteten Personen: 645 Wohnungen bzw. 1367 Personen, bei einer Annahme von 2,1 Personen pro Wohnung.“

Herne

Lärmkartierungsergebnisse für die Hauptbahnstrecken im Ballungsraum



Anzahl der Einwohner: 154.417					
Anzahl der belasteten Einwohner für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)					
>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	
8.830	2.510	940	340	60	
Anzahl der belasteten Einwohner für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)					
>45-50	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70
18.250	6.490	1.870	790	170	30
Pegelbereich in dB(A)	Belastete				
	Fläche (km²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausbäude	
	>55	11,03	6.711	28	0
	>65	2,82	703	0	0
>75	0,84	32	0	0	
Lärmkennziffer					
L_{DEN}			L_{Night}		
60.056			90.611		

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

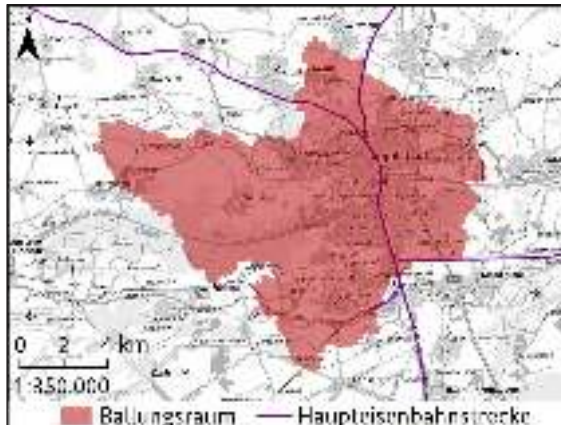
Anzahl der Beteiligungen: 37																			
Frage 1				Frage 2			Frage 3						Frage 4						
1.1	1.2	1.3	1.4	2.1	2.2	2.3	2.4	3.1	3.2	3.3	3.4	3.5	3.6	3.7	3.8	4.1	4.2	4.3	4.4
36	1	0	0	0	30	7	0	34	30	10	16	9	2	4	0	23	32	36	0
Frage 5					Frage 6					Frage 7					Frage 8				
5.1	5.2	5.3	5.4	5.5	6.1	6.2	6.3	6.4	6.5	7.1	7.2	7.3	7.4	7.5	8.1	8.2	8.3	8.4	8.5
28	9	0	0	0	37	24	13	14	0	28	4	5	0	2	0	3	22	8	4
Frage 9								Frage 10			Frage 11				Frage 12				
9.1	9.2	9.3	9.4	9.5	9.6	9.7	9.8	10.1	10.2	10.3	11.1	11.2	11.3	11.4	12.1	12.2	12.3	12.4	12.5
19	0	1	0	2	2	13	3	31	4	2	1	27	8	1	1	36	0	0	0

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

Streckennummer	Sanierungsbereich	Lage des Sanierungsbereiches			Schallschutzwände			Lärmsanierte Wohneinheiten	
		von km	bis km	Gesamtlänge in km	Länge der Schallschutzwand in km	Stand der Sanierung	Anzahl der Wohneinheiten	Stand der Sanierung	
2200	Herne-Wanne-Eickel	1,7	2,3	15,4	4,7	2	79	1	
2201		1,7	2,4						
2202		22,2	25,1						
2205		1,5	2,3						
2230		8,1	8,9						
2231		3,2	4,1						
2650		92,0	102,2						
2153	Herne-Crange	24,1	28,2	5,8	2,5	2	9	1	
2200		2,3	3,6						
2204		4,2	4,6						

Ingolstadt

Lärmkartierungsergebnisse für die Hauptisenbahnstrecken im Ballungsraum



Anzahl der Einwohner: 129.136					
Anzahl der belasteten Einwohner für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)					
>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	
9.220	2.730	720	140	70	
Anzahl der belasteten Einwohner für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)					
>45-50	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70
17.280	7.040	1.910	450	90	50
Pegelbereich in dB(A)	Belastete				
	Fläche (km²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude	
	>55	13,98	6.119	27	3
	>65	3,56	439	7	2
>75	1,08	31	0	0	
Lärmkennziffer					
L_{DEN}			L_{Night}		
56.643			88.240		

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 22																			
Frage 1					Frage 2				Frage 3						Frage 4				
1.1	1.2	1.3	1.4	2.1	2.2	2.3	2.4	3.1	3.2	3.3	3.4	3.5	3.6	3.7	3.8	4.1	4.2	4.3	4.4
18	3	1	0	0	11	9	2	20	14	5	12	1	6	4	1	9	13	20	1
Frage 5					Frage 6					Frage 7					Frage 8				
5.1	5.2	5.3	5.4	5.5	6.1	6.2	6.3	6.4	6.5	7.1	7.2	7.3	7.4	7.5	8.1	8.2	8.3	8.4	8.5
8	13	0	0	1	20	15	1	4	1	20	2	2	0	0	1	6	15	0	0
Frage 9					Frage 10					Frage 11					Frage 12				
9.1	9.2	9.3	9.4	9.5	9.6	9.7	9.8	10.1	10.2	10.3	11.1	11.2	11.3	11.4	12.1	12.2	12.3		
7	0	1	0	0	0	13	2	18	4	0	1	10	11	0	3	19	0		

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

Streckennummer	Sanierungsbereich	Lage des Sanierungsbereiches			Schallschutzwände		Lärmsanierte Wohneinheiten	
		von km	bis km	Gesamtlänge in km	Länge der Schallschutzwand in km	Stand der Sanierung	Anzahl der Wohneinheiten	Stand der Sanierung
5501	Ingolstadt-Unsernherrn	78,5	81,4	2,9	0,0	1	0	1
5501	Ingolstadt Nord	84,2	89,0	4,8	0,0	5	0	5
5501	Gaimersheim	89,0	92,4	3,4	0,0	5	0	5

Karlsruhe

Lärmkartierungsergebnisse für die Hauptbahnstrecken im Ballungsraum



Anzahl der Einwohner: 299.103						
Anzahl der belasteten Einwohner für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)						
>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75		
18.400	5.650	1.610	480	130		
Anzahl der belasteten Einwohner für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)						
>45-50	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70	
33.980	14.360	4.220	1.240	330	80	
Pegelbereich in dB(A)	Belastete					
	Fläche (km ²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausbäude		
	>55	30,44	13.067	60	0	
	>65	9,17	1.115	13	0	
>75	2,48	64	0	0		
Lärmkennziffer						
L_{DEN}			L_{Night}			
120.232			191.944			

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 135																			
Frage 1				Frage 2				Frage 3						Frage 4					
1.1	1.2	1.3	1.4	2.1	2.2	2.3	2.4	3.1	3.2	3.3	3.4	3.5	3.6	3.7	3.8	4.1	4.2	4.3	4.4
108	26	1	0	2	84	48	1	117	80	32	58	12	26	10	3	59	99	115	4
Frage 5					Frage 6					Frage 7					Frage 8				
5.1	5.2	5.3	5.4	5.5	6.1	6.2	6.3	6.4	6.5	7.1	7.2	7.3	7.4	7.5	8.1	8.2	8.3	8.4	8.5
47	80	2	1	5	122	100	28	45	3	87	40	10	3	6	0	61	59	3	12
Frage 9				Frage 10				Frage 11				Frage 12							
9.1	9.2	9.3	9.4	9.5	9.6	9.7	9.8	10.1	10.2	10.3	11.1	11.2	11.3	11.4	12.1	12.2	12.3		
69	14	6	0	2	3	41	18	121	5	9	3	56	66	10	32	99	4		

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

Streckennummer	Sanierungsbereich	Lage des Sanierungsbereiches			Schallschutzwände		Lärmsanierte Wohneinheiten	
		von km	bis km	Gesamtlänge in km	Länge der Schallschutzwand in km	Stand der Sanierung	Anzahl der Wohneinheiten	Stand der Sanierung
3443	Karlsruhe Knoten	16,4	26,8	19,2	2,4	1	53	1
4000		72,2	77,8					
4020		55,9	57,1					
4210		2,1	2,8					
4214		2,9	4,0					
4215		2,8	3,0					
4000	Karlsruhe Nord-Ost	66,5	67,4	0,9	0,0	1	1	1
4000	Karlsruhe-Durlach	67,4	69,2	1,8	0,9	1	293	1
4000	Karlsruhe-Weierfeld	73,6	74,7	1,1	1,0	1	45	1
4020	Karlsruhe Reitschulchlagsiedlung	52,9	53,1	0,2	0,4	1	0	1
4020	Karlsruhe-Hagsfeld	54,1	55,4	1,3	0,0	1	0	1

Stellungnahme des Ballungsraums durch das Amt für Umwelt- und Arbeitsschutz der Stadt Karlsruhe

„Die Stadt Karlsruhe, Umwelt- und Arbeitsschutz nimmt im Rahmen der Mitwirkung zum Lärmaktionsplan des Eisenbahn-Bundesamtes zur 1. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung 2018 wie folgt Stellung:

Der Ballungsraum Karlsruhe gehört mit seinen rund 300.000 Einwohnern zu einer der drei größten Städte in Baden-Württemberg. Der Schienenverkehrslärm stellt in Karlsruhe streckenweise eine erhebliche Lärmbelastung dar. Im Zuge der vorangegangenen Öffentlichkeitsbeteiligung fand daher eine rege Beteiligung der Bevölkerung zum Lärmaktionsplan statt. Im Rahmen der Lärmsanierung an Schienenwegen des Bundes wurden im Jahr 2015 sechs neue Lärmschutzwände im Stadtgebiet errichtet, welche zu einer spürbaren Entlastung bei der betroffenen Bevölkerung geführt haben. Insgesamt wurden in den Jahren 2002 bis 2017 rund 6 km Lärmschutzwände errichtet und ergänzende passive Schallschutzmaßnahmen durchgeführt.

Dennoch stellt der Knoten Karlsruhe im Bereich der Schienenstrecke zwischen Rotterdam und Genua, der „Nord-Süd-Transversale Rotterdam-Genua“, einen wichtigen Bestandteil des europäischen Schienenfernverkehrs dar. Der Bundesverkehrswegeplan 2030 sieht für diesen Knoten verschiedene Maßnahmen vor. Hierzu zählen auch Neu- bzw. Ausbaustrecken innerhalb des Stadtgebietes. Somit kann von einer Steigerung der Kapazitäten im Bereich der Güterzüge ausgegangen werden. Diese Steigerung geht mit einem Anstieg der Lärmbelastung für die umliegende Wohnbevölkerung einher.

Durch die Abschaffung des Schienenbonus um 5 dB(A) im Januar 2015 und die Absenkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung im Januar 2016 um 3 dB(A), haben mehr Anwohner an Bestandsstrecken einen Anspruch auf Lärmschutz. Die zugrunde

gelegten Auslösewerte bei der bereits abgeschlossenen Lärmsanierung im Stadtgebiet aus dem Jahr 2015 von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts, sind auf die neuen Pegelwerte von 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts zu ändern. Somit ist eine Überprüfung der Lärmsanierungserfordernis für das gesamte Streckennetz der Eisenbahnen des Bundes innerhalb des Ballungsraumes Karlsruhes notwendig. Hierbei sind auch die bereits sanierten Streckenabschnitte in die Betrachtung einzubeziehen. Die Stadt Karlsruhe erwartet eine Zunahme der Betroffenheiten innerhalb der Bevölkerung, da mit einer potentiellen Steigerung der Verkehrsmengen im Zuge der geplanten Ausbaumaßnahmen zu rechnen ist. Dies bedeutet, dass die hoch belasteten Abschnitte in den Stadtteilen Hagsfeld, Rintheim, Durlach, Grötzingen, Weiherfeld, Bulach, Knielingen sowie der Knoten Karlsruhe im Rahmen der Lärmsanierung erneut untersucht werden müssen. Die Stadt Karlsruhe fordert daher, dass sowohl umfassende aktive als auch passive Schallschutzmaßnahmen für die hiesige Wohnbevölkerung eruiert und umgesetzt werden. Denn die Stadt Karlsruhe verfolgt das Ziel, seine Bürgerinnen und Bürger bestmöglich vor jeglicher Gesundheitsgefährdung durch Lärm zu bewahren.

Es kann weiterhin davon ausgegangen werden, dass zusätzliche Flächen des Stadtgebietes in den Bereich der Lärmsanierung fallen. Dies gilt umso mehr, als dass mit der zukünftigen Steigerung der Güterverkehre im Zuge der Ausbaustrecke „Nord-Süd-Transversale Rotterdam-Genua“ zu erwarten ist. Streckenabschnitte, an denen bei der Fortschreibung erstmals oder erneuter Sanierungsbedarf ermittelt wird, sind entsprechend der jeweiligen neu ermittelten Priorisierungskennziffer im Lärmsanierungsprogramm als sanierungsbedürftig bei den zu sanierenden Streckenabschnitten einzureihen. Ferner ist zu berücksichtigen, dass im Lärmaktionsplan des Ballungsraumes Karlsruhe auf die Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes verwiesen wird.

Eine entscheidende Maßnahme zur Lärminderung an der Quelle ist der Einsatz von Verbundstoffbremsen an Güterwaggons. Die Umrüstung lauter Züge auf LL-Sohlen, die sogenannten „Flüsterbremsen“, ist zu forcieren. Hierdurch reduzieren sich die Emissionen der Fahrgeräusche um bis zu 10 dB(A), was in der menschlichen Wahrnehmung einer Halbierung des Lärms entspricht.

Mit dem Fahrplanwechsel im Jahr 2013 hatte die DB Netz AG das lärmabhängige Trassenpreissystem für Güterzüge eingeführt. Auf die regulären Trassenentgelte wird seit Juni 2013 ein Aufschlag erhoben, wenn in einem Güterzug nicht überwiegend „leise“ Güterwagen eingestellt sind. Zusätzlich erhalten Güterwagenhalter, die einen vorhandenen Güterwagen von lauter auf leise Technik umrüsten, vom Bund einen laufleistungsabhängigen Bonus beim Einsatz eines umgerüsteten Güterwagens auf dem Streckennetz bundeseigener Eisenbahnen. Mit der technisch möglichen Umrüstung der Güterwagen auf leisere Bremstechnik ist – anders als bei der nur örtlich wirkenden Lärmsanierung durch Lärmschutzwände und Schallschutzfenster – eine flächendeckende Lärminderung möglich. Der Reduzierung der Lärmemission an der Quelle, am Fahrzeug, ist wegen der damit verbundenen größten Effizienz, ein hoher Stellenwert einzuräumen.

Die Stadt Karlsruhe setzt sich für einen umfassenden Schallschutz entlang der Bahntrassen für seine Bürgerinnen und Bürger ein. Im Rahmen des von der EU geförderten Projekts CODE 24 und der darauf aufbauenden interregionalen Kooperation im EVTZ „Interregionale Allianz für den Rhein-Alpen-Korridor“ arbeitet die Stadt Karlsruhe mit vielen Partnern entlang des Verkehrskorridors Rotterdam – Genua in Projekten zusammen. Auch die Bewertung von Lärmemissionen und die Information betroffener Anwohner ist Inhalt eines Projektvorhabens. Unsere Partner im Regionalverband Mittlerer Oberrhein beschäftigen sich federführend mit diesem Thema. “

Kassel

Lärmkartierungsergebnisse für die Haupteisenbahnstrecken im Ballungsraum



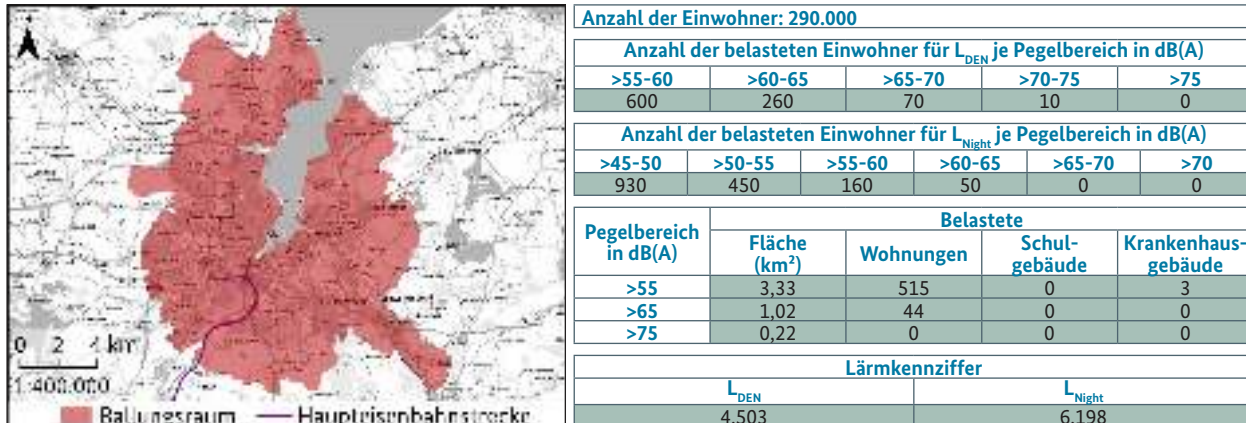
Anzahl der Einwohner: 194.087					
Anzahl der belasteten Einwohner für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)					
>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	
21.080	8.630	2.900	640	110	
Anzahl der belasteten Einwohner für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)					
>45-50	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70
32.170	18.940	7.510	2.380	520	90
Pegelbereich in dB(A)	Belastete				
	Fläche (km²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausbäude	
	>55	17,64	16.915	107	26
	>65	4,57	1.861	0	0
>75	1,31	55	0	0	
Lärmkennziffer					
L_{DEN}			L_{Night}		
167.787			292.098		

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 2																			
Frage 1				Frage 2				Frage 3								Frage 4			
1.1	1.2	1.3	1.4	2.1	2.2	2.3	2.4	3.1	3.2	3.3	3.4	3.5	3.6	3.7	3.8	4.1	4.2	4.3	4.4
2	0	0	0	0	0	2	0	2	0	0	2	0	2	0	0	2	2	2	0
Frage 5					Frage 6					Frage 7					Frage 8				
5.1	5.2	5.3	5.4	5.5	6.1	6.2	6.3	6.4	6.5	7.1	7.2	7.3	7.4	7.5	8.1	8.2	8.3	8.4	8.5
2	0	0	0	0	2	2	2	2	0	2	0	0	0	0	0	2	0	0	0
Frage 9								Frage 10			Frage 11				Frage 12				
9.1	9.2	9.3	9.4	9.5	9.6	9.7	9.8	10.1	10.2	10.3	11.1	11.2	11.3	11.4	12.1	12.2	12.3		
0	0	0	0	0	0	0	2	2	0	0	0	2	0	0	0	2	0		

Kiel

Lärmkartierungsergebnisse für die Hauptisenbahnstrecken im Ballungsraum



Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 37																			
Frage 1				Frage 2				Frage 3					Frage 4						
1.1	1.2	1.3	1.4	2.1	2.2	2.3	2.4	3.1	3.2	3.3	3.4	3.5	3.6	3.7	3.8	4.1	4.2	4.3	4.4
27	5	3	2	23	5	7	2	25	19	13	4	4	6	5	1	28	28	24	2
Frage 5					Frage 6					Frage 7					Frage 8				
5.1	5.2	5.3	5.4	5.5	6.1	6.2	6.3	6.4	6.5	7.1	7.2	7.3	7.4	7.5	8.1	8.2	8.3	8.4	8.5
24	10	0	1	2	27	29	8	9	2	33	0	1	0	3	1	16	14	1	5
Frage 9					Frage 10			Frage 11				Frage 12							
9.1	9.2	9.3	9.4	9.5	10.1	10.2	10.3	11.1	11.2	11.3	11.4	12.1	12.2	12.3					
10	0	2	2	5	5	19	3	29	6	2	0	11	26	0	1	32	4		

Stellungnahme des Ballungsraums durch das Umweltschutzamt der Landeshauptstadt Kiel

„1. Beschreibung des Ballungsraums:

Lärmbelastungen und Beeinträchtigungen der Luftqualität sind die maßgeblichen Umweltbelastungen im Ballungsraum Kiel. Bei der Festlegung der Ballungsräume zur Umgebungslärmrichtlinie im Jahr 2005 erfolgte die Orientierung an den Ballungsräumen, wie sie bereits aufgrund der Verordnung über Immissionswerte für Schadstoffe der Luft – 22. BImSchV in der Umsetzung diverser EU-Richtlinie zur Luftqualität festgelegt worden waren.

Die intensiven verkehrlichen, baulichen und funktionalen Zusammenhänge der Landeshauptstadt mit ihren Nachbargemeinden sind auch für die Lärmsituation bestimmend. Es bestehen in vielen Bereichen enge bauliche, funktionale und verkehrliche Verflechtungen. Nicht zuletzt ist auch subjektiv eine Grenze nicht wahrzunehmen, wenn man sich zwischen einzelnen Ballungsraumgemeinden bewegt, z.B. von Kiel in benachbarten Gemeinden wie Kronshagen.

Die Regelung der Lärmprobleme und Lärmauswirkungen bedarf gerade in Ballungsräumen der Kooperation benachbarter Gemeinden. Insbesondere wenn die in Anhang V der Richtlinie benannten Maßnahmen der Raumordnung in die Lärmaktionsplanung oder auch der Verkehrsentwicklungsplanung einbezogen werden sollen, ist ein gemeindeübergreifender Ansatz hilfreich. Für diese Kooperation wurden mit der Festlegung der gemeindeübergreifenden Ballungsräume Weichen gestellt.

Der gem. Artikel 3 k der Richtlinie 2002/49/EG geforderten städtischen Charakter eines Gebietes ist innerhalb der Abgrenzung der Siedlungsachsen des Regionalplans von 2000 für den Planungsraum III des Innenministeriums des Landes Schleswig-Holstein gegeben.

Der Ballungsraum Kiel besteht aus der Landeshauptstadt Kiel, den benachbarten Gemeinden Altenholz, Kronshagen, Molfsee mit seinen Ortsteilen Rammsee und Schulensee, Heikendorf, Mönkeberg, Schönkirchen sowie der Stadt Schwentinental mit seinen Ortsteilen Klausdorf und Raisdorf.

Auf einer Fläche von etwa 190 km² wohnen ca. 290.000 Bürgerinnen und Bürger.

2. Zusammenfassung der Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung und Lärmschwerpunkte:

In der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung durch das EBA erfolgten im Ballungsraum Kiel 37 Beteiligungen. Hiervon fühlen sich 27 Anwohnerinnen und Anwohner stark, 5 mittel und 3 gering durch Schienenverkehrslärm gestört.

Die Verortung der Belastungsschwerpunkte erfolgte über die Auswertung der Antworten aus dem EBA-GIS und auf Grund telefonischer Rückfragen der Bürgerinnen und Bürger.

- Kiel: starke Belastungen im Bereich der Strecke 1022 (Kiel Hbf – Kiel-Hassee) durch Kurvenquietschen.
- Kronshagen: starke Belastungen durch Brems- und Beschleunigungsgeräusche im Bahnhofsbereich.
- Schönkirchen: starke Belastungen durch Bremsen- und Kurvenquietschen.
- Schwentinental: starke Belastungen durch Bremsen- und Kurvenquietschen im Bahnhofsbereich.

3. Maßnahmen aus dem Lärmsanierungsprogramm an bestehenden Schienenwegen des Bundes:

Über bereits durchgeführte Maßnahmen aus dem Lärmsanierungsprogramm ist im Ballungsraum nichts bekannt und auch in den nächsten Jahren sind keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen (DB Netz AG, Übersicht Lärmsanierungsprogramm, 31.12.2016). Allerdings sind die vorgeschriebenen „Sanierungsgrenzwerte“ des Programms nach den Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung zu hoch angesetzt, um einen ausreichenden Gesundheitsschutz zu gewährleisten. Die „Sanierungsgrenzwerte“ sollten (in Anlehnung an die Grenzwerte der 16. BImSchV) für alle Siedlungsgebiete vor den Fenstern von Aufenthaltsräumen auf Tagpegel von < 59 dB(A) und Nachtpegel von < 49 dB(A) reduziert werden.

4. Forderungen zum Schienenverkehrslärmschutz an bestehenden Schienenwegen des Bundes:

Aus der Analyse der Rückmeldungen (siehe Punkt 2) werden zum Schutz der Gesundheit folgende Forderungen gestellt:

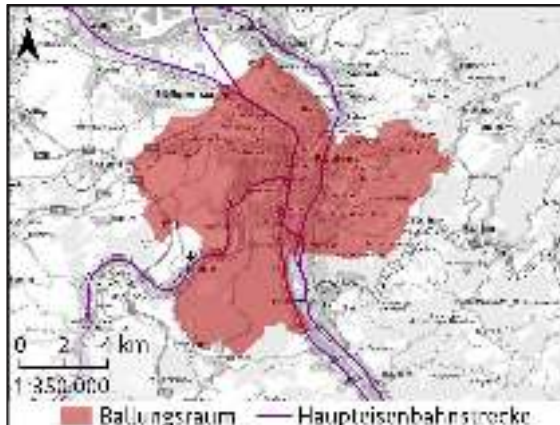
- Überprüfung auf ausreichenden Schallschutz im Bahnhofsbereich der Stadt Schwentinental und der Gemeinde Kronshagen.
- Senkung der Sanierungsgrenzwerte und Anwendung auf bestehende Strecken im Ballungsraum Kiel.
- Technische Umrüstung auf lärmarme Bremssysteme im bestehenden Fuhrpark.
- Optimierung der Rad-Schiene-Kontaktflächen zur Vermeidung von Kurvenquietschen.
- Gerade die Durchführung von technischen Umrüstungen und ein lärmoptimiertes Schienennetz sollten sich im Zuge von Modernisierungsmaßnahmen schnellstmöglich realisieren lassen.

5. Hinweise/Anmerkungen zur Durchführung der Lärmaktionsplanung durch das EBA:

Bürgerinnen und Bürger aus dem Ballungsraum Kiel hatten im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung nicht die Möglichkeit, sich aktiv an der Lärmaktionsplanung zu beteiligen. Es wurde ein Fragebogen (online oder in Papierform) zur Verfügung gestellt, der nicht die Möglichkeit beinhaltete, eigene Verbesserungsvorschläge einzureichen. Letztendlich ist diese Art der Mitwirkung für den Ballungsraum Kiel nicht hinreichend effektiv gem. § 47 d Abs. 3 BImSchG. Der Lärmaktionsplan des EBA sieht zudem keine eigene Maßnahmenplanung vor. So werden die vorhandenen Maßnahmen und Möglichkeiten zur Lärminderung nur allgemein dargestellt. Das Lärmsanierungsprogramm des Bundes, welches in der Maßnahmenplanung beschrieben ist, ist nicht mit der Lärmaktionsplanung verknüpft und unterliegt daher anderen Vorgaben und „Sanierungsgrenzwerten“. Auch wird die Ausübung des Ermessens für den Ballungsraum Kiel bei der Aufstellung des Aktionsplans nicht dokumentiert.“

Koblenz

Lärmkartierungsergebnisse für die Hauptisenbahnstrecken im Ballungsraum



Anzahl der Einwohner: 110.643					
Anzahl der belasteten Einwohner für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)					
>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	
29.340	12.870	3.900	1.840	1.370	
Anzahl der belasteten Einwohner für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)					
>45-50	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70
26.030	27.490	10.310	3.430	1.580	1.130
Pegelbereich in dB(A)	Belastete				
	Fläche (km²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude	
	>55	34,07	25.714	68	45
	>65	11,16	3.739	14	7
>75	2,87	720	1	0	
Lärmkennziffer					
L_{DEN}			L_{Night}		
286.365			465.394		

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 62																			
Frage 1					Frage 2					Frage 3						Frage 4			
1.1	1.2	1.3	1.4	2.1	2.2	2.3	2.4	3.1	3.2	3.3	3.4	3.5	3.6	3.7	3.8	4.1	4.2	4.3	4.4
58	4	0	0	0	49	13	0	58	46	18	28	18	14	6	0	27	48	58	0
Frage 5					Frage 6					Frage 7					Frage 8				
5.1	5.2	5.3	5.4	5.5	6.1	6.2	6.3	6.4	6.5	7.1	7.2	7.3	7.4	7.5	8.1	8.2	8.3	8.4	8.5
31	21	8	1	1	52	38	18	14	0	20	18	35	4	0	0	44	17	0	1
Frage 9					Frage 10					Frage 11					Frage 12				
9.1	9.2	9.3	9.4	9.5	9.6	9.7	9.8	10.1	10.2	10.3	11.1	11.2	11.3	11.4	12.1	12.2	12.3		
18	0	2	2	0	3	35	6	51	5	6	1	39	18	4	9	45	8		

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

Streckennummer	Sanierungsbereich	Lage des Sanierungsbereiches			Schallschutzwände			Lärmsanierte Wohneinheiten	
		von km	bis km	Gesamtlänge in km	Länge der Schallschutzwand in km	Stand der Sanierung	Anzahl der Wohneinheiten	Stand der Sanierung	
2324	Koblenz-Ehrenbreitstein	151,0	151,8	0,8	0,0	1	66	1	
2324	Koblenz-Pfaffendorf	151,9	154,0	2,1	2,2	1	179	1	
2324	Koblenz-Horchheim	154,0	154,7	0,7	0,2	1	38	1	
2630	Koblenz-Lützel	88,1	88,7	0,6	0,0	1	0	1	
2630	Koblenz	88,7	93,3	4,6	0,0	1	1.137	1	
2630	Koblenz-Siechhaustal	94,4	94,6	0,2	0,0	1	2	1	
2630	Kapellen-Stolzenfels	96,1	98,0	1,9	0,9	1	232	1	
3010	Koblenz-Moselweis	0,8	3,5	3,3	0,4	1	397	1	
3011		13,5	14,1						
3010	Koblenz-Güls	3,7	6,1	2,4	0,7	1	92	1	
3507	Koblenz-Horchheim	124,8	125,7	0,9	0,0	1	46	1	
3710	Koblenz-Horchheim	100,0	101,0	1,0	0,0	1	46	1	

Stellungnahme des Ballungsraums vom Umweltamt der Stadt Koblenz

„Stellungnahme der Stadtverwaltung Koblenz zum Lärmaktionsplan Teil A an Hauptisenbahnstrecken des Bundes.

Im Lärmaktionsplan der Stadt Koblenz wurde ermittelt, dass eine große Betroffenheit durch Bahnlärm besteht. Die Kommunen haben aber kaum Einfluss auf die Reduzierung der Betroffenheit durch Bahnlärm.

Im Lärmaktionsplan des EBA und in dessen Anhang werden die Hauptisenbahnstrecken aufgeführt, die bereits als lärmsaniert gelten und auch solche, die noch weiter lärmsaniert werden sollen. Keiner der 7 Streckenabschnitte in Koblenz auf der Liste weiterer durchzuführender Lärmsanierungsmaßnahmen (Tab. 5 Anhang) zu finden ist, obwohl auf S. 30 des Lärmaktionsplans Schiene steht: „dass in Rheinland-Pfalz im Vergleich zu anderen Bundesländern viele Einwohner mit einer Lärmbelastung von mehr als 75 dB(A) für L_{DEN} und 70 dB(A) für L_{Night} (...) belastet sind.“ Somit ist Rheinland-Pfalz Spitzenreiter Belastungen im Spitzenpegelbereich sowohl tagsüber als auch nachts.

Auch nach dem städtischen Lärmaktionsplan ist Bahnlärm in Koblenz die dominierende Lärmquelle. Diese extrem hohe Belastung der Koblenzer Bürger durch Bahnlärm muss dringend reduziert werden. Die Maßnahmen zur Reduzierung des Bahnlärms müssen über die bis 2020 vorgesehene Umrüstung der Züge mit rad- und schienenprofilschonenden Bremsen hinausgehen.

Die massive Lärmelastigung durch den Schienenverkehr stellt eine Gefahr für die menschliche Gesundheit dar. Deshalb kann nicht akzeptiert werden, dass nach dem Lärmaktionsplan Schiene alle Bahntrassen im Stadtgebiet als lärmsaniert gelten

Auf S. 60 des Lärmaktionsplans Schiene wird auf die Machbarkeitsuntersuchung für das Obere Mittelrheintal verwiesen, es wird beschrieben, dass „nunmehr die Umsetzung der beschlossenen Maßnahmen erfolgt“. Trotz mehrfacher Nachfrage, sowohl bei der DB als auch beim beauftragten Ingenieurbüro hat die Stadtverwaltung Koblenz bis heute keine weiteren Informationen erhalten, welche Maßnahmen aus der Machbarkeitsstudie im Stadtgebiet umgesetzt werden sollen. Wir vermissen die Ergebnisse der Studie zu konkreten Maßnahmen zur Verbesserung der Lage in Koblenz.

Gerade solche Maßnahmen müssten in einem Lärmaktionsplan aufgenommen werden und im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung mit den betroffenen Gemeinden und Bürgern rückgekoppelt werden um die Ortskenntnisse der Bevölkerung zu nutzen und nicht nur rein finanziell geprägte Entscheidungen zu treffen.

Die Rheinstrecke im Mittelrheintal ist jetzt schon mit einer Dichte schnell befahrender schwerer Güterzüge belastet. Die Belastungssituation wird durch die besondere Topografie und gleisnahe Baustruktur extrem verstärkt. Gleiches gilt auch für die Moselstrecke.

Wir hinterfragen daher hier die Anwendung der üblichen Praxis, pro Streckenabschnitt nur einen Typ von Lärmschutzmaßnahmen zu realisieren. Wir fordern, dass auch in bereits „sanierten“ Abschnitten zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen zum Einsatz kommen – abgesehen vom Bedarf, dass die vorhandenen Maßnahmen auf die Tauglichkeit im Hinblick auf die veränderten Vorgaben zu den maßgeblichen Pegelwertschwellen überprüft werden und ggf. nachgebessert werden.

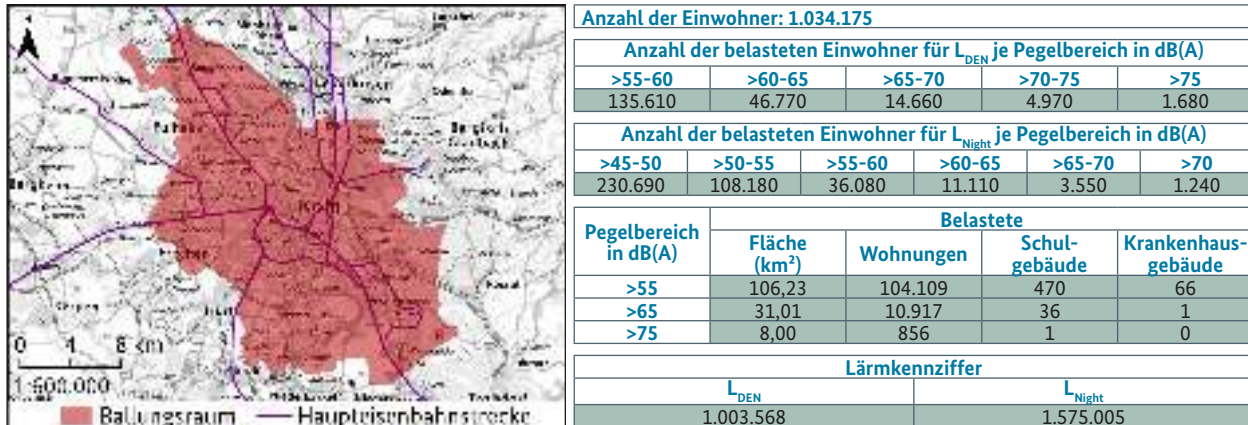
Zudem liegen die Streckenabschnitte im Rheintal im Gebiet des UNESCO-Welterbe Mittelrheintal. Das Obere Mittelrheintal und die Stadt Koblenz bemühen sich derzeit im Rahmen einer Machbarkeitsstudie um die Austragung der Bundesgartenschau 2031. Bereits in der Vergangenheit wurde durch gemeinsame Resolutionen gegen den Bahnlärm auf die bestehende und ständig zunehmende Lärmbeeinträchtigung entlang der Schienengütertrasse aufmerksam gemacht. Vor dem Hintergrund des Welterbetitels und der Austragung einer möglichen Bundesgartenschau sollten diese umfassenden Vorschläge zur Lärmsanierung an Schienenstrecken im Mittelrheintal weiterhin oberste Priorität genießen und im Lärmaktionsplan als Maßnahmenpaket aufgegriffen und entsprechend umgesetzt werden.

Wo bauliche Maßnahmen nicht oder noch nicht genügen, müssen unverzüglich betriebliche Maßnahmen vorschrieben werden. Wir fordern daher, dass die Höchstgeschwindigkeit von Güterzügen nachts bis auf weiteres im Stadtgebiet Koblenz wesentlich reduziert wird. Dabei sind bremsystemabhängige Differenzierungen akzeptabel (besonders laute Züge müssen besonders langsam fahren).

Wir bitten um Berücksichtigung dieser Stellungnahme und um Beantwortung.“

Köln

Lärmkartierungsergebnisse für die Hauptisenbahnstrecken im Ballungsraum



Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 18																			
Frage 1			Frage 2				Frage 3						Frage 4						
1.1	1.2	1.3	1.4	2.1	2.2	2.3	2.4	3.1	3.2	3.3	3.4	3.5	3.6	3.7	3.8	4.1	4.2	4.3	4.4
14	3	1	0	4	11	3	0	16	12	6	7	4	3	4	0	10	11	16	0
Frage 5					Frage 6					Frage 7					Frage 8				
5.1	5.2	5.3	5.4	5.5	6.1	6.2	6.3	6.4	6.5	7.1	7.2	7.3	7.4	7.5	8.1	8.2	8.3	8.4	8.5
10	7	1	0	0	15	12	6	8	0	12	5	0	0	1	0	8	10	0	0
Frage 9					Frage 10			Frage 11				Frage 12							
9.1	9.2	9.3	9.4	9.5	9.6	9.7	9.8	10.1	10.2	10.3	11.1	11.2	11.3	11.4	12.1	12.2	12.3		
5	1	3	0	0	0	8	2	16	1	1	1	8	8	1	4	13	1		

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

Streckennummer	Sanierungsbereich	Lage des Sanierungsbereiches			Schallschutzwände			Lärmsanierte Wohneinheiten	
		von km	bis km	Gesamtlänge in km	Länge der Schallschutzwand in km	Stand der Sanierung	Anzahl der Wohneinheiten	Stand der Sanierung	
2324	Köln-Dünnwald	55,4	55,7	0,3	0,0	1	24	1	
2324	Köln-Höhenhaus	56,1	58,3	2,2	3,3	1	95	1	
2324	Köln-Buchforst	61,1	61,7	1,4	0,0	1	53	1	
2653		2,2	3,0						
2324	Köln-Kalk, -Höhenberg, -Vingst	62,0	64,6	2,6	0,0	1	105	1	
2324	Köln-Gremberg Rbf	66,0	69,7	3,7	0,0	1	35	1	
2324	Köln-Porz	69,5	71,0	1,5	0,0	1	0	1	
2324	Köln-Wahn	74,0	74,5	0,5	0,0	1	0	1	
2600	Köln-Ehrenfeld	2,0	4,0	2,0	0,0	1	0	1	
2608	Köln-Zentrum	0,2	1,2	1,0	0,0	5	0	5	
2610	Köln Nord	1,0	14,9	13,9	2,7	1	130	1	
2611	Köln-Bocklemünd 1	3,5	4,3	0,8	0,0	5	0	5	
2611	Köln-Bocklemünd 2	5,6	6,2	0,6	0,0	5	0	5	
2630	Köln West Knoten	0,6	7,1	8,8	4,6	2	172	1	
2641		0,7	3,0						
2630	Hürth	7,9	11,0	3,1	0,0	5	0	5	
2641	Köln rechtsrheinisch	3,8	7,3	4,3	2,4	4	0	5	
2650		7,5	7,7						
2730		26,0	26,6						
2650		4,2	7,0						
2659	Köln Abzw. Höhenhauser Ring, -Neurather	44,3	46,6	5,1	0,6	1	164	1	
2651	Köln-Vingst	3,2	3,8	0,6	0,0	1	0	1	
2656	Köln-Poll	0,2	2,3	1,9	2,3	4	0	5	
2658	Köln-Mülheim, -Höhenhauser Ring	43,3	44,0	1,7	0,0	1	231	1	
2670		4,0	5,0						
2670	Köln-Mülheim, -Höhenhauser Ring, -Von-Galen-Straße, -Hohenhauser Ring	4,0	5,0	1,0	0,0	1	0	1	
2670	Leverkusen Siedlung am Bayerwerk	9,4	10,2	0,8	0,0	1	0	1	

Stellungnahme des Ballungsraums durch das Umwelt- und Verbraucherschutzamt der Stadt Köln

„Öffentlichkeitsbeteiligung zur Lärmaktionsplanung des Eisenbahnbundesamtes

I. Bürgervorschläge aus der Öffentlichkeitsbeteiligung der Stadt Köln von 2010

In einer 1. Beteiligungsphase konnte die Öffentlichkeit eigene Lärmprobleme lokal zuordnen und Vorschläge zur Lärmminde- rung für das Wohnumfeld abgeben, bewerten und auch kommentieren.

Die Vorschläge zum Schienenverkehrslärm der Deutschen Bahn AG bilden die drittgrößte Gruppe nach Straßenverkehrslärm und Flugverkehrslärm. Fast 78 Prozent aller Vorschläge zum Schienenverkehr der Deutschen Bahn AG kommen aus den Stadt- bezirken Innenstadt (61 Vorschläge = 28 Prozent), Nippes (48 Vorschläge = 22 Prozent), Mülheim (35 Vorschläge = 16 Prozent) und Kalk (24 Vorschläge = 11 Prozent). Nachfolgende Themen bzw. Schwerpunktbereiche mit Relevanz für die Lärmminde- rungsplanung konnten für die Deutsche Bahn AG ermittelt werden:

- Die am häufigsten genannten Minderungsvorschläge betreffen Lärmschutzwände, Reduzierung der Geschwindigkeit, leisere Schienenfahrzeuge, Schienenzustand und Betriebsbeschränkungen.
- Beim Güterverkehr wurden, neben lauten Güterzügen, vor allem Betriebsbeschränkungen und Verkehrsführung genannt – Umleitung des Güterverkehrs um Köln herum, insbesondere aus der Innenstadt heraus.

Strecken Schienenverkehr, allgemein

- Strecke Köln-Krefeld/Neuss/Düsseldorf Höhe Autofreie Siedlung Nippes, Lärmschutzwände, Geschwindigkeitsreduzierung
- Strecke Köln-Bonn/Euskirchen, innerer Westring, Lärmschutzwände
- Strecke Bonn-Beuel Neuwied, Lärmschutzwände
- Bahnhof Süd, ohne Vorschlag
- Strecke Köln-Düsseldorf/Haan/Wuppertal, ohne Vorschlag
- Strecke Köln-Mönchengladbach, Lärmschutzwände

Strecken Güterverkehr

- Westlicher und südlicher Ring (Südbrücke) um die Innenstadt
- Strecke Köln-Krefeld/Neuss/Düsseldorf, Höhe autofreie Siedlung Nippes, Lärmschutzwände
- Güterbahnhof Kalk-Nord, Lärmschutzwände

Weitergehende Informationen zur Öffentlichkeitsbeteiligung finden Sie auf der Internetseite

<https://www.stadt-koeln.de/leben-in-koeln/umwelt-tiere/laerm/laermaktionsplanung-koelnaktiv-gegen-laerm> der Stadt Köln.

II. Aktuelle Anregungen des Umwelt- und Verbraucherschutzamtes

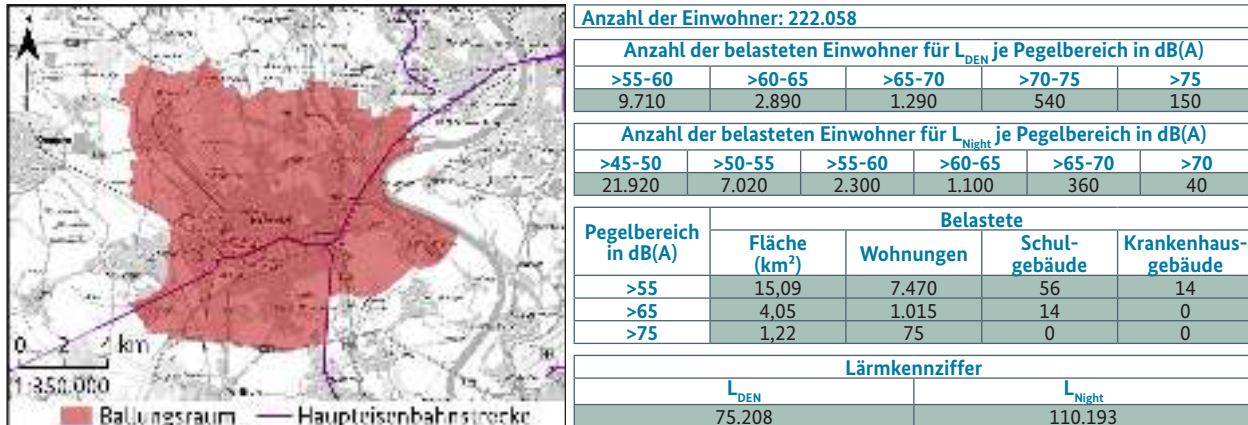
Insbesondere sind aktuell folgende Belastungspunkte zu benennen:

- Der Güterverkehr auf dem südlichen Ring um die Innenstadt, Südbrücke bis Poll
- Schienenknoten Buchforst / Buchheim / Mülheim
- Generell die Flächen entlang der Güterverkehrsstrecken, insbesondere rechtsrheinisch

Darüber hinaus weist die Stadt anlässlich verschiedener vorgesehener S-Bahn-Ausbaumaßnahmen im Bereich des Bahnkno- ten Köln darauf hin, dass in diesen Bereichen Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind. Die Einrichtung eines gemeinsamen Arbeitskreises mit Vertretern der DB, des Nahverkehr Rheinland und der Stadt wird ausdrücklich begrüßt. In diesem Arbeitskreis sollten die Lärmschutzmaßnahmen frühzeitig abgestimmt werden. Dass dies der Fall sein wird, davon kann nach den bisheri- gen sehr konstruktiven Sitzungen ausgegangen werden. “

Krefeld

Lärmkartierungsergebnisse für die Hauptisenbahnstrecken im Ballungsraum



Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 62																			
Frage 1				Frage 2				Frage 3						Frage 4					
1.1	1.2	1.3	1.4	2.1	2.2	2.3	2.4	3.1	3.2	3.3	3.4	3.5	3.6	3.7	3.8	4.1	4.2	4.3	4.4
50	12	0	0	0	54	7	1	60	25	3	34	35	11	3	0	22	41	58	1
Frage 5					Frage 6					Frage 7					Frage 8				
5.1	5.2	5.3	5.4	5.5	6.1	6.2	6.3	6.4	6.5	7.1	7.2	7.3	7.4	7.5	8.1	8.2	8.3	8.4	8.5
23	37	0	2	0	59	48	8	17	0	46	11	1	0	5	0	25	31	3	3
Frage 9					Frage 10					Frage 11					Frage 12				
9.1	9.2	9.3	9.4	9.5	9.6	9.7	9.8	10.1	10.2	10.3	11.1	11.2	11.3	11.4	12.1	12.2	12.3		
18	2	32	1	0	4	14	8	56	2	4	2	33	25	2	8	53	1		

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

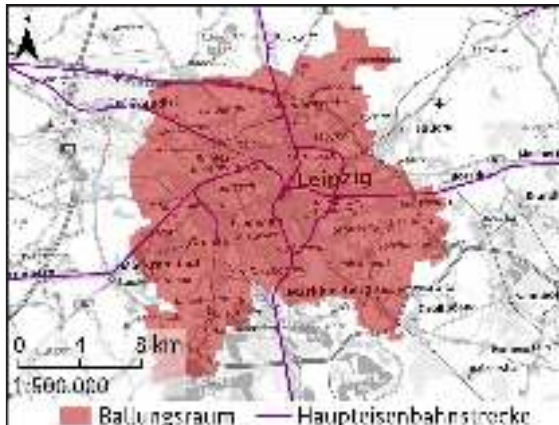
Streckennummer	Sanierungsbereich	Lage des Sanierungsbereiches			Schallschutzwände		Lärmsanierte Wohneinheiten	
		von km	bis km	Gesamtlänge in km	Länge der Schallschutzwand in km	Stand der Sanierung	Anzahl der Wohneinheiten	Stand der Sanierung
2505	Krefeld-Linn	1,3	1,9	0,6	0,0	1	13	1
2505	Krefeld-Uerdingen	3,5	4,6	1,1	0,0	1	96	1
2520	Krefeld-Forstwald	81,0	83,2	2,2	1,3	1	22	1
2520	Krefeld-Benrad	84,1	85,0	0,9	1,3	1	3	1
2520	Krefeld-Lindental	85,4	85,8	1,4	0,0	1	5	1
2610	Meerbusch-Bösinghoven	47,1	48,0	0,9	0,0	5	0	5
2610	Krefeld-Lohbruch	48,8	49,8	1,0	0,0	1	4	1
2610	Krefeld-Oppum	50,3	51,4	1,1	0,0	1	39	1
2610	Krefeld	53,7	54,9	1,2	0,0	1	57	1

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche mit Prioritätszahlen der Lärmsanierungsabschnitte

Streckennummer	Nr. des Sanierungsabschnittes	Prioritätszahl des Sanierungsabschnittes	Sanierungsbereich	Lage des Sanierungsbereiches		
				von km	bis km	Gesamtlänge in km
2610	43	1,947	Meerbusch-Bösinghoven	47,1	48,0	0,9

Leipzig

Lärmkartierungsergebnisse für die Hauptbahnstrecken im Ballungsraum



Anzahl der Einwohner: 531.562					
Anzahl der belasteten Einwohner für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)					
>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	
11.650	4.050	1.580	570	90	
Anzahl der belasteten Einwohner für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)					
>45-50	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70
25.560	8.720	3.350	1.030	240	40
Pegelbereich in dB(A)	Belastete				
	Fläche (km²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausbäude	
	>55	39,37	11.462	24	3
	>65	10,72	1.434	0	0
>75	2,96	55	0	0	
Lärmkennziffer					
L_{DEN}			L_{Night}		
91.373			132.049		

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 142																			
Frage 1				Frage 2				Frage 3						Frage 4					
1.1	1.2	1.3	1.4	2.1	2.2	2.3	2.4	3.1	3.2	3.3	3.4	3.5	3.6	3.7	3.8	4.1	4.2	4.3	4.4
127	14	1	0	5	68	67	2	131	126	48	65	23	37	29	1	99	121	120	1
Frage 5					Frage 6					Frage 7					Frage 8				
5.1	5.2	5.3	5.4	5.5	6.1	6.2	6.3	6.4	6.5	7.1	7.2	7.3	7.4	7.5	8.1	8.2	8.3	8.4	8.5
67	63	2	8	2	127	118	54	81	2	126	5	6	2	7	2	14	115	3	8
Frage 9						Frage 10				Frage 11				Frage 12					
9.1	9.2	9.3	9.4	9.5	9.6	9.7	9.8	10.1	10.2	10.3	11.1	11.2	11.3	11.4	12.1	12.2	12.3		
37	16	19	0	1	3	62	26	134	6	2	5	89	40	8	14	119	9		

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

Streckennummer	Sanierungsbereich	Lage des Sanierungsbereiches			Schallschutzwände		Lärmsanierte Wohneinheiten	
		von km	bis km	Gesamtlänge in km	Länge der Schallschutzwand in km	Stand der Sanierung	Anzahl der Wohneinheiten	Stand der Sanierung
6361	Leipzig Siedlung Tabaksmühle	7,4	8,2	0,8	0,0	1	0	1
6363	Leipzig-Althen	10,0	10,4	0,4	0,0	5	0	5
6367	Leipzig 6367	1,4	13,0	11,6	0,2	4	0	5
6369	Leipzig-Mockau, -Thekla	7,9	10,7	2,8	0,0	1	128	1
6369	Leipzig-Schönefeld	12,5	15,2	2,7	0,0	1	165	1
6371	Leipzig-Crottendorf	2,2	3,4	1,2	0,0	1	101	1
6375	Leipzig-Reudnitz, -Stötteritz	3,3	5,4	2,1	0,0	1	62	1
6403	Leipzig-Wahren	111,7	114,0	2,3	0,0	1	22	1
6403	Wiederitzsch	114,9	117,4	2,5	0,0	1	75	1
6411	Wiederitzsch-Neuwiederitzsch	74,2	74,8	0,6	0,0	1	0	1
6411	Leipzig-Eutritzsch	78,3	78,8	0,5	0,0	1	0	1

Stellungnahme des Ballungsraums vom Amt für Umweltschutz der Stadt Leipzig

„In der Stadt Leipzig existieren im Eisenbahnverkehrsnetz mehrere Lärmschwerpunkte:

a) Wiederitzsch/Wahren (Nördlicher Güterring)

entlang der Streckenabschnitte 6403 und 6369 des Nördlichen Güterrings sind aus den angrenzenden bebauten Flurstücken der Bahnhofstraße und der Damaschkestraße/Buchfinkenweg seit Jahren massive Beschwerden über die Lärmbelastung durch den Eisenbahnverkehr zu verzeichnen die im Rahmen der Lärmsanierung angebotenen bzw. realisierten passiven Schallschutzmaßnahmen werden als unzureichend angesehen

b) Liebertwolkwitz/Mölkau/Baalsdorf

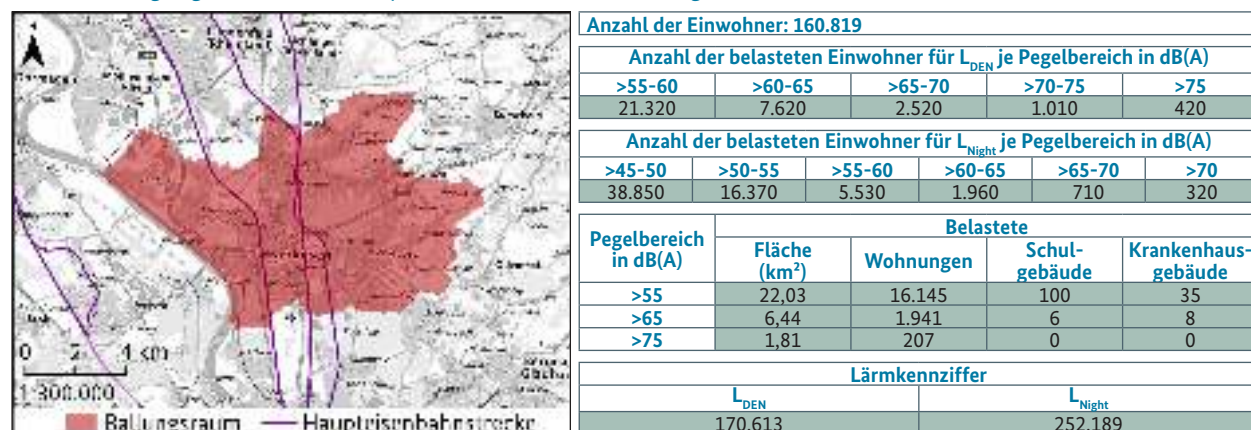
seit dem Betreiberwechsel im Dezember 2015 (aktueller Betreiber ist die „Mitteldeutsche Regiobahn“) auf der Strecke 6366 Leipzig-Chemnitz gibt es Bürgerbeschwerden über die starke Zunahme des Eisenbahnverkehrslärms auf dieser Strecke die Zunahme des Lärms wird in den eingesetzten Zügen auf dieser Strecke gesehen (diesel-elektrische Lokomotive ER 20 mit umgerüsteten Reisezugwagen)

c) Stötteritz (Güntzstraße)

im Rahmen des Ausbaus der Strecken 6361 und 6375 im Bereich des Stötteritzer Bahnhofs wurde entlang eines Teilabschnitts der Güntzstraße keine Lärmschutzwand errichtet, wie es andernorts entlang dieser Strecke erfolgt ist seit dem Umbau mehrten sich die Beschwerden bzgl. einer zunehmenden Lärmbelastung durch den Eisenbahnverkehr aus diesem Teilabschnitt der Güntzstraße.“

Leverkusen

Lärmkartierungsergebnisse für die Hauptisenbahnstrecken im Ballungsraum



Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 137																			
Frage 1			Frage 2				Frage 3						Frage 4						
1.1	1.2	1.3	1.4	2.1	2.2	2.3	2.4	3.1	3.2	3.3	3.4	3.5	3.6	3.7	3.8	4.1	4.2	4.3	4.4
129	7	0	1	4	109	24	0	134	98	13	63	25	20	21	0	84	116	123	2
Frage 5					Frage 6					Frage 7					Frage 8				
5.1	5.2	5.3	5.4	5.5	6.1	6.2	6.3	6.4	6.5	7.1	7.2	7.3	7.4	7.5	8.1	8.2	8.3	8.4	8.5
68	59	6	1	3	124	107	36	64	0	93	30	21	4	4	2	33	91	5	6
Frage 9					Frage 10					Frage 11					Frage 12				
9.1	9.2	9.3	9.4	9.5	9.6	9.7	9.8	10.1	10.2	10.3	11.1	11.2	11.3	11.4	12.1	12.2	12.3	12.4	12.5
53	2	41	0	11	11	41	13	124	9	4	5	64	67	1	20	112	5		

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

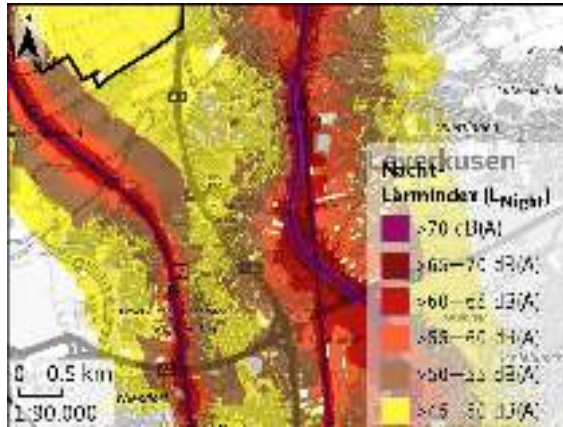
Streckennummer	Sanierungsbereich	Lage des Sanierungsbereiches			Schallschutzwände			Lärmsanierte Wohneinheiten	
		von km	bis km	Gesamtlänge in km	Länge der Schallschutzwand in km	Stand der Sanierung	Anzahl der Wohneinheiten	Stand der Sanierung	
2324	Leverkusen-Opladen	46,9	49,0	2,1	0,7	1	217	1	
2324	Leverkusen-Fixeide	49,3	50,4	1,1	0,0	1	13	1	
2324	Leverkusen-Alkenrath	50,7	51,7	1,0	0,7	1	151	1	
2324	Leverkusen-Schlebusch	52,2	53,8	1,6	0,0	1	155	1	
2650	Leverkusen-Mitte	10,7	11,8	1,1	0,0	1	0	1	
2650	Leverkusen-Küppersteg	12,3	12,8	0,5	0,0	1	0	1	
2650	Leverkusen-Küppersteg	12,8	16,4	3,6	0,0	1	0	5	
2650	Leverkusen-Rheindorf Einzelhäuser	16,7	17,0	0,3	0,0	1	0	1	
2670	Leverkusen Siedlung am Bayerwerk	9,4	10,2	0,8	0,0	1	0	1	
2730	Leverkusen 2730	19,4	20,2	2,4	0,9	4	0	5	
2730	Leverkusen-Schlebusch	20,7	22,3	0,5	0,0	1	21	1	

Stellungnahme des Ballungsraums durch den Fachbereich Umwelt der Stadt Leverkusen

„Die Stadt Leverkusen, inmitten der Metropolregion Rhein-Ruhr und zwischen den beiden Großstädten Düsseldorf und Köln gelegen, wird von einer Vielzahl an Verkehrswegen von nationaler und internationaler Bedeutung durchquert. Neben den überwiegend zentral im Siedlungsbereich verlaufenden Bundesautobahnen (A1/A3/A59), führt auch der Schienenverkehr der Hauptisenbahnstrecken des Bundes in vielen Stadtteilen mitten durch den Siedlungsbereich. Die Folge ist eine großflächige Verlärmung des Stadtgebietes.

Als eine der wichtigsten Nord-Süd-Verbindungen für den Güterverkehr in Europa gilt die Entwicklungsachse Rotterdam-Genua, welche auch durch das Stadtgebiet der Stadt Leverkusen verläuft (Strecke 2324). Insbesondere in den Stadtteilen Alkenrath, Manfort, Schlebusch, Quettingen, Küppersteg, Opladen und Bergisch-Neukirchen ist die Lärmbelastung durch den Güterverkehr besonders hoch. Eine zusätzliche Beeinflussung besteht in diesen Stadtteilen oftmals durch den Regional- und Fernverkehr, welcher auf der Strecke 2730 verkehrt. Eine große Dichte an hohen Lärmkennziffern besteht insbesondere in Manfort, Alkenrath, Küppersteg und Opladen. Die Strecken 2650 und 2750 werden überwiegend durch den Fern- und Regionalverkehr frequentiert. Davon betroffen sind insbesondere die Stadtteile Rheindorf, Bürrig, Küppersteg und Wiesdorf. Die Anzahl der Vorbeifahrten ist auf diesen Strecken deutlich höher als auf der Güterverkehrsstrecke. Zukünftig soll diese Trasse auch durch den RRR („Rhein-Ruhr-Express“) befahren werden. Der hierzu notwendige Ausbau der Gleise wird zu einer veränderten Lärmbelastung führen, welche es zukünftig zu berücksichtigen gilt.

Tag-Abend-Nacht-Lärmindex (L_{DEN})		Nacht-Lärmindex (L_{Night})	
Pegelbereich in dB(A)	Belastete Einwohner	Pegelbereich in dB(A)	Belastete Einwohner
$55 < L_{DEN} \leq 60$	21.320	$(45 < L_{Night} \leq 55)$	38.850
$60 < L_{DEN} \leq 65$	7.620	$50 < L_{Night} \leq 55$	16.370
$65 < L_{DEN} \leq 70$	2.520	$55 < L_{Night} \leq 60$	5.530
$70 < L_{DEN} \leq 75$	1.010	$60 < L_{Night} \leq 65$	1.960
$L_{DEN} > 75$	420	$65 < L_{Night} \leq 70$	710
		$L_{Night} > 75$	320

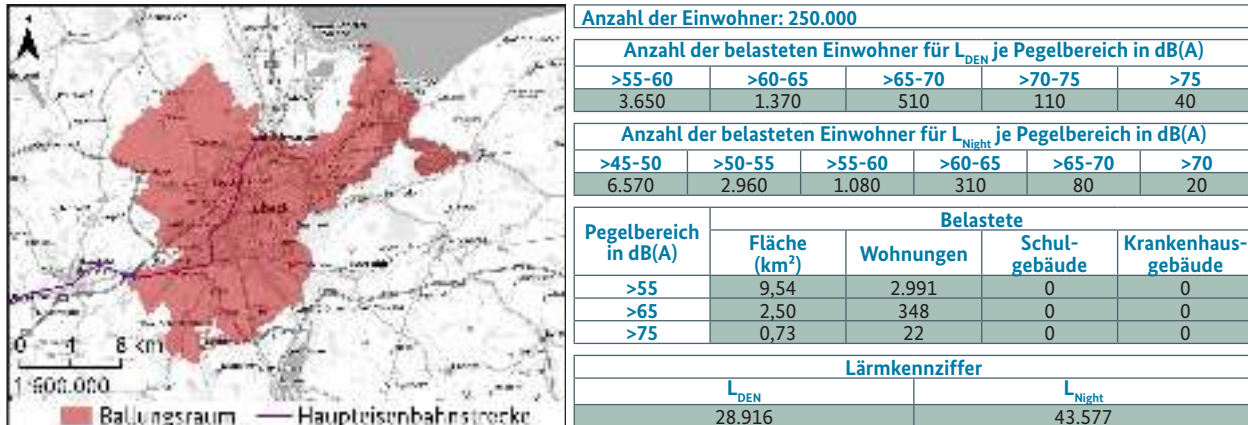


In der Stadt Leverkusen sind gemäß der Lärmkartierung ca. 3.940 Personen (2,5 % der Bevölkerung) einem 24-Std.-Pegel von > 65 dB(A) ausgesetzt. In der Nacht sind es ca. 8.520 Leverkusener Bürgerinnen und Bürger (5,3 % der Bevölkerung), welche einem Lärmpegel von > 55 dB(A) ausgesetzt sind. Insbesondere die hohen Belastungen während der Nacht führen zu einer Beeinträchtigung der menschlichen Gesundheit. Zukünftige Schutzmaßnahmen sollten deshalb einen besonderen Schutz der Nachtruhe beinhalten.

Mit dem Wegfall des Schienenbonus im Jahr 2015 und der Absenkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung um 3 dB(A) besteht nunmehr die Möglichkeit die Lärmsituation in Leverkusen neu zu bewerten. Die derzeitige Überarbeitung des durch das BMVI in Kooperation mit der Deutschen Bahn AG entwickelten Lärmsanierungskonzeptes bzw. dessen Anhang 3 sollte die Lärmsanierung in der Stadt Leverkusen fortführen und Belastungsschwerpunkte reduzieren.“

Lübeck

Lärmkartierungsergebnisse für die Hauptisenbahnstrecken im Ballungsraum



Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 46																				
Frage 1					Frage 2					Frage 3					Frage 4					
1.1	1.2	1.3	1.4	2.1	2.2	2.3	2.4	3.1	3.2	3.3	3.4	3.5	3.6	3.7	3.8	4.1	4.2	4.3	4.4	
21	14	8	3	1	22	20	3	30	21	7	19	7	13	5	2	27	27	31	3	
Frage 5					Frage 6					Frage 7					Frage 8					
5.1	5.2	5.3	5.4	5.5	6.1	6.2	6.3	6.4	6.5	7.1	7.2	7.3	7.4	7.5	8.1	8.2	8.3	8.4	8.5	
16	23	0	4	3	40	36	5	20	1	26	14	4	1	5	2	11	23	2	8	
Frage 9					Frage 10					Frage 11					Frage 12					
9.1	9.2	9.3	9.4	9.5	9.6	9.7	9.8	10.1	10.2	10.3	11.1	11.2	11.3	11.4	12.1	12.2	12.3			
18	2	0	0	2	6	17	6	31	10	5	2	24	18	2	4	37	5			

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

Streckennummer	Sanierungsbereich	Lage des Sanierungsbereiches			Schallschutzwände		Lärmsanierte Wohneinheiten	
		von km	bis km	Gesamtlänge in km	Länge der Schallschutzwand in km	Stand der Sanierung	Anzahl der Wohneinheiten	Stand der Sanierung
1100	Lübeck - Bad Schwartau	0,0	5,0	5,0	1,0	1	0	3
1120	Lübeck 1120	0,0	4,0	11,6	3,6	1	84	1

Stellungnahme des Ballungsraums durch das Umweltamt der Hansestadt Lübeck

„1. Beschreibung des Ballungsraums:

Der Ballungsraum (BR) Lübeck umfasst folgende Bereiche: Hansestadt Lübeck (HL); Stadt Bad Schwartau; Gemeinden Stockelsdorf; Ratekau (OT Sereetz); Groß Grönau (Stadtgrenze Lübeck bis Klein Grönau); Lüdersdorf (OT Herrnburg). Maßgeblich war die Umgrenzung städtischer Bereiche und Achsenräume des Entwicklungskonzeptes der Region Lübeck (ERL) vom April 2003 und die Abgrenzung der Siedlungsachsen des Regionalplans von 2004, Planungsraum II. Der Lärm durch die kartierten Hauptisenbahnstrecken [Abschnitt 1100: Lübeck Hbf - Abzweig Bad Schwartau und Abschnitt 1120: Lübeck Hbf - Richtung Hamburg] stellt ein nicht unerhebliches Umweltproblem dar. So sind ganztags ca. 800 EW Lärmbelastungen über 65 dB(A) und ca. 1800 EW Lärmbelastungen über 55 dB(A) nachts ausgesetzt, die als hoch bzw. sehr hoch bewertet werden.

2. Zusammenfassung der Ergebnisse der 1. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung (ÖB) und Lärmschwerpunkte: In der ersten Phase der ÖB durch das EBA erfolgten im BR Lübeck 34 Beteiligungen. Hiervon fühlen sich 14 Anwohner stark, 12 mittel und 8 gering durch Schienenverkehrslärm gestört. Die meisten Eingaben (insgesamt 19, wovon sich wiederum 7 Anwohner stark und 8 mittel gestört fühlen) gab es entlang der Strecke 1120 (Lübeck Hbf - Richtung HH), mit Häufung im Stadtteil St. Lorenz Süd (Bereich Moislinger Allee/Tulpenweg/Auf der Höhe/Laubenweg und im Bereich Schützenstr./Steinrader Weg in der Nähe des Hbf). Neben den normalen Zugverkehren finden im Bereich der Moislinger Allee/Auf der Höhe vermehrt Rangierarbeiten statt. Diese waren schon öfters Anlass für Anwohnerbeschwerden. Es liegen Mehrfachbelastungen (Hauptverkehrsstraßen und Hauptisenbahnstrecken) insbesondere in folgenden Bereichen vor: Lübeck: Niendorfer Str., Geniner Dorfstr., Moislinger Allee (Bereich Laubenweg, Auf der Höhe, Narzissenweg, Tulpenweg), Schwartauer Allee, Schwartauer Landstraße. Diese sind gem. § 47d (1) Satz 3 BImSchG im Lärmaktionsplan des EBAs und der HL zu berücksichtigen. Bad Schwartau: im Dreieck zwischen A1 und Bahnstrecke 1100: Nikolaus-, Bismark-, Wilhelm- und Gneisenaustr.; im Dreieck A 1, Strecke 1100 und Landesstraße 309: Peter-, Elisabeth-, Lübecker Str., Grüner Weg. Durch den LBV S.-H. werden derzeit Lärmschutzmaßnahmen an der Autobahn durchgeführt. Die Wirksamkeit wird durch den dann stärker wahrnehmbar werdenden Bahnlärm teilweise zunichte gemacht. Deshalb wird von der Stadt Bad Schwartau eine Gesamtlärmbetrachtung für ein verkehrsträgerübergreifendes Lärmkonzept gefordert.

3. Maßnahmen aus dem Lärmsanierungsprogramm an bestehenden Schienenwegen des Bundes:

Im Rahmen des Lärm-sanierungsprogramms wurden in den Jahren 2014 und 2017 drei Lärmschutzwände (LSW) mit einer Höhe von 3 Metern an den Strecken 1120 und 1100 errichtet: eine LSW mit ca. 1,6 km Länge im Bereich Buntekuh/Fregattenstr., eine weitere LSW mit ca. 1,9 km Länge im Bereich Moisling/Niendorfer Hauptstraße sowie eine 950 Meter lange LSW im Bereich der Oderstraße/Warthe-straße. Grundsätzlich begrüßt der BR Lübeck die Maßnahmen. Allerdings sind die vorgeschriebenen „Sanierungsgrenzwerte“ des Programms nach den Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung zu hoch angesetzt, um einen ausreichenden Gesundheitsschutz zu gewährleisten. Die „Sanierungsgrenzwerte“ sollten (in Anlehnung an die Grenzwerte der 16. BImSchV) für alle Siedlungsgebiete vor den Fenstern von Aufenthaltsräumen auf Tagpegel von <59 dB(A) und Nachtpegel von <49 dB(A) reduziert werden.

4. Sonderthema Schienenhinterlandanbindung zur festen Fehmarnbeltquerung:

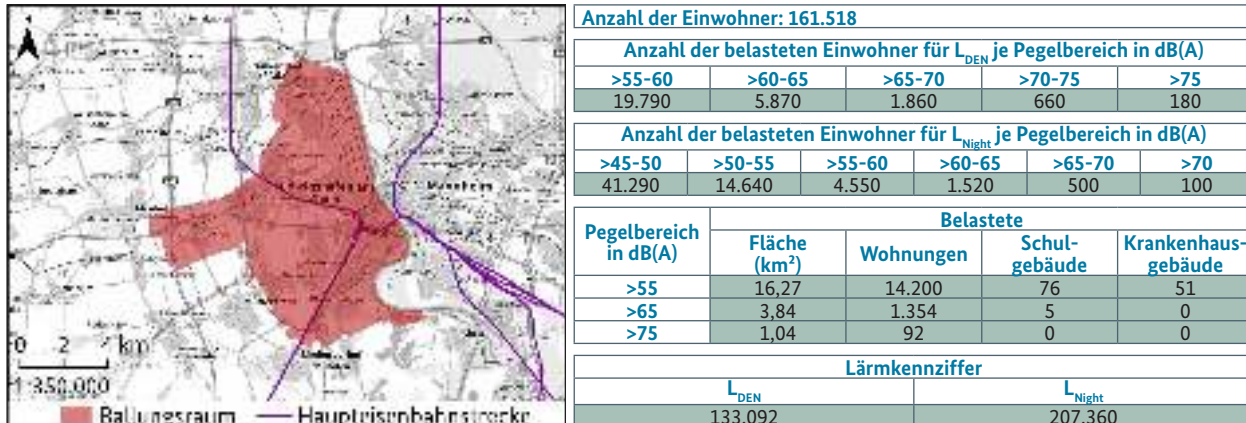
Mit Fertigstellung der Fehmarnbeltquerung wird es zu einer deutlichen Erhöhung der Zugverkehre (vor allem auf den Strecken 1100 und 1120) und einer damit verbundenen erheblichen Steigerung der Lärmbelastung im BR kommen. Die HL befindet sich, bis auf den Hauptgüterbahnhof, derzeit jedoch nicht im Umgriff des Planfeststellungsverfahrens, was von der HL bereits kritisiert wurde. Im Rahmen des Dialogverfahrens mit Landesregierung, BMVI und DB AG fordern die Vertreter der Region (Dialogforum, Projektbeirat, Runde Tische) die Gleichbehandlung der von Lärm Betroffenen. Die Schienenhinterlandanbindung zwischen Lübeck und Fehmarn ist als Einheit zu betrachten; deshalb wird auch für den Streckenabschnitt zwischen Lübeck und Bad Schwartau der Vollschutz gefordert. Der Forderungskatalog wird dem Deutschen Bundestag in Anwendung seines Beschlusses vom 26.01.2016 (Drucksache 187/7365) vorgelegt werden. Des Weiteren fordert die HL von der DB Netz AG u.a. eine aktuelle eisenbahnbetriebswissenschaftliche Leistungsfähigkeitsuntersuchung („Stresstest“) für den Knoten Lübeck, die sowohl den Nah- als auch den Güterverkehr der Lübecker Häfen berücksichtigt. Nur der plausible Nachweis der Kapazität im Engpass zwischen Hbf Lübeck und Bad Schwartau kann sicherstellen, dass der tagsüber abzuwickelnde SPNV und SPFV nicht zu einer Verlagerung des SGV in den Nachtzeitraum führen wird. Diese Zunahme an Lärmbelastungen ist im LAP des EBAs zumindest bei langfristigen Strategien im Sinne des Anhang V Nr. 1, zehnter Unterpunkt gem. EU-Umgebungslärmrichtlinie zu berücksichtigen. Bad Schwartau ist Gesundheitsstandort, wird aber von 3 Landesstraßen und der Strecke 1100 sowie der A1 erheblich durch Verkehrslärm belastet. Als staatlich anerkanntes Heilbad unterhält die Stadt entsprechend der Prädikatisierungsvoraussetzungen einen Kurpark, der im Hinblick auf die Qualitätssicherung der Kur besonders vor Lärm zu schützen ist. Wegen des zukünftigen SGV ist trotz vorgesehener Lärmschutzmaßnahmen mit einer Zunahme der von Bahnlärm belasteten Flächen zu rechnen, die der Erholung dienen. Der LAP der Stadt Bad Schwartau weist „ruhige Gebiete“ entsprechend § 47d (2) BImSchG aus, die gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen sind. Die Gebiete in Nähe der Bahntrasse machen Schutzmaßnahmen erforderlich, die über den Schutz der Nachbarschaft nach 16. BImSchV hinausgehen.

5. Anmerkungen zur Durchführung der Lärmaktionsplanung durch das EBA:

Anzumerken ist, dass Bürgerinnen und Bürger im Rahmen der ÖB über den Fragebogen nicht die Möglichkeit erhalten haben, eigene Verbesserungsvorschläge einzureichen. Zwar konnten auch Beteiligungen per Post eingesandt werden; es ist aber offen, wie die Ergebnisse der Mitwirkung berücksichtigt werden. Letztendlich ist diese Art der Mitwirkung für den BR Lübeck nicht hinreichend effektiv gem. § 47d (3) BImSchG. Der LAP des EBA sieht zudem keine eigene Maßnahmenplanung vor. So werden die vorhandenen Maßnahmen und Möglichkeiten zur Lärminderung verallgemeinert dargestellt. Das Lärmsanierungsprogramm des Bundes ist nicht mit der Lärmaktionsplanung verknüpft und unterliegt daher anderen Vorgaben und „Sanierungsgrenzwerten“. Auch wird die Ausübung des Ermessens für den BR Lübeck bei der Aufstellung des Aktionsplans nicht dokumentiert.“

Ludwigshafen am Rhein

Lärmkartierungsergebnisse für die Hauptisenbahnstrecken im Ballungsraum



Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 57																			
Frage 1				Frage 2				Frage 3						Frage 4					
1.1	1.2	1.3	1.4	2.1	2.2	2.3	2.4	3.1	3.2	3.3	3.4	3.5	3.6	3.7	3.8	4.1	4.2	4.3	4.4
47	9	0	1	0	36	21	0	51	45	17	35	8	10	7	0	29	40	53	0
Frage 5					Frage 6					Frage 7					Frage 8				
5.1	5.2	5.3	5.4	5.5	6.1	6.2	6.3	6.4	6.5	7.1	7.2	7.3	7.4	7.5	8.1	8.2	8.3	8.4	8.5
19	37	0	0	1	54	43	13	24	1	27	12	16	8	2	0	19	29	3	6
Frage 9					Frage 10				Frage 11				Frage 12						
9.1	9.2	9.3	9.4	9.5	10.1	10.2	10.3	11.1	11.2	11.3	11.4	12.1	12.2	12.3					
13	0	6	0	5	5	23	15	51	1	5	4	33	18	2	4	53	0		

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

Streckennummer	Sanierungsbereich	Lage des Sanierungsbereiches			Schallschutzwände			Lärmsanierte Wohneinheiten	
		von km	bis km	Gesamtlänge in km	Länge der Schallschutzwand in km	Stand der Sanierung	Anzahl der Wohneinheiten	Stand der Sanierung	
3280	Ludwigshafen 3280	101,1 102,4	102,4 104,6	3,5	1,5	1	28	1	
3411 3522	Ludwigshafen Knoten	1,2 61,3	5,1 68,8	11,4	3,1	1	256	1	

Stellungnahme des Ballungsraums vom Fachbereich Umwelt der Stadt Ludwigshafen

„Da uns die Problematik des Oggersheimer Rangierbahnhofes in der Diskussion mit Vertretern des Ortsbeirats Ludwigshafen-Friesenheim sehr wichtig ist, weisen wir mit Nachdruck noch einmal auf Maßnahmen hin, die im Zusammenhang mit dem Ausbau der „Studernheimer Kurve“ geplant sind. In der Zwischenzeit wurde in Ludwigshafen ein Gespräch mit einem Bahnmitarbeiter und Vertretern des Ortsbeirats Friesenheim geführt. Anlass der Besprechung war der gemeinsame Antrag der Ortsbeiratsfraktion SPD und CDU des Ortsbeirats Friesenheim zum Lärm am Oggersheimer Bahnhof, der insbesondere von den Güterzügen dort verursacht wird.“

Entlang des Gleises Edigheim-Oppau zum Kombiverkehrsterminal (KTL) auf dem Norden des Werksgeländes der BASF SE wurden umfangreiche aktive (Lärmschutzwände) und passive Maßnahmen umgesetzt. So wurde im Bereich Oggersheim/Friesenheim, auf der Oggersheimer Seite des Bahnhofs im Rahmen der Lärmsanierung bereits eine Lärmschutzwand errichtet. Im Bereich Rangierbahnhof wurden im Rahmen der Lärmsanierung nur passive Lärmsanierungsmaßnahmen gefördert. Lärmschutzwände waren nach Auskunft der Bahn wegen der schlechten Wirkung infolge des breiten Gleisfeldes nicht förderfähig. Aus derzeitiger Sicht des Fachbereichs Lärmsanierung der DB Netz sind hier deshalb keine weiteren Maßnahmen möglich.

In der Diskussion mit dem Ortsbeirat sind deshalb entsprechende organisatorische Maßnahmen wie die Führung der Güterzüge auf gebäudefernen Gleisen, die bessere Unterhaltung der Gleise und Weichen sowie eine schnellere Umrüstung der Güterwagons auf lärmarme Systeme und insbesondere der Bau der geplanten „Studernheimer Kurve“ wichtige Maßnahmen, die zeitnah umgesetzt werden sollten.

„Studernheimer Kurve“

Nach Norden fahrende Güterzüge (ca. 30 pro Tag), die vom KTL bzw. vom Werksgelände der BASF SE kommen, werden bisher über Mannheim umgeleitet. Die Verbindung über die sogenannte „Studernheimer Kurve“ wäre für diese Güterzüge eine zeit- und kostensparende Variante und würde die Lärmbelastung auf der Friesenheimer Seite, auf der bisher keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen zugesetzt wurden, deutlich verringern.

Die Baumaßnahme „Studernheimer Kurve“ wurde durch die Bewertung bei der Knotenuntersuchung Mannheim jetzt als Maßnahme Nr. 24 als potenzieller Bedarf eingestuft und ist für die Planung vorgesehen. Wichtig ist nach der Vorplanung die Umstufung in den vordringenden Bedarf. Dies soll nach Informationen der Bahn in der sog. Fuldakonferenz beschlossen werden. Die Trasse ist bereits im Flächennutzungsplan der Stadt Ludwigshafen und Frankenthals für den Ausbau ausgewiesen. Nach Einschätzung des Bahnvertreters kann eine Umsetzung bis frühestens 2025 vorgesehen werden, da hierzu ein Planfeststellungsverfahren notwendig wird.

Organisatorische Maßnahmen:

Seitens der DB Netz wird jährlich die Instandhaltung und Wartung der Gleise und Weichen vorgesehen, um Lärm durch unebene Gleise zu vermeiden. Dies wird aber von Seiten der Bahn nochmals überprüft, um den Turnus auch beizubehalten.

Das Gleis zum Werksgelände BASF SE wird durchgängig mit Vmax 40 befahren, was auch zum Lärmschutz beiträgt.

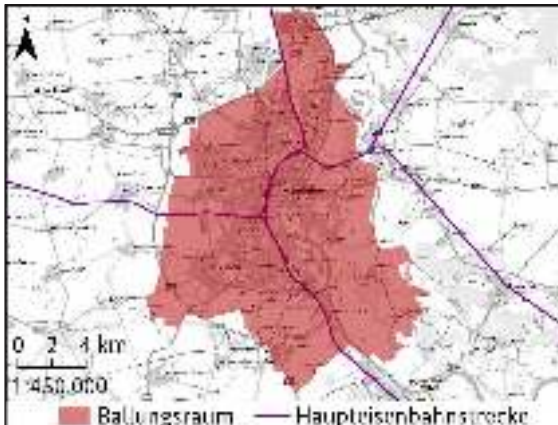
Der Mitarbeiter der DB Netz wird noch weitere Informationen bzw. Belegungszahlen über die Gütergleise bzgl. der Möglichkeit der überwiegenden Nutzung der Gleise 3 und 4 und ebenfalls über mögliche weitere Lärminderungsmaßnahmen an den Gleisen nachreichen.

Die Umrüstung der Güterwaggons ist für die Lärmsituation auf der Friesenheimer Seite sehr wichtig. Leisere Güterwaggons sind die effektivste Maßnahme zur Lärmbekämpfung, da eine Reduzierung des Lärms durch die Waggons um 10 dB(A) erstrebt wird, was rechnerisch deutlich mehr als einer Halbierung des Verkehrs entsprechen würde.

Mögliche weitere Maßnahmen – auch bislang abgelehnte weitere aktive Maßnahmen – sollten im Rahmen der Lärmaktionsplanung der Bahn geprüft und eingebracht werden.“

Magdeburg

Lärmkartierungsergebnisse für die Hauptisenbahnstrecken im Ballungsraum



Anzahl der Einwohner: 231.021					
Anzahl der belasteten Einwohner für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)					
>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	
11.980	3.240	1.420	550	70	
Anzahl der belasteten Einwohner für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)					
>45-50	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70
31.010	8.710	2.740	1.180	380	40
Pegelbereich in dB(A)	Belastete				
	Fläche (km²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude	
	>55	33,37	10.329	41	4
	>65	9,28	1.226	3	0
>75	2,43	44	0	0	
Lärmkennziffer					
L_{DEN}			L_{Night}		
83.522			130.027		

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 145																			
Frage 1					Frage 2					Frage 3					Frage 4				
1.1	1.2	1.3	1.4	2.1	2.2	2.3	2.4	3.1	3.2	3.3	3.4	3.5	3.6	3.7	3.8	4.1	4.2	4.3	4.4
133	12	0	0	1	89	55	0	128	113	52	71	63	42	12	3	49	121	133	2
Frage 5					Frage 6					Frage 7					Frage 8				
5.1	5.2	5.3	5.4	5.5	6.1	6.2	6.3	6.4	6.5	7.1	7.2	7.3	7.4	7.5	8.1	8.2	8.3	8.4	8.5
45	94	1	2	3	132	112	13	71	2	109	5	27	0	5	1	21	115	1	7
Frage 9					Frage 10					Frage 11					Frage 12				
9.1	9.2	9.3	9.4	9.5	9.6	9.7	9.8	10.1	10.2	10.3	11.1	11.2	11.3	11.4	12.1	12.2	12.3		
43	11	4	0	1	2	69	22	135	4	6	5	79	51	10	32	108	5		

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

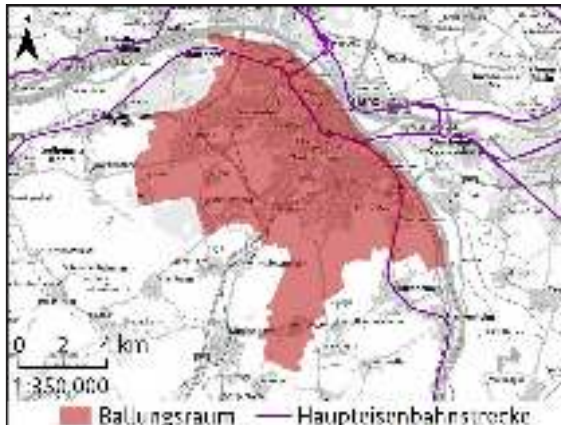
Streckennummer	Sanierungsbereich	Lage des Sanierungsbereiches			Schallschutzwände			Lärmsanierte Wohneinheiten	
		von km	bis km	Gesamtlänge in km	Länge der Schallschutzwand in km	Stand der Sanierung	Anzahl der Wohneinheiten	Stand der Sanierung	
6110 6402 6403	Magdeburg Knoten Ost	135,7 0,5 0,0	137,4 3,8 5,2	10,2	0,0	1	0	1	
6110	Magdeburg-Neustadt	137,9	141,3	3,4	0,0	1	69	1	
6110	Magdeburg-Diesdorf	143,4	146,7	3,3	0,5	1	0	1	
6402	Magdeburg-Neue Neustadt, -Eichenweiler, -Rothensee	3,8	7,1	3,3	1,1	4	0	5	
6403	Magdeburg Südost	5,4	9,7	4,3	0,0	1	35	1	

Stellungnahme des Ballungsraums durch das Umweltamt der Stadt Magdeburg

„Die LH Magdeburg begrüßt den Bau der geplanten Schallschutzwand in Magdeburg Knoten Ost von 1951m (2019). Eine schnelle Umstellung der Güterwagen auf lärmarme Bremsen wird von der LH Magdeburg befürwortet.“

Mainz

Lärmkartierungsergebnisse für die Haupt Eisenbahnstrecken im Ballungsraum



Anzahl der Einwohner: 204.268						
Anzahl der belasteten Einwohner für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)						
>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75		
13.640	6.790	2.190	990	600		
Anzahl der belasteten Einwohner für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)						
>45-50	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70	
24.600	12.790	5.660	1.870	820	510	
Pegelbereich in dB(A)	Belastete					
	Fläche (km ²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausbäude		
	>55	15,60	12.299	52	5	
	>65	4,55	1.925	0	4	
>75	1,28	303	0	0		
Lärmkennziffer						
L_{DEN}			L_{Night}			
145.115			233.819			

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 1																			
Frage 1				Frage 2				Frage 3						Frage 4					
1.1	1.2	1.3	1.4	2.1	2.2	2.3	2.4	3.1	3.2	3.3	3.4	3.5	3.6	3.7	3.8	4.1	4.2	4.3	4.4
1	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0	1	1	1	0
Frage 5					Frage 6					Frage 7					Frage 8				
5.1	5.2	5.3	5.4	5.5	6.1	6.2	6.3	6.4	6.5	7.1	7.2	7.3	7.4	7.5	8.1	8.2	8.3	8.4	8.5
1	0	0	0	0	1	1	1	1	0	0	1	1	1	0	0	1	0	0	0
Frage 9				Frage 10				Frage 11				Frage 12							
9.1	9.2	9.3	9.4	9.5	9.6	9.7	9.8	10.1	10.2	10.3	11.1	11.2	11.3	11.4	12.1	12.2	12.3		
0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0		

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

Streckennummer	Sanierungsbereich	Lage des Sanierungsbereiches			Schallschutzwände		Lärmsanierte Wohneinheiten	
		von km	bis km	Gesamtlänge in km	Länge der Schallschutzwand in km	Stand der Sanierung	Anzahl der Wohneinheiten	Stand der Sanierung
3510	Mainz-Mombach	26,7	27,3	0,6	0,4	1	27	1
3510	Mainz	28,9	30,3	1,4	0,0	1	1.213	1
3522	Mainz Süd	1,7	3,0	1,3	0,0	1	0	1
3522	Mainz-Weisenau	3,0	4,6	1,6	0,0	1	67	1
3522	Mainz-Laubenheim	6,0	7,9	1,9	2,7	1	48	1

Stellungnahme des Ballungsraums durch das Grün- und Umweltamt der Stadt Mainz

„Gemäß der seitens des Eisenbahnbundesamtes durchgeführten Kartierung 2017 sind in Mainz die Stadtteile entlang der Haupt Eisenbahnstrecken als besonders durch Lärm belastet anzusehen. Dies betrifft die Stadtteile Mombach, Neustadt, Teile der Altstadt, Weisenau und Laubenheim. Die Statistik weist 24690 Personen aus, die mit Lärmpegeln L_{DEN} (Tag-Abend-Nacht) von mehr als 55 dB(A) belastet sind (zuletzt 2014: 14.900, d.h. +66 %), 21890 Personen sind mit Lärmpegeln von mehr als 50 dB(A) nachts belastet (zuletzt 2014: 11.700, d.h. +87 %). Oberhalb von $L_{DEN} = 70$ dB(A) sind 1590 Personen belastet (zuletzt 2014: 900, d.h. +77 %), oberhalb von $L_N = 60$ dB(A) 3220 Personen (zuletzt 2014: 1.800, d.h. +79 %). Insgesamt ist eine hohe und zunehmende Lärmbetroffenheit festzustellen. In Bezug auf die genannten Kennzahlen ergibt sich im Mittel eine Zunahme der Betroffenen um 77 %. Als Ursache für die zunehmende Lärmbelastung kommt aus Sicht der Stadt Mainz neben Veränderungen im Berechnungsmodell nur eine Erhöhung der Lärmemissionen hervorgerufen durch eine Zunahme der Zugzahlen insbesondere des Schienengüterverkehrs in Betracht. Die im Rahmen der Lärmaktionsplanung bereit gestellten Daten geben keine Auskunft über die Verkehrsabläufe, die zu der Erhöhung des Schienenverkehrslärms geführt haben. Zur Verbesserung der Transparenz der Lärmaktionsplanung ist die Bereitstellung der Daten zu den Verkehrsabläufen erforderlich.“

Mainz ist im Zusammenhang mit dem Aufbau des Transeuropäischen Schienennetzes vom Rhein-Alpen-Korridor (Zeebrücke/ Antwerpen/ Rotterdam – Genua) von Zunahmen des Schienengüterverkehrs betroffen und mit einer weiteren starken Zunahme des Schienengüterverkehrs ist zu rechnen. Dies ist insbesondere nachts von hoher Relevanz.

Grundsätzlich ist die Stadt Mainz in Anbetracht der Lärmbetroffenheit der Ansicht, dass neue Trassen für den Schienengüterverkehr benötigt werden, um nachhaltig wirksame Entlastungen der hochbelasteten Städte und Gemeinden entlang der Güterverkehrskorridore zu erreichen. Die Notwendigkeit neuer Trassen ergibt sich einerseits dadurch, dass Bahnstrecken, die unmittelbar durch dicht besiedelte Wohngebiete verlaufen, nicht für den Transitverkehr geeignet sind und andererseits dadurch, dass die Güterverkehrskapazitäten in Konkurrenz zu den Bemühungen stehen, Personenverkehr zunehmend mit der Bahn abzuwickeln, was bedeutet, dass die Kapazitäten hierfür letztendlich fehlen werden.

In der Vergangenheit wurden bereits Lärmsanierungsmaßnahmen entlang der Schienenwege des Bundes in Mainz durchgeführt. Dies betraf Bereiche mit Belastungen von über 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht bei allgemeinen Wohngebieten bzw. von über 72 dB(A) am Tag und 62 dB(A) in der Nacht bei Mischgebieten. Die Stadt Mainz begrüßt vom Grundsatz her die Durchführung von Lärmsanierungen. Bei der bisherigen Lärmsanierung an Schienenwegen des Bundes wurden als Maßnahmen die Errichtung von konventionellen Lärmschutzwänden sowie der passive Lärmschutz am Gebäude umgesetzt. Die Grenzwerte der Lärmsanierung wurden kürzlich um 3 dB(A) gesenkt, zudem wurde der sogenannte Schienenbonus von 5 dB(A) abgeschafft. Vor diesem Hintergrund wird von der DB Umwelt eine neue Prioritätenliste für die Lärmsanierung erarbeitet, die auch die bereits (teil)sanierten Bereiche mit umfasst. In diesem Zusammenhang ist der Vorteil von Lärminderungsmaßnahmen an der Quelle hervorzuheben. Lärminderungsmaßnahmen an der Quelle wirken an allen Immissionsorten. Sie bringen daher Lärminderungen oberhalb von festgelegten Richtwerten, aber sorgen auch unterhalb für eine Verbesserung der Lärm-situation. Lärminderungsmaßnahmen an der Quelle sind und wirken unabhängig von der Zustimmung und Mitwirkung der jeweiligen Wohnungseigentümer. Lärmschutzmaßnahmen an der Quelle wirken auch im Freiraum und schaffen damit lebenswerte Umgebungsbedingungen. Aus diesen Gründen erwarten wir im Rahmen der Lärmsanierung an Schienenwegen des Bundes eine Implementierung zusätzlicher aktiver Schallschutzmaßnahmen in das Spektrum förderfähiger Maßnahmen. Bei Güterzügen entstehen 90 % der Schallenergie aus der Umwandlung von kinetischer Energie im Rad-Schiene-Kontakt, die im Wesentlichen über Räder, Schienen und Schwellen abgestrahlt wird. D.h. Räder und Schienen müssen nachhaltig in einem einwandfreien Zustand sein, um den Eisenbahnbetrieb zukunftsfähig zu machen. Die Reihenfolge für wirksamen Schutz vor Lärm lautet: Erst an der Quelle (Rad/Schiene), dann am Ausbreitungsweg (Gleis, Gleisbett, Wände) und erst zum Schluss auf der passiven Seite (Schallschutzfenster). In diesem Zusammenhang begrüßt die Stadt Mainz die Umrüstung von Güterwaggons auf neue lärmarme Bremssysteme. Angesichts der gestiegenen Lärmbelastung und der prognostizierten Zunahme des Güterverkehrs sind diese Maßnahmen jedoch nicht ausreichend. Es reicht auch nicht aus, mit den Lärmschutzmaßnahmen die prognostizierte Zunahme des Lärms auszugleichen. Vielmehr muss eine spürbare Entlastung Leitschnur der Lärminderungsplanung sein. Die Stadt Mainz empfiehlt dringend die Aufnahme folgender Maßnahmen in zukünftige Lärmsanierungsprogramme: Schienenschallabsorber, Schienenstegdämpfer, Brückenabsorber, Kleinstlärmschutzwände.

Neben den o.g. Betroffenheiten stellt die Kaiserbrücke ein in der Mainzer Bürgerschaft wahrgenommenes Lärmproblem dar. Die Kartierungsergebnisse zeigen, wie sich über der Wasseroberfläche des Rheins der von der Brücke emittierte Lärm weithin ausbreiten kann. Die Stadt Mainz bittet darum, sich dieser Lärmproblematik im Rahmen der Lärmaktionsplanung ebenfalls anzunehmen und Möglichkeiten der Lärmsanierung durch Maßnahmen an der Brücke zu prüfen.

Ein weiteres spezielles Anliegen betrifft den Stadtteil Laubenheim. Dort wurden im Rahmen der Lärmsanierung Schallschutzwände gebaut. Zwischen den beiden westlichen Schallschutzwänden im Bereich der Oppenheimer Straße blieb eine Lücke mit einer Länge von ca. 200 m. Wir bitten um die Prüfung, ob diese im Rahmen der Lärmaktionsplanung der Bahn an Haupteisenbahnstrecken bzw. aufgrund der neuen abgesenkten Lärmsanierungsgrenzwerte im Rahmen des Lärmsanierungsprogrammes geschlossen werden kann. “

Mannheim

Lärmkartierungsergebnisse für die Haupteisenbahnstrecken im Ballungsraum



Anzahl der Einwohner: 296.690						
Anzahl der belasteten Einwohner für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)						
>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75		
22.360	7.820	2.670	1.000	260		
Anzahl der belasteten Einwohner für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)						
>45-50	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70	
45.340	18.750	5.800	2.180	770	170	
Pegelbereich in dB(A)	Belastete					
	Fläche (km ²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausbäude		
	>55	37,52	18.148	73	0	
	>65	11,57	2.109	10	0	
>75	3,20	143	0	0		
Lärmkennziffer						
L_{DEN}			L_{Night}			
172.216			273.603			

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 692																			
Frage 1				Frage 2				Frage 3								Frage 4			
1.1	1.2	1.3	1.4	2.1	2.2	2.3	2.4	3.1	3.2	3.3	3.4	3.5	3.6	3.7	3.8	4.1	4.2	4.3	4.4
566	114	7	5	6	384	296	6	633	475	102	325	160	130	78	14	326	559	584	22
Frage 5					Frage 6					Frage 7					Frage 8				
5.1	5.2	5.3	5.4	5.5	6.1	6.2	6.3	6.4	6.5	7.1	7.2	7.3	7.4	7.5	8.1	8.2	8.3	8.4	8.5
295	316	8	29	44	597	521	167	288	20	413	133	90	67	42	4	129	426	21	112
Frage 9					Frage 10					Frage 11					Frage 12				
9.1	9.2	9.3	9.4	9.5	9.6	9.7	9.8	10.1	10.2	10.3	11.1	11.2	11.3	11.4	12.1	12.2	12.3		
215	40	158	1	25	18	272	107	610	38	44	51	402	187	52	81	546	65		

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

Streckennummer	Sanierungsbereich	Lage des Sanierungsbereiches			Schallschutzwände		Lärmsanierte Wohneinheiten	
		von km	bis km	Gesamtlänge in km	Länge der Schallschutzwand in km	Stand der Sanierung	Anzahl der Wohneinheiten	Stand der Sanierung
3601	Ladenburg - Edingen-Neckarhausen	73,5 74,3	74,0 77,2	3,4	2,4	1	89	1
3601	Mannheim-Friedrichsfeld	77,3	78,8	2,1	1,6	1	55	1
4000	Mannheim Knoten	2,8	6,0	11,6	1,9	1	192	1
4010		6,0	7,5					
4011		0,0	5,8					
4051		2,2	2,5					
4060	78,7	79,5						
4010	Mannheim Knoten Nord	9,2	14,0	4,8	0,0	1	92	1
4020	Mannheim 4020 Knoten	2,3	8,3	6,8	4,2	1	87	1
4021		0,0	0,8					

Stellungnahme des Ballungsraums durch den Fachbereich Stadtplanung der Stadt Mannheim

„Mannheim gehört mit seinen rund 300.000 Einwohnern zu den drei größten Städten in Baden-Württemberg. Die Stadt ist eingebettet in die Metropolregion Rhein-Neckar. Die im Rahmen der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführte Umfrage wies eine hohe Beteiligung der Bürger der Region auf, so dass die Metropolregion Rhein-Neckar einen Schwerpunkt bei der bundesweiten Beteiligung darstellte.“

Durch seine Lage im Bahnnetz kommt Mannheim als dem größten Bahnknoten in Südwesten Deutschlands eine besondere Bedeutung zu. Der Großknoten Mannheim liegt zum einen mitten im Eisenbahnkorridor Mittelrheinachse – Rhein/Main – Rhein/Neckar – Karlsruhe, welcher die höchsten Zugbelastungen und gleichzeitig die größten Engpässe im deutschen Eisenbahnnetz aufweist. In Mannheim bündeln sich zudem die linksrheinischen und rechtsrheinischen Güterfernverkehre. Zudem befindet sich in Mannheim der zweitgrößte Rangierbahnhof Deutschlands und der ICE-Knoten Mannheim ist ein integrativer Bestandteil im transeuropäischen Schienennetz. Über den Knoten bündeln sich die Personen- und Güterfernverkehre sowohl in Nord-Süd-Richtung, als auch in Ost-West-Richtung.

Der Knoten Mannheim ist ein Bestandteil des Rhein-Alpen-Korridors, welcher als einer von neun Schienengüterverkehrskorridoren des transeuropäischen Verkehrsnetzes die Seehäfen Rotterdam und Genua miteinander verbindet. Der Rhein-Alpen-Korridor ist dabei eine der verkehrsreichsten Frachtrouten entlang des Rheins in Deutschland, der durch große Wirtschaftszentren wie das Ruhrgebiet oder das Rhein-Main-Gebiet führt. Der Bundesverkehrswegeplan 2030 sieht zur Sicherung und Weiterentwicklung der Schieneninfrastruktur im Bereich des Eisenbahnkorridors Mittelrheinachse – Rhein/Main – Rhein/Neckar – Karlsruhe und insbesondere für die Metropolregion Rhein-Neckar mit dem Knoten Mannheim im Zentrum verschiede-

dene Maßnahmen vor. Dazu zählen u.a. die Neubaustrecke Frankfurt Mannheim, die Ausbaustrecke Mannheim Karlsruhe sowie der Ausbau des Großknotens Mannheim.

Es ist davon auszugehen, dass sich mit der Umsetzung dieser Maßnahmen auch die Kapazität des Schienennetzes erhöht und damit letztlich die Zahl der Güterzüge, die durch Mannheim fahren, zunimmt. Geht man vom Status Quo aus, wird ein Großteil der Mehrverkehre auf den Bestandsstrecken in Mannheim (östliche und westliche Riedbahn) stattfinden. Vor diesem Hintergrund ist auch mit einer deutlichen Steigerung der Lärmbelastung für die ansässige Wohnbevölkerung zu rechnen.

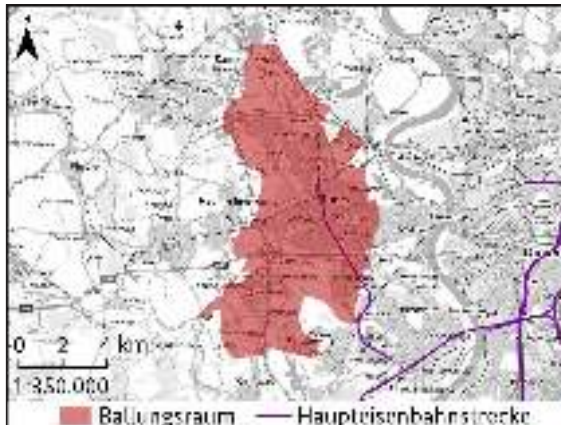
Im Ballungsraum Mannheim sind die Lärmsanierungsmaßnahmen an bestehenden Schienenwegen des Bundes abgeschlossen. Insgesamt wurden in den Jahren 2005 bis 2016 rund 7,5 km Lärmschutzwände errichtet und ergänzende passive Schallschutzmaßnahmen gefördert. Die Lärmsanierung in Mannheim wurde unter Berücksichtigung der Auslösewerte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts durchgeführt. Zwischenzeitlich wurden die Auslösewerte um 3 dB(A) gesenkt. Es ist davon auszugehen, dass unter Berücksichtigung der neuen Auslösewerte auch weitere Bereiche im Stadtgebiet von der Lärmsanierung profitieren können. Da die durchgeführten Lärmsanierungsmaßnahmen auch noch unter Berücksichtigung des Schienenbonus ermittelt und dimensioniert wurden, wird mit dem Wegfall des Schienenbonus zum 1. Januar 2015 eine Überprüfung und ggf. Ergänzung der Maßnahmen vor den Hintergrund der aktuellen Berechnungsvorschriften sowie der neuen Anspruchsvoraussetzungen erforderlich. Dies gilt umso mehr, als dass der Lärmaktionsplan keine eigenen Lärmschutzmaßnahmen vorsieht und stattdessen auf die Lärmsanierungsmaßnahmen verweist.

Nach der aktuellen Lärmkartierung des Eisenbahn-Bundesamtes sind derzeit noch rund 1.500 Personen Pegeln ganztags (L_{DEN}) von 70 dB(A) und mehr sowie rund 3.600 Personen nachts (L_{Night}) von 60 dB(A) mehr ausgesetzt. Nach der Rechtsprechung ist in einem Bereich zwischen 70 und 75 dB(A) tags sowie zwischen 60 und 65 dB(A) nachts eine Gesundheitsgefährdung nicht mehr auszuschließen. Berücksichtigt man die potenzielle Steigerung der Verkehrsmengen in Zusammenhang mit den Ausbaumaßnahmen im Streckennetz sowie dem Knoten Mannheim und den Ergänzungsbedarf bei der Lärmsanierung, ist zukünftig mit einer Steigerung der Betroffenenzahlen oberhalb der besonders kritischen Werte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts zu rechnen.

Die Stadt Mannheim setzt sich zum Schutz ihrer Bürger für einen optimalen Schallschutz entlang der Bahntrassen ein. Dies gilt umso mehr, als dass mit der zukünftigen Steigerung insbesondere der lauten Schienengüterverkehre im Zuge der Neu- und Ausbaumaßnahmen eine Zunahme der Lärmbelastung im Ballungsraum Mannheim zu erwarten ist. Eine isolierte Betrachtung der Auswirkung dieser Maßnahmen auf den jeweiligen Planungs- und Ausführungsabschnitt – wie es die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) vorsieht – ist für den Lärmschutz nicht zielführend. Vielmehr ist ein Lärmschutzkonzept für alle Schienentrassen im Ballungsraum Mannheim und der Metropolregion erforderlich, welches deutlich unterhalb der aktuellen Auslösewerte für die Lärmsanierung ansetzt. “

Moers

Lärmkartierungsergebnisse für die Haupteisenbahnstrecken im Ballungsraum



Anzahl der Einwohner: 103.108					
Anzahl der belasteten Einwohner für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)					
>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	
8.510	2.430	730	190	40	
Anzahl der belasteten Einwohner für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)					
>45-50	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70
14.400	6.790	1.700	620	120	20
Pegelbereich in dB(A)	Belastete				
	Fläche (km ²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude	
	>55	5,02	5.613	11	14
	>65	1,24	460	0	0
>75	0,34	19	0	0	
Lärmkennziffer					
L_{DEN}			L_{Night}		
53.023			86.356		

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

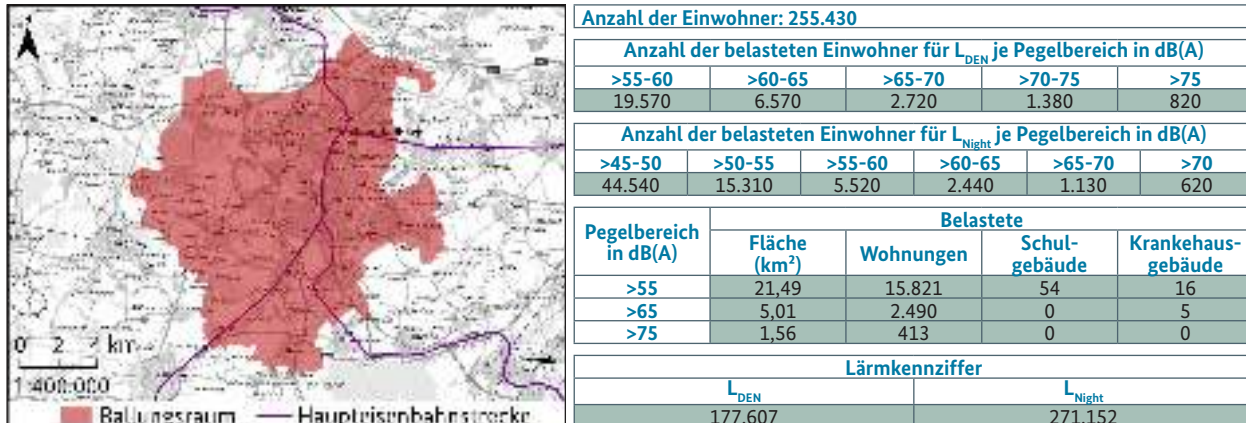
Anzahl der Beteiligungen: 32																			
Frage 1				Frage 2				Frage 3								Frage 4			
1.1	1.2	1.3	1.4	2.1	2.2	2.3	2.4	3.1	3.2	3.3	3.4	3.5	3.6	3.7	3.8	4.1	4.2	4.3	4.4
29	2	1	0	0	27	5	0	30	28	14	21	9	12	4	0	17	25	29	0
Frage 5					Frage 6					Frage 7					Frage 8				
5.1	5.2	5.3	5.4	5.5	6.1	6.2	6.3	6.4	6.5	7.1	7.2	7.3	7.4	7.5	8.1	8.2	8.3	8.4	8.5
11	20	0	0	1	29	28	13	20	1	32	1	0	0	0	1	6	24	0	1
Frage 9								Frage 10			Frage 11				Frage 12				
9.1	9.2	9.3	9.4	9.5	9.6	9.7	9.8	10.1	10.2	10.3	11.1	11.2	11.3	11.4	12.1	12.2	12.3		
11	0	3	0	0	0	17	2	28	2	2	0	20	11	1	2	30	0		

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

Streckennummer	Sanierungsbereich	Lage des Sanierungsbereiches			Schallschutzwände		Lärmsanierte Wohneinheiten	
		von km	bis km	Gesamtlänge in km	Länge der Schallschutzwand in km	Stand der Sanierung	Anzahl der Wohneinheiten	Stand der Sanierung
2330	Moers-Schwafheim Ost	6,1	6,3	0,2	0,0	5	0	5
2330	Moers-Burgfeld	6,7	7,1	0,4	0,0	5	0	5
2330	Moers-Asberg	8,3	9,2	0,9	0,0	5	0	5
2330	Moers-Meerbeck	10,8	11,5	0,7	0,0	5	0	5
2340	Duisburg-Trompet	5,3	6,2	0,9	0,0	5	0	5

Mönchengladbach

Lärmkartierungsergebnisse für die Haupt Eisenbahnstrecken im Ballungsraum



Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 77																			
Frage 1				Frage 2				Frage 3						Frage 4					
1.1	1.2	1.3	1.4	2.1	2.2	2.3	2.4	3.1	3.2	3.3	3.4	3.5	3.6	3.7	3.8	4.1	4.2	4.3	4.4
72	4	1	0	0	54	22	1	73	47	12	48	20	13	5	1	33	57	74	0
Frage 5					Frage 6					Frage 7					Frage 8				
5.1	5.2	5.3	5.4	5.5	6.1	6.2	6.3	6.4	6.5	7.1	7.2	7.3	7.4	7.5	8.1	8.2	8.3	8.4	8.5
45	27	1	0	4	73	56	18	38	1	69	3	2	0	3	1	11	63	0	2
Frage 9					Frage 10					Frage 11					Frage 12				
9.1	9.2	9.3	9.4	9.5	10.1	10.2	10.3	10.4	10.5	11.1	11.2	11.3	11.4	11.5	12.1	12.2	12.3	12.4	12.5
31	4	13	0	0	73	2	2			6	37	31	3		9	65			3

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

Streckennummer	Sanierungsbereich	Lage des Sanierungsbereiches			Schallschutzwände			Lärmsanierte Wohneinheiten	
		von km	bis km	Gesamtlänge in km	Länge der Schallschutzwand in km	Stand der Sanierung	Anzahl der Wohneinheiten	Stand der Sanierung	
2520	Mönchengladbach	64,8	67,2	2,4	0,0	5	0	5	
2520	Mönchengladbach-Lockhütte	68,0	68,6	0,6	0,0	5	0	5	
2550	Mönchengladbach-Wickrath	55,0	57,1	2,1	0,0	5	0	5	
2550	Mönchengladbach	58,2	66,2	8,0	0,0	5	0	5	
2611	Mönchengladbach-Rheydt, -Odenkirchen	44,2	46,6	2,4	0,0	5	0	5	
2611	Mönchengladbach-Rheydt	46,9	48,9	2,0	0,0	5	0	5	

Stellungnahme des Ballungsraums durch den Fachbereich Stadtentwicklung und Planung, Abteilung Verkehrsplanung, der Stadt Mönchengladbach

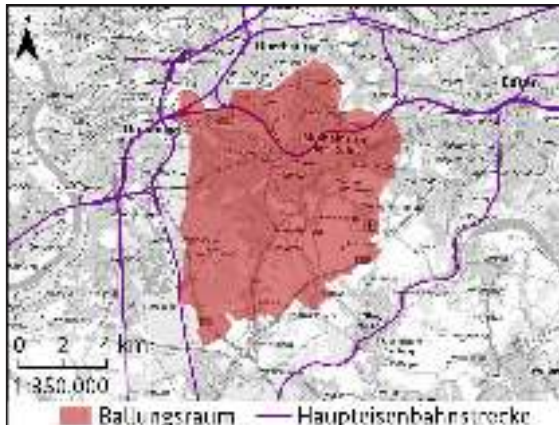
„Das Oberzentrum Mönchengladbach besitzt mehrere Schienenwege in und aus Richtung der Nachbarkommunen und -kreise. Nach Süden in Richtung Köln und Aachen, nach Westen in Richtung Dalheim, nach Osten in Richtung Düsseldorf und nach Norden in Richtung Venlo und Krefeld. Zusätzlich gibt es eine Umgebungsbahn für den Güterverkehr, welche die Innenstadt von Mönchengladbach-Stadtmitte umschließt. Im Folgenden sind die einzelnen Verkehrsbelastungen, welche die Grundlage der aktuellsten Lärmkartierung des Eisenbahnbundesamtes bilden, aufgeführt:

- Abzweigung nach Dalheim: etwa 10.000 Züge pro Jahr;
- Strecke in Richtung Köln: etwa 30.000 Züge pro Jahr
- Strecke in Richtung Aachen: etwa 38.000 Züge pro Jahr
- In Richtung Venlo/Krefeld: etwa 64.000 Züge pro Jahr
- In Richtung Düsseldorf: etwa 66.000 Züge pro Jahr
- Abschnitt zwischen Rheydt Hbf und Mönchengladbach Hbf: etwa 76.000 Züge pro Jahr
- Umgebungsbahn: etwa 4.000 Züge pro Jahr

Aufgrund dieser, in vielen Abschnitten, hohen bis sehr hohen Verkehrsbelastungen und der in einigen Teilen des Stadtgebietes vorhandenen räumlichen Nähe der Wohnhäuser zu den jeweiligen Schienenwegen, ergeben sich weitreichende Lärmbelastungen. Nach Angaben des Eisenbahn-Bundesamtes sind etwa 70.000 Einwohner Mönchengladbachs im Nachtzeitraum von Lärmpegeln >45 dB betroffen. Besondere Betroffenheiten entstehen bei Einwohnern, die in Überschneidungsbereichen von Schienen- und Straßenverkehrslärm wohnen. Diese Belastungsräume liegen in Wickrath, Odenkirchen, Rheydt-Mitte und Gladbach.“

Mülheim an der Ruhr

Lärmkartierungsergebnisse für die Haupteisenbahnstrecken im Ballungsraum



Anzahl der Einwohner: 166.640					
Anzahl der belasteten Einwohner für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)					
>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	
5.630	2.490	1.270	590	300	
Anzahl der belasteten Einwohner für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)					
>45-50	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70
12.160	4.140	1.910	950	470	130
Pegelbereich in dB(A)	Belastete				
	Fläche (km²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausbäude	
	>55	11,51	5.432	30	0
	>65	3,11	1.138	5	0
>75	0,93	156	0	0	0
Lärmkennziffer					
L_{DEN}			L_{Night}		
66.779			85.966		

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

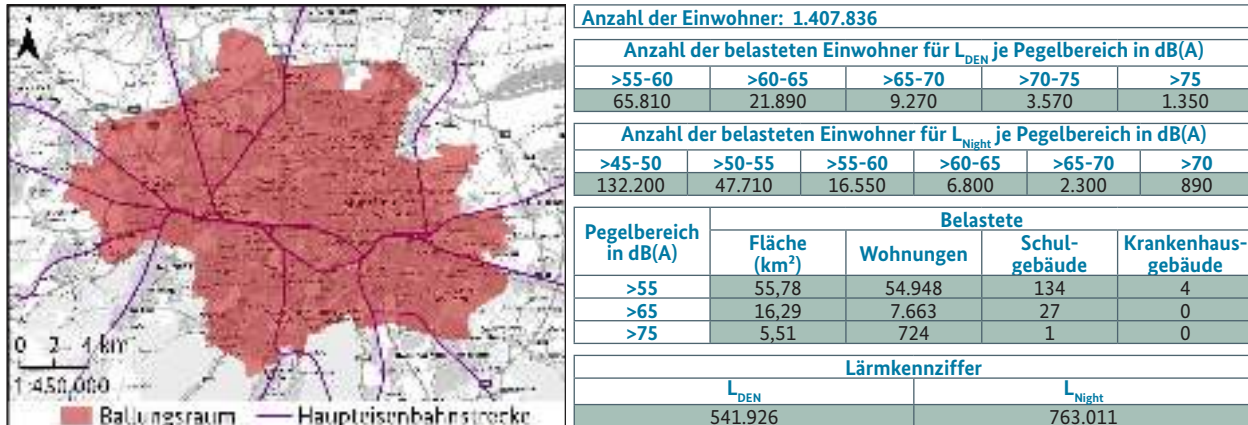
Anzahl der Beteiligungen: 1																			
Frage 1				Frage 2				Frage 3						Frage 4					
1.1	1.2	1.3	1.4	2.1	2.2	2.3	2.4	3.1	3.2	3.3	3.4	3.5	3.6	3.7	3.8	4.1	4.2	4.3	4.4
1	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0
Frage 5					Frage 6					Frage 7					Frage 8				
5.1	5.2	5.3	5.4	5.5	6.1	6.2	6.3	6.4	6.5	7.1	7.2	7.3	7.4	7.5	8.1	8.2	8.3	8.4	8.5
0	1	0	0	0	1	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0
Frage 9								Frage 10			Frage 11				Frage 12				
9.1	9.2	9.3	9.4	9.5	9.6	9.7	9.8	10.1	10.2	10.3	11.1	11.2	11.3	11.4	12.1	12.2	12.3		
0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0	1	0		

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

Streckennummer	Sanierungsbereich	Lage des Sanierungsbereiches			Schallschutzwände		Lärmsanierte Wohneinheiten	
		von km	bis km	Gesamtlänge in km	Länge der Schallschutzwand in km	Stand der Sanierung	Anzahl der Wohneinheiten	Stand der Sanierung
2184	Mülheim an der Ruhr-Styrum	0,1	1,9	4,2	1,7	4	0	5
2291		116,3	118,3					
2650		67,6	68,0					
2291	Mülheim an der Ruhr Knoten Hbf	118,3	124,2	5,9	3,9	4	0	5
2650	Duisburg 4	56,6	58,0	4,6	0,0	1	0	5
		64,2	67,4					

München

Lärmkartierungsergebnisse für die Haupt Eisenbahnstrecken im Ballungsraum



Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 188																			
Frage 1			Frage 2			Frage 3						Frage 4							
1.1	1.2	1.3	1.4	2.1	2.2	2.3	2.4	3.1	3.2	3.3	3.4	3.5	3.6	3.7	3.8	4.1	4.2	4.3	4.4
173	15	0	0	13	86	84	5	162	130	32	85	28	49	42	1	114	155	170	3
Frage 5					Frage 6					Frage 7					Frage 8				
5.1	5.2	5.3	5.4	5.5	6.1	6.2	6.3	6.4	6.5	7.1	7.2	7.3	7.4	7.5	8.1	8.2	8.3	8.4	8.5
96	74	3	9	6	167	140	60	73	2	133	9	41	3	12	0	50	127	2	9
Frage 9					Frage 10				Frage 11				Frage 12						
9.1	9.2	9.3	9.4	9.5	9.6	9.7	9.8	10.1	10.2	10.3	11.1	11.2	11.3	11.4	12.1	12.2	12.3		
24	2	8	0	2	8	133	24	176	4	8	5	99	78	6	14	165	9		

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

Streckennummer	Sanierungsbereich	Lage des Sanierungsbereiches			Schallschutzwände		Lärmsanierte Wohneinheiten	
		von km	bis km	Gesamtlänge in km	Länge der Schallschutzwand in km	Stand der Sanierung	Anzahl der Wohneinheiten	Stand der Sanierung
5500 5566	München 5500/5566	6,6 0,0	15,4 3,0	11,8	0,0	5	0	5
5501 5523 5560 5563	München-Allach Knoten	10,1 5,8 12,5 0,9	13,1 8,4 13,2 2,9	7,6	0,0	1	10	1
5503	München West	2,9 9,5	6,1 13,4	7,1	0,6	1	46	1
5503 5524	München-Pasing Knoten	6,1 2,7	9,5 3,3	4,0	2,2	4	0	5
5503 5543 5560 5561	Gröbenzell Knoten	13,4 13,9 6,8 1,7	18,0 17,2 7,2 3,6	10,2	7,3	2	44	1
5510	München Landberger Straße	0,0	4,7	4,7	0,0	5	0	5
5510	München-Haidhausen, -Sendling	4,7 9,0	6,1 9,3	1,7	0,0	1	47	1
5510	München-Untergiesing	6,0	6,0	0,0	0,0	1	0	1
5510	München-Untergiesing	6,1	6,3	0,2	0,0	1	0	1
5510	München-Untergiesing	6,1	9,0	2,9	1,9	1	10	1
5510	München-Untergiesing	7,4 7,2	7,5 7,3	0,2	0,0	1	0	1
5510 5555 5600 5560	München Ost	12,1 2,3 2,3 34,1	22,3 9,7 3,2 35,0	19,4	6,5	1	84	1
5520	München-Aubing	8,8	14,7	5,9	0,0	1	0	1
5520	Puchheim	14,7	16,9	2,2	0,0	1	0	1
5523	München-Untermenzing	3,3	5,8	2,5	0,0	1	0	1
5531	München Westendstraße	1,9	2,6	0,7	0,0	5	0	5
5551	München-Giesing	1,1	4,9	3,8	0,0	5	0	5
5560	München-Johanneskirchen	27,5	29,0	1,5	0,0	1	166	1
5560	München-Englschalking	29,2	29,8	0,6	0,0	1	0	1
5560	München-Daglfing - München-Denning	30,0	31,1	1,1	0,0	1	10	1
5560	München-Trudering NW	32,3	34,1	1,8	0,0	1	33	1
5600	München Ost	0,0	1,5	1,5	0,0	1	67	1
5600	München-Riem	5,7	7,0	1,3	0,0	5	0	5

Stellungnahme des Ballungsraums durch das Referat für Gesundheit und Umwelt der Stadt München

„München ist gut an das nationale und internationale Schienennetz angeschlossen. Vom Münchner Hbf führen Bahnlinien in die Richtungen Buchloe (-Lindau), Augsburg (-Stuttgart), Ingolstadt (-Nürnberg), Regensburg, Mühldorf, Rosenheim (-Salzburg bzw. Innsbruck), und Garmisch-Partenkirchen. Mit den Bahnhöfen M-Pasing und M-Ost gibt es zwei weitere Fernbahnhöfe. Dem Eisenbahngüterverkehr dienen der Rangierbahnhof M-Nord und der Umschlagbahnhof M-Riem.

Das dichte Eisenbahnnetz Münchens führt aber auch dazu, dass eine hohe Zahl der Münchner Einwohner von Bahnlärm betroffen ist. Nach Berechnungen des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) sind in München 101.890 Einwohner von Lärmpegeln oberhalb 55 dB(A) für den Tag-Abend-Nacht-Lärmindex L_{DEN} und 206.450 Einwohner von Lärmpegeln oberhalb 45 dB(A) für den Nacht-Lärmindex L_{Night} betroffen (Anhang zum Lärmaktionsplan Teil A - Tabelle 1). Dies entspricht bei einer Einwohnerzahl von ca. 1,5 Mio. rund 7 % der Gesamteinwohner Münchens, die Lärmpegeln größer 55 dB(A) für den L_{DEN} ausgesetzt sind bzw. rund 14 %, die von Lärmpegeln größer 45 dB(A) für den L_{Night} betroffen sind.

Als Eisenbahnlärm-Schwerpunkte im Ballungsraum München sind insbesondere folgende Gebiete an Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 30 000 Zügen pro Jahr zu nennen: Strecke 5503 (München-Augsburg): Pasing in den Bereichen Pasing-Bahnhof und Marschnerstraße; Strecke 5510 (Südring): Dreimühlenviertel und Nockherberg; Strecke 5560 (Nördring): Johanneskirchen/Daglfing; Strecke 5505 (München-Holzkirchen): Harras/Mittersending

Außerdem liegen der Landeshauptstadt München zahlreiche Beschwerden über Lärm an Nebeneisenbahnstrecken mit weniger als 30.000 Zügen pro Jahr und an Bahnanlagen vor (z. B. Feldmochinger Kurve, Abstellbahnhof Aubing, Abstellbahnhof M-Pasing-West, Rangierbahnhof M-Nord). Diese Aufzählung erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Erhebliche Lärmbelastungen treten auch kleinräumig in weiteren Gebieten auf und werden individuell als unterschiedlich belastend bewertet.

Der Lärmaktionsplan (LAP) für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit mehr als 30.000 Zügen pro Jahr wird gemäß § 47e Bundes-Immissionschutzgesetz (BImSchG) vom EBA erstellt. Das Referat für Gesundheit und Umwelt der Landeshauptstadt München bringt im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum LAP des EBA folgende generelle Verbesserungsvorschläge ein:

- Die LAP für Nebeneisenbahnstrecken mit weniger als 30 000 Zügen pro Jahr sowie für Bahnanlagen sollte – wie für Haupteisenbahnstrecken – ebenfalls durch das EBA durchgeführt werden. Eine Trennung ist aus fachlicher Sicht nicht zielführend und für die betroffenen Bürger wenig nachvollziehbar. Hierfür ist eine Änderung des § 47e BImSchG nötig.
- Im innerstädtischen Bereich – in welchem herkömmliche Schallschutzwände oftmals nicht realisierbar sind – sollten neue, innovative Lärmschutzmaßnahmen (wie z.B. niedrige Schallschutzwände direkt am Gleis, Schienenstegdämpfer, Schienenschmiereinrichtungen) verstärkt eingesetzt werden. Dies ist in begründeten Fällen nach der Förderrichtlinie Lärmsanierung Schiene des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur möglich.
- Geschwindigkeitsreduzierungen für Züge stellen aus Sicht des Referates für Gesundheit und Umwelt ein effektives, kostengünstiges und schnell umsetzbares Mittel zur Reduzierung des Bahnlärms dar und sollten an hochbelasteten Bahnstrecken entlang bewohnter Bereiche verstärkt eingesetzt werden.
- Der Einsatz leiser Güterzüge sollte durch eine größere Spreizung des Zu- und Abschlags zwischen lauten und leisen Güterzügen im Rahmen des lärmabhängigen Trassenpreissystems stärker gefördert werden. Außerdem ist eine Verlängerung der Laufzeit des lärmabhängigen Trassenpreissystems über 2020 hinaus aus Lärmschutzgründen zwingend notwendig.

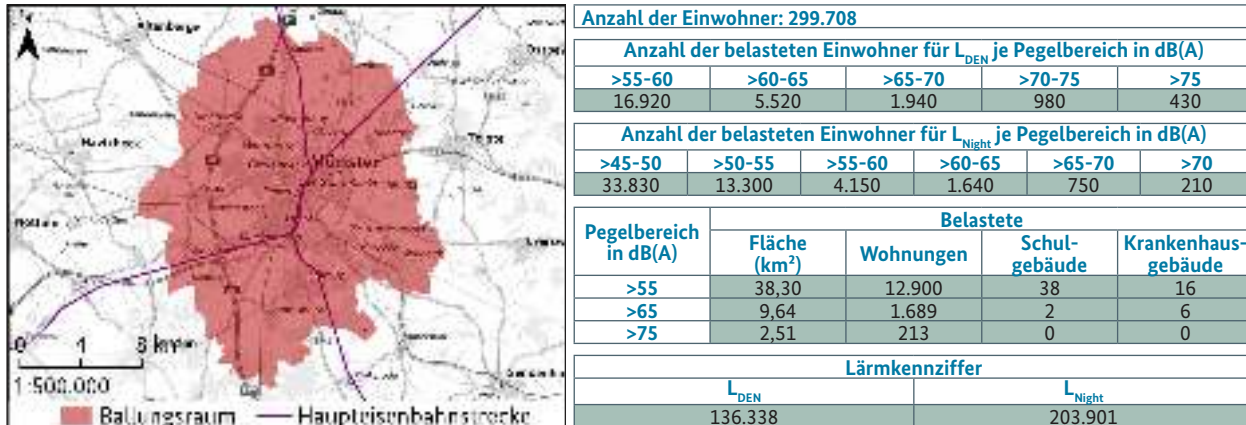
Zum Teil A des LAP des EBA, veröffentlicht am 11.01.2018, merkt das Referat für Gesundheit und Umwelt Folgendes an:

- Teil A des LAP des EBA stellt lediglich eine Bestandsanalyse der Lärm- und Belastungssituation dar. Teil A enthält keine konkreten Maßnahmen; dies ist originäre Zielsetzung eines LAP. Es werden nur bestehende Programme/Strategien (z. B. Lärmsanierungsprogramm der Deutschen Bahn AG) und prinzipiell mögliche Maßnahmen vorgestellt.
- Das Referat für Gesundheit und Umwelt begrüßt aber die im LAP Teil A angesprochene erneute Prüfung bereits sanierter Streckenabschnitte durch die Deutsche Bahn AG auf Basis der aktuellen Lärmschutz-Vorschriften (nach Wegfall des Schienenbonus von 5dB(A) im Jahr 2015 und Senkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung um 3dB(A) im Jahr 2016).

Das Referat für Gesundheit und Umwelt der Landeshauptstadt München hat mit Schreiben vom 24.08.2017 eine Vielzahl von konkreten Beschwerden und Forderungen nach Lärmschutzmaßnahmen (Forderungen des RGU, Forderungen aus der Bürgerschaft und politischen Gremien) an das EBA übermittelt. Bei den geforderten Maßnahmen handelt es sich unter Anderem um die Errichtung oder Verlängerung von Lärmschutzwänden und den Einbau von Schienenstegdämpfern. Die Antwort des EBA zu diesen Forderungen wird das Referat für Gesundheit und Umwelt unter https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Gesundheit-und-Umwelt/Laerm/EBA_LAP.html veröffentlichen. “

Münster

Lärmkartierungsergebnisse für die Hauptisenbahnstrecken im Ballungsraum



Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 6																			
Frage 1			Frage 2				Frage 3						Frage 4						
1.1	1.2	1.3	1.4	2.1	2.2	2.3	2.4	3.1	3.2	3.3	3.4	3.5	3.6	3.7	3.8	4.1	4.2	4.3	4.4
5	1	0	0	3	2	1	0	6	6	0	6	5	2	3	0	6	6	6	0
Frage 5					Frage 6					Frage 7					Frage 8				
5.1	5.2	5.3	5.4	5.5	6.1	6.2	6.3	6.4	6.5	7.1	7.2	7.3	7.4	7.5	8.1	8.2	8.3	8.4	8.5
5	1	0	0	0	6	6	2	5	0	4	2	0	2	0	0	1	5	0	0
Frage 9					Frage 10			Frage 11				Frage 12							
9.1	9.2	9.3	9.4	9.5	9.6	9.7	9.8	10.1	10.2	10.3	11.1	11.2	11.3	11.4	12.1	12.2	12.3		
0	0	0	0	0	0	4	2	6	0	0	0	3	3	0	0	4	2		

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

Streckennummer	Sanierungsbereich	Lage des Sanierungsbereiches			Schallschutzwände			Lärmsanierte Wohneinheiten	
		von km	bis km	Gesamtlänge in km	Länge der Schallschutzwand in km	Stand der Sanierung	Anzahl der Wohneinheiten	Stand der Sanierung	
2010	Münster Ost	8,0	9,0	1,0	0,0	5	0	5	
2200	Münster-Albachten	57,1	58,5	1,4	0,0	1	16	1	
2200	Münster-Mecklenbeck	60,3	61,2	0,9	0,8	1	28	1	
2200	Münster	62,1	70,5	18,1	2,6	1	332	1	
2931		167,6	171,8						
2265		104,9	110,4						
2200	Sudmühle	71,9	74,4	2,5	0,5	1	20	1	
2931	Münster-Hiltrup	163,8	165,1	1,3	0,0	5	0	5	
2931	Münster-Lechtenberg	165,6	166,2	0,6	0,0	5	0	5	
2931	Münster-Geist Südost	166,7	167,4	0,7	0,0	5	0	5	
2931	Münster	172,0	173,6	1,6	0,0	5	0	5	
2931	Münster-Coerde	173,8	174,6	0,8	0,0	5	0	5	
2931	Münster Bauernhof	178,6	178,7	0,1	0,0	5	0	5	
2931	Münster-Sprakel Einzelhaus	179,7	179,8	0,1	0,0	5	0	5	
2931	Münster-Sprakel Ehs. südl. A1	180,5	180,6	0,1	0,0	5	0	5	
2931	Münster Einzelhaus	181,2	181,3	0,1	0,0	5	0	5	

Stellungnahme des Ballungsraums durch das Amt für Grünflächen, Umwelt und Nachhaltigkeit der Stadt Münster

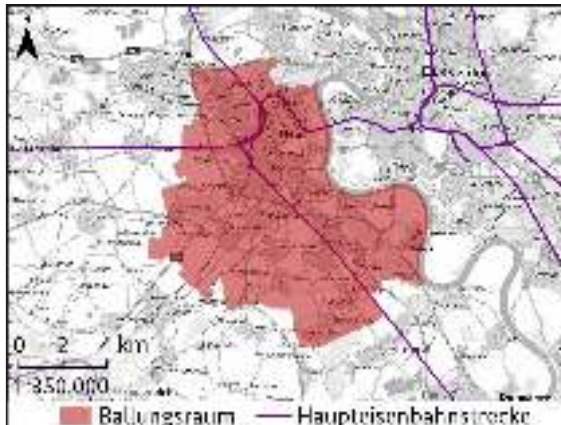
„Der Lärmaktionsplan der 2. Stufe für den Ballungsraum Münster wurde im Dezember 2017 vom Rat der Stadt Münster beschlossen. Der vollständige Lärmaktionsplan ist unter folgendem Link einsehbar: <https://www.stadt-muenster.de/umwelt/immissionsschutz/laerm.html>. Aus der Beteiligung der Öffentlichkeit im Zeitraum von 2012 bis 2017 sind von Bürgerinnen und Bürgern folgende Hinweise zur Lärmbelastung an Schienenwegen gegeben worden. Diese Hinweise und Anregungen werden von Seiten der Stadt Münster in den Lärmaktionsplan der 3. Stufe an Schienenwegen eingebracht.

Einige der unten aufgeführten Bereiche bzw. Lokalitäten wurden auch in der aktuellen Beteiligungsphase zum Lärmaktionsplan des Eisenbahn Bundesamts von Bürgern mitgeteilt.

- Hinweise zu hohem Schienenverkehrslärm an folgenden Strecken:
- Strecke r1520300/ r1520310 - Verschiedene Abschnitte der Umgebungsbahn, insbesondere Verlärmung an der Kanalüberführung (Dortmund-Ems-Kanal) „Lechtenbergweg“ im Bereich An den Loddenbüschen/Trauttmansdorffstraße.
- Strecke r1002660 - Bahntrasse Essen - Hamburg im Bereich Rumphorstviertel, Höhe 1. Brücke Mecklenburgerstraße
- Strecke r1502220 - im Bereich von A 1 bis Zubringer B 51 / Mecklenbeck-Süd/ Albachten-Ost. Der Lückenschluß zwischen der bestehenden Lärmschutzwand und der westlich gelegenen Autobahn BAB 1 ist erforderlich.
- Strecke r1028820 - Münster - Warendorf. Besonders störend wird hier das Pfeifsignal an den nicht gesicherten Bahnübergängen dieser Strecke empfunden.“

Neuss

Lärmkartierungsergebnisse für die Haupteisenbahnstrecken im Ballungsraum



Anzahl der Einwohner: 152.252					
Anzahl der belasteten Einwohner für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)					
>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	
17.180	6.560	2.260	880	290	
Anzahl der belasteten Einwohner für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)					
>45-50	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70
30.610	13.740	4.980	1.750	630	190
Pegelbereich in dB(A)	Belastete				
	Fläche (km²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausbäude	
	>55	20,34	12.806	71	18
	>65	5,27	1.625	16	0
>75	1,44	137	2	0	
Lärmkennziffer					
L_{DEN}			L_{Night}		
143.134			215.805		

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

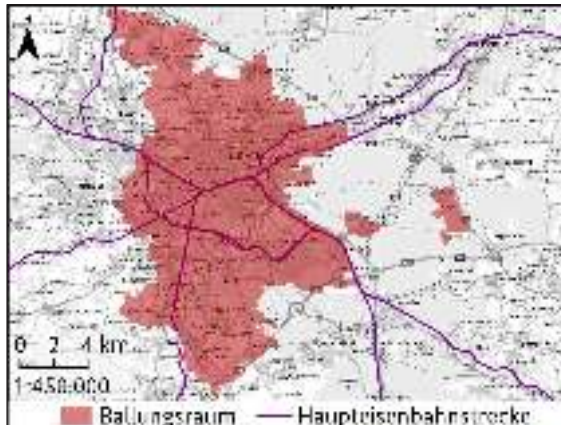
Anzahl der Beteiligungen: 13																			
Frage 1				Frage 2				Frage 3						Frage 4					
1.1	1.2	1.3	1.4	2.1	2.2	2.3	2.4	3.1	3.2	3.3	3.4	3.5	3.6	3.7	3.8	4.1	4.2	4.3	4.4
13	0	0	0	1	1	11	0	13	13	1	10	0	10	3	0	10	11	13	0
Frage 5					Frage 6					Frage 7					Frage 8				
5.1	5.2	5.3	5.4	5.5	6.1	6.2	6.3	6.4	6.5	7.1	7.2	7.3	7.4	7.5	8.1	8.2	8.3	8.4	8.5
12	1	0	0	0	13	11	9	10	0	12	7	0	0	0	0	1	3	0	9
Frage 9								Frage 10			Frage 11				Frage 12				
9.1	9.2	9.3	9.4	9.5	9.6	9.7	9.8	10.1	10.2	10.3	11.1	11.2	11.3	11.4	12.1	12.2	12.3		
0	0	8	0	1	0	4	1	13	0	0	0	10	3	0	0	13	0		

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

Streckennummer	Sanierungsbereich	Lage des Sanierungsbereiches			Schallschutzwände		Lärmsanierte Wohneinheiten	
		von km	bis km	Gesamtlänge in km	Länge der Schallschutzwand in km	Stand der Sanierung	Anzahl der Wohneinheiten	Stand der Sanierung
2531	Neuss - Dormagen	0,8	1,3	20,4	9,3	1	34	1
2550		79,7	80,6					
2610		19,1	38,1					
2610	Neuss-Vogelsang	38,1	39,2	1,1	0,0	1	5	1

Nürnberg

Lärmkartierungsergebnisse für die Hauptisenbahnstrecken im Ballungsraum



Anzahl der Einwohner: 498.876					
Anzahl der belasteten Einwohner für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)					
>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	
35.240	14.580	4.620	1.390	410	
Anzahl der belasteten Einwohner für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)					
>45-50	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70
65.790	28.900	11.060	3.320	900	250
Pegelbereich in dB(A)	Belastete				
	Fläche (km²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude	
	>55	39,86	29.781	72	17
	>65	12,29	3.400	10	4
>75	3,85	221	2	0	
Lärmkennziffer					
L_{DEN}			L_{Night}		
290.077			440.950		

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 553																			
Frage 1			Frage 2				Frage 3						Frage 4						
1.1	1.2	1.3	1.4	2.1	2.2	2.3	2.4	3.1	3.2	3.3	3.4	3.5	3.6	3.7	3.8	4.1	4.2	4.3	4.4
465	83	5	0	35	314	201	3	437	368	172	266	182	103	81	10	329	436	417	11
Frage 5					Frage 6					Frage 7					Frage 8				
5.1	5.2	5.3	5.4	5.5	6.1	6.2	6.3	6.4	6.5	7.1	7.2	7.3	7.4	7.5	8.1	8.2	8.3	8.4	8.5
178	318	27	11	19	434	407	140	229	16	374	86	86	20	38	4	212	294	10	33
Frage 9					Frage 10					Frage 11					Frage 12				
9.1	9.2	9.3	9.4	9.5	9.6	9.7	9.8	10.1	10.2	10.3	11.1	11.2	11.3	11.4	12.1	12.2	12.3		
203	22	17	6	25	14	255	70	505	20	28	25	233	275	20	74	445	34		

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

Streckennummer	Sanierungsbereich	Lage des Sanierungsbereiches			Schallschutzwände			Lärmsanierte Wohneinheiten	
		von km	bis km	Gesamtlänge in km	Länge der Schallschutzwand in km	Stand der Sanierung	Anzahl der Wohneinheiten	Stand der Sanierung	
5900	Nürnberg 1 und 2	0,4 2,1	1,4 5,9	4,8	0,0	1	0	1	
5900	Fürth	5,9	7,6	0,8	0,0	1	0	1	
5900	Nürnberg-Kleingründlach	16,6	16,8	0,2	0,0	1	0	1	
5900	Fürth-Stadeln, -Herboldshof	12,1 16,8	16,6 18,3	6,0	0,0	1	0	1	
5922	Nürnberg Marthastraße	1,3	1,6	0,3	0,0	1	0	1	
5950 5943 5951 5954 5960	Nürnberg Knoten Westzufahrt Rbf 1 (Nürnberg Werderau/Schweinau)	0,0 1,7 1,2 1,2 0,4	4,9 2,3 2,3 2,3 1,4	8,7	5,4	2	165	1	
5950	Nürnberg Knoten Westzufahrt Rbf 2 (Klein-, Großreuth/Leyh)	4,9	7,8	2,9	0,0	1	0	1	
5962	Nürnberg-Langwasser West	1,4	3,7	2,3	0,0	1	163	1	
5962	Nürnberg Zollhaus	1,5	2,0	0,5	0,0	1	0	1	
5963	Nürnberg Blindenanstalt	5,4	5,7	0,3	0,0	1	0	1	

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche mit Prioritätszahlen der Lärmsanierungsabschnitte

Streckennummer	Nr. des Sanierungsabschnittes	Prioritätszahl des Sanierungsabschnittes	Sanierungsbereich	Lage des Sanierungsbereiches		
				von km	bis km	Gesamtlänge in km
5902	224	1,694	Nürnberg-Gebersdorf	4,6	5,7	1,1
5903	225	2,607	Nürnberg Carlo-Schmidt-Straße	3,4	4,2	0,8
5903	225	2,607	Nürnberg-Jobst, -Erlenstegen	4,4	5,6	1,2

Stellungnahme des Ballungsraums durch das Umweltamt der Stadt Nürnberg

„Der erste Lärmaktionsplan für Orte an Eisenbahnstrecken des Bundes im Ballungsraum Nürnberg wurde 2014 von der Regierung von Mittelfranken erstellt. Dabei wurden sowohl die Hauptstrecken als auch die sonstigen Strecken berücksichtigt. Es wurde die Belastungssituation detailliert beschrieben und es wurden mögliche Maßnahmen formuliert. Allerdings waren zum damaligen Zeitpunkt viele vorhandene Lärmschutzwände noch nicht in der Lärmkarte berücksichtigt worden. Die aktuelle Lärmbelastung war deshalb an vielen Stellen nicht bekannt. Zudem wies die Regierung von Mittelfranken darauf hin, dass die Zuständigkeit für die fachliche Bewertung und Umsetzung von Lärminderungsmaßnahmen an Eisenbahnstrecken des Bundes fast ausschließlich beim Bundesverkehrsministerium und beim Eisenbahn-Bundesamt sowie bei der DB Netz AG liegt. Lediglich einzelne, in die kommunale Planungshoheit fallende Maßnahmen, wie zum Beispiel die Bauleitplanung, können unmittelbar in einen Lärmaktionsplan eingebracht und umgesetzt werden.

Mit dem Erscheinen der Lärmkarte der zweiten Runde hat die Regierung von Mittelfranken den Lärmaktionsplan 2015 überprüft. Die Auswertung der Daten ergab, dass auch bei dieser Lärmkarte die umfangreichen Lärminderungsmaßnahmen, die bis dahin in Nürnberg durchgeführt worden waren, keine Berücksichtigung gefunden hatten. Die Regierung von Mittelfranken sah deshalb kein Erfordernis, den Lärmaktionsplan auf Basis der zur Verfügung stehenden Daten zu überarbeiten. Der 2014 in Kraft getretene Lärmaktionsplan galt somit bis auf weiteres fort.

Mit der Lärmkarte der dritten Runde war der Mangel dann immer noch nicht behoben. Nach wie vor ist nur ein kleiner Teil der vorhandenen Lärmschutzeinrichtungen berücksichtigt. Der Rangierbahnhof und weitere Betriebsanlagen der DB in Nürnberg wurden überhaupt nicht berücksichtigt, da sie nach Ansicht des EBA keine Schienenwege im Eigentum des Bundes sind. Diese Einstellung kann die Stadt Nürnberg nicht teilen. Aus der Tatsache, dass in der Verkehrslärmschutzverordnung (16.BImSchV) Berechnungsverfahren auch für Rangierbahnhöfe definiert werden, kann man den Schluss ziehen, dass es sich bei den von Rangierbahnhöfen ausgehenden Emissionen um Verkehrslärm handelt. Mit dieser Begründung beurteilt das EBA auf Drängen der DB bei Planfeststellungsverfahren im Zusammenhang mit dem Rangierbahnhof und analog bei Fahrzeuggeräuschen von Zügen auf Betriebsgrundstücken sonstiger Bahnbetriebsanlagen, entgegen der Regelung in Ziffer 7.4 TA Lärm die von Schienenfahrzeugen ausgehenden Geräusche als Verkehrslärm im Sinne der 16. BImSchV und nicht als Anlagenlärm. Im Umkehrschluss müssen somit, im Sinne der betroffenen Nachbarschaft, diese Betriebsflächen auch in der Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung berücksichtigt werden.

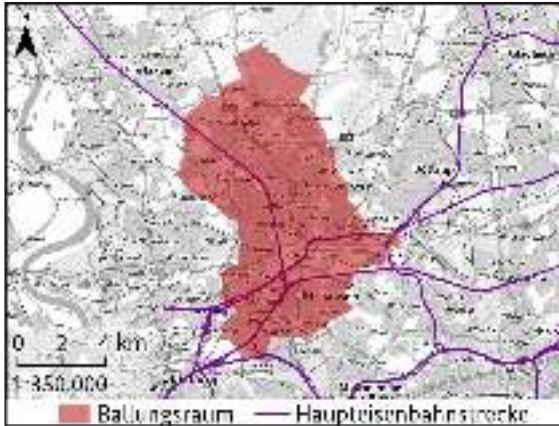
In der aktuellen Lärmkarte ist außerdem nicht nachvollziehbar, wieso der Rangierbahnhof zum größten Teil nicht als Eisenbahnstrecke betrachtet wird, der Vorbahnhof und der Einfahrbahnhof aber als Eisenbahnnebenstrecke ausgewiesen sind, für die die Stadt Nürnberg einen Lärmaktionsplan erstellen soll.

Unter diesen Einschränkungen hat die Lärmkarte nach Ansicht der Stadt Nürnberg nicht die erforderliche Genauigkeit als Grundlage für eine Lärmaktionsplanung.

Die Einteilung in Haupteisenbahnstrecken und sonstige Eisenbahnstrecken erscheint ziemlich willkürlich, zumal dabei nur die Anzahl der Züge nicht aber der Anteil der Güterzüge berücksichtigt wird. Im Ergebnis ist die Stadt Nürnberg für einzelne kurze Streckenabschnitte zuständig, die zwangsläufig fast immer auch im Einwirkungsbereich von Haupteisenbahnstrecken liegen. Die Stadt Nürnberg ist im Gegensatz zum Eisenbahn-Bundesamt keine Aufsichts- und Genehmigungsbehörde für Eisenbahnunternehmen und hat somit keinerlei Möglichkeit, Regelungsmaßnahmen zur Lärminderung umzusetzen. Lärmschutzmaßnahmen in Bauleitverfahren müssen unabhängig von der Lärmaktionsplanung ohnehin umgesetzt werden. Die Stadt Nürnberg kann den betroffenen Bürgern kaum vermitteln, wieso sie für einzelne sonstige Strecken einen wirkungslosen Lärmaktionsplan aufstellen soll. Aus Sicht der Stadt Nürnberg wäre es viel sinnvoller, die kurzen sonstigen Strecken zusammen mit den Hauptstrecken im Lärmaktionsplan des Eisenbahn-Bundesamtes abzarbeiten.“

Oberhausen

Lärmkartierungsergebnisse für die Hauptisenbahnstrecken im Ballungsraum



Anzahl der Einwohner: 209.097					
Anzahl der belasteten Einwohner für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)					
>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	
27.750	8.980	3.050	1.020	320	
Anzahl der belasteten Einwohner für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)					
>45-50	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70
40.240	22.350	6.600	2.460	710	200
Pegelbereich in dB(A)	Belastete				
	Fläche (km²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude	
	>55	28,22	21.092	109	16
	>65	7,40	2.269	9	0
>75	2,14	167	0	0	
Lärmkennziffer					
L_{DEN}			L_{Night}		
201.132			315.283		

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

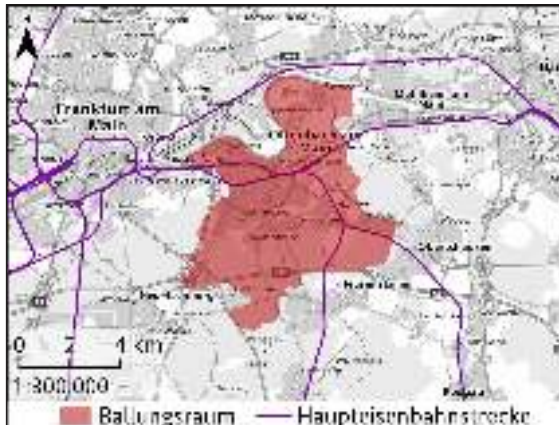
Anzahl der Beteiligungen: 116																			
Frage 1					Frage 2					Frage 3						Frage 4			
1.1	1.2	1.3	1.4	2.1	2.2	2.3	2.4	3.1	3.2	3.3	3.4	3.5	3.6	3.7	3.8	4.1	4.2	4.3	4.4
104	12	0	0	4	54	58	0	112	100	12	47	42	33	13	0	92	108	100	0
Frage 5					Frage 6					Frage 7					Frage 8				
5.1	5.2	5.3	5.4	5.5	6.1	6.2	6.3	6.4	6.5	7.1	7.2	7.3	7.4	7.5	8.1	8.2	8.3	8.4	8.5
60	53	0	2	1	105	105	55	73	1	101	10	9	0	3	0	22	86	3	5
Frage 9					Frage 10					Frage 11					Frage 12				
9.1	9.2	9.3	9.4	9.5	9.6	9.7	9.8	10.1	10.2	10.3	11.1	11.2	11.3	11.4	12.1	12.2	12.3		
49	2	6	0	5	1	41	17	115	0	1	2	81	32	1	11	99	6		

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

Streckennummer	Sanierungsbereich	Lage des Sanierungsbereiches			Schallschutzwände			Lärmsanierte Wohneinheiten	
		von km	bis km	Gesamtlänge in km	Länge der Schallschutzwand in km	Stand der Sanierung	Anzahl der Wohneinheiten	Stand der Sanierung	
2650 2183	Oberhausen 1	68,0 0,8	74,4 2,3	7,9	0,0	1	0	5	
2206 2244 2278 2280 2283 2320	Oberhausen 2	21,3 1,1 0,9 4,8 2,5 11,5	21,6 1,7 1,0 6,7 3,2 15,3	8,3	0,0	1	0	5	
2250	Oberhausen-Osterfeld Süd	-0,4	2,0	2,4	0,7	1	201	1	
2320	Oberhausen-Eisenheim	15,3	16,0	0,7	0,0	1	0	1	
2184 2291 2650	Mülheim an der Ruhr-Styrum	0,1 116,3 67,6	1,9 118,3 68,0	4,2	1,7	4	0	5	
2250 2206	Bottrop-Vonderort	1,9 16,9	3,5 18,6	3,3	0,7	1	188	1	
2274 2320 2331	Duisburg Knoten 1	3,9 9,8 22,8	4,5 10,6 24,1	2,7	1,7	2	0	5	
2277 2650	Essen-Frintrop, -Borbeck	74,3	77,9	3,6	0,7	1	212	1	

Offenbach am Main

Lärmkartierungsergebnisse für die Haupt Eisenbahnstrecken im Ballungsraum



Anzahl der Einwohner: 119.203					
Anzahl der belasteten Einwohner für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)					
>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	
5.300	2.280	1.120	740	190	
Anzahl der belasteten Einwohner für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)					
>45-50	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70
13.770	4.210	1.880	990	600	100
Pegelbereich in dB(A)	Belastete				
	Fläche (km²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausbäude	
	>55	8,35	4.835	27	3
	>65	1,97	1.036	11	0
>75	0,55	98	1	0	
Lärmkennziffer					
L_{DEN}			L_{Night}		
62.353			89.011		

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

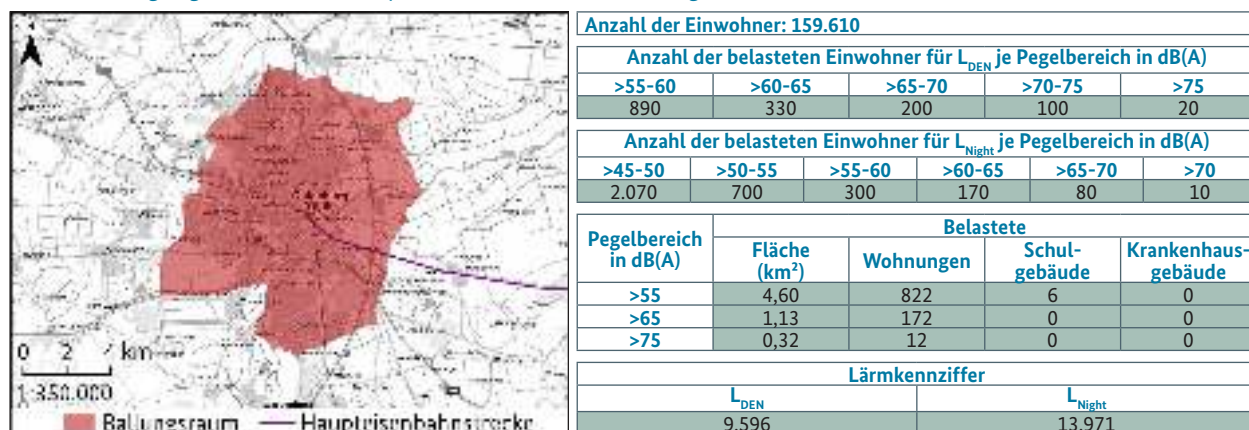
Anzahl der Beteiligungen: 21																			
Frage 1				Frage 2				Frage 3								Frage 4			
1.1	1.2	1.3	1.4	2.1	2.2	2.3	2.4	3.1	3.2	3.3	3.4	3.5	3.6	3.7	3.8	4.1	4.2	4.3	4.4
20	1	0	0	1	5	15	0	21	14	3	7	3	5	10	0	17	20	19	0
Frage 5					Frage 6					Frage 7					Frage 8				
5.1	5.2	5.3	5.4	5.5	6.1	6.2	6.3	6.4	6.5	7.1	7.2	7.3	7.4	7.5	8.1	8.2	8.3	8.4	8.5
16	4	1	0	0	20	17	8	12	0	15	6	0	0	0	1	3	16	0	1
Frage 9								Frage 10			Frage 11				Frage 12				
9.1	9.2	9.3	9.4	9.5	9.6	9.7	9.8	10.1	10.2	10.3	11.1	11.2	11.3	11.4	12.1	12.2	12.3		
10	0	18	0	0	1	0	1	19	2	0	1	9	11	0	0	18	3		

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

Streckennummer	Sanierungsbereich	Lage des Sanierungsbereiches			Schallschutzwände		Lärmsanierte Wohneinheiten	
		von km	bis km	Gesamtlänge in km	Länge der Schallschutzwand in km	Stand der Sanierung	Anzahl der Wohneinheiten	Stand der Sanierung
3600	Offenbach (Ergänzung LV)	8,6	11,2	2,6	0,0	5	0	5
3600	Offenbach	13,8	14,3	0,5	0,0	5	0	5

Oldenburg (Oldb)

Lärmkartierungsergebnisse für die Haupt Eisenbahnstrecken im Ballungsraum



Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 199																			
Frage 1				Frage 2				Frage 3						Frage 4					
1.1	1.2	1.3	1.4	2.1	2.2	2.3	2.4	3.1	3.2	3.3	3.4	3.5	3.6	3.7	3.8	4.1	4.2	4.3	4.4
179	19	0	1	0	164	33	2	190	124	34	128	48	38	17	0	137	169	186	0
Frage 5					Frage 6					Frage 7					Frage 8				
5.1	5.2	5.3	5.4	5.5	6.1	6.2	6.3	6.4	6.5	7.1	7.2	7.3	7.4	7.5	8.1	8.2	8.3	8.4	8.5
133	54	1	3	8	189	160	71	104	1	100	28	71	17	16	0	78	68	25	28
Frage 9					Frage 10				Frage 11				Frage 12						
9.1	9.2	9.3	9.4	9.5	10.1	10.2	10.3	11.1	11.2	11.3	11.4	12.1	12.2	12.3					
62	0	4	1	14	13	103	24	190	5	4	15	150	27	7	44	147	8		

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

Streckennummer	Sanierungsbereich	Lage des Sanierungsbereiches			Schallschutzwände		Lärmsanierte Wohneinheiten	
		von km	bis km	Gesamtlänge in km	Länge der Schallschutzwand in km	Stand der Sanierung	Anzahl der Wohneinheiten	Stand der Sanierung
1500	Oldenburg Ost	0,0	4,9	4,9	0,5	4	0	5
1522	Oldenburg West	0,0	1,2	1,2	0,0	5	0	5

Stellungnahme des Ballungsraums durch das Amt für Stadtplanung der Stadt Oldenburg

„Die Stadt Oldenburg mit über 160.000 Einwohnern ist durch die ostwestlich verlaufende Eisenbahnstrecken Bremen – Oldenburg – Norddeich und die nordsüdliche Bahnstrecke Wilhelmshaven – Oldenburg – Osnabrück starken Lärmbelastungen durch Zugverkehre ausgesetzt. Die 27 km Bahngleise, die durch das Stadtgebiet verlaufen, tangieren zahlreiche Wohn- und Erholungsgebiete Oldenburgs. Aktuell sind die Anwohner der Trasse Bremen – Oldenburg mit einer Kapazität von über 30.000 Zügen pro Jahr am stärksten betroffen. Zukünftig wird aufgrund der prognostizierten Verkehre des Jade-Weser-Ports die Verbindung Oldenburg – Wilhelmshaven ebenfalls als Haupt Eisenbahnstrecke mit über 44.000 Zügen pro Jahr zu beurteilen sein. Betroffen sind neben zahlreichen privaten Haushalten auch beliebte öffentliche Plätze wie der Pferdemarkt im Stadtzentrum und städtische Erholungsgebiete wie die Grünflächen am Drielaker See, der Bürgerbusch oder der Botanische Garten. Die hohe Zahl von betroffenen Bürgern in Oldenburg erfordert eine umfangreiche Lärminderung des Schienenverkehrs.“

Die Deutsche Bahn beabsichtigt, zur Verbesserung der Hafenhinterlandanbindung des Jade-Weser-Ports in Wilhelmshaven die Eisenbahnstrecke Oldenburg-Wilhelmshaven für den Güterverkehr auszubauen. Die Teilstrecke im Stadtgebiet Oldenburg gehört dabei zum Planfeststellungsabschnitt 1. Im Rahmen des Verfahrens zum PFA 1 wurden seitens der Stadt Oldenburg umfangreiche Einwendungen erhoben. Die Stadt Oldenburg vertritt hinsichtlich dieses Planfeststellungsverfahrens per Ratsbeschluss die Forderung, den Bau einer vorzugswürdigen Eisenbahnumgehung gegenüber dem Ausbau der Bestandsstrecke vorzusehen. Hierdurch könnten die dicht bebauten Wohngebiete entlang der Bestandsstrasse Oldenburg – Wilhelmshaven effektiv vor unzulässigen Lärmbelastungen geschützt werden.

Das laufende Planfeststellungsverfahren PFA 1 ist vor dem 01.01.2015 eröffnet worden, so dass gesetzeskonform bei der Lärmprognose die veraltete Schall 03 aus dem Jahre 1990 angewandt wurde. Das überholte Berechnungsverfahren der alten Schall 03 und die Tatsache, dass der mittlerweile abgeschaffte Schienenbonus von 5 dB(A) bei der Immissionsprognose doch noch berücksichtigt werden darf, vermindert den Schutzanspruch der betroffenen Bevölkerung beträchtlich. Der angestrebte Schutz der Bevölkerung vor unzulässigen Lärmbelastungen bei der Lärmaktionsplanung, die alle Möglichkeiten der Schallreduzierung auslotet, lässt das Planfeststellungsverfahren PFA 1 ad absurdum erscheinen. Damit die planfestgestellte Bahntrasse PFA 1 Oldenburg – Wilhelmshaven nicht zum Sanierungsfall einer künftigen Lärmaktionsplanung wird, appelliere ich an die verantwortlichen Stellen des Eisenbahn Bundesamtes, die Anregungen der Stadt Oldenburg im Planfeststellungsverfahren PFA 1 zu

berücksichtigen. Im Sinne eines effektiven Lärmschutzes der betroffenen Bevölkerung sollten die Referate 51 (Planfeststellung) und 53 (Lärmaktionsplanung) des Eisenbahn Bundesamtes an gemeinsamen Lösungswegen arbeiten.

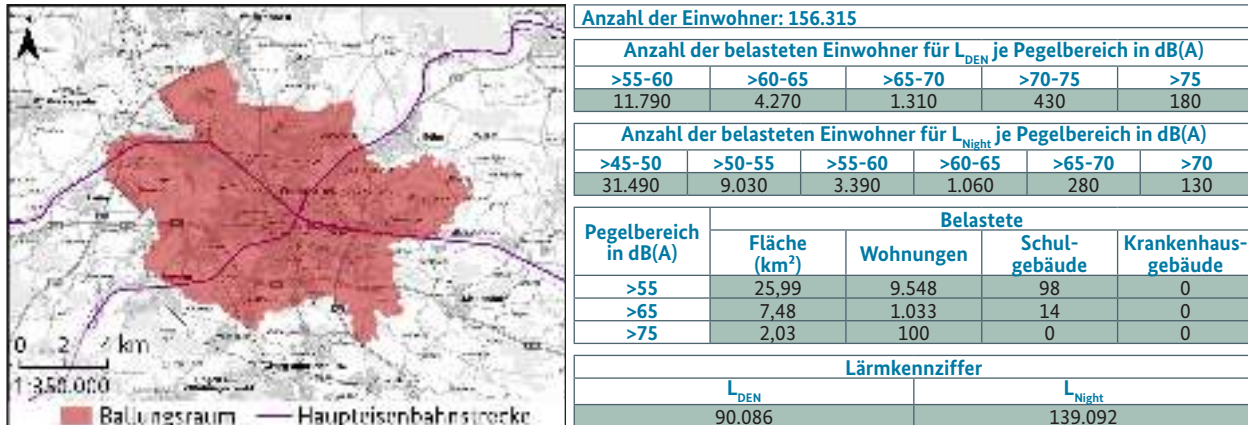
Wie aus dem Lärmaktionsplan Teil A immer wieder ersichtlich wird, sorgen die Güterverkehre, die häufig vermehrt in den Nachtstunden abgewickelt werden müssen, für die stärksten Beeinträchtigungen der Anlieger. Schaut man sich die Lärmkarten für die Stadt Oldenburg an, so wird dieser Sachverhalt heute noch nicht deutlich, da die Berechnungen ausschließlich den bestehenden Verkehr berücksichtigt haben. Mit Abschluss des Planfeststellungsverfahrens PFA 1 wird sich die Situation jedoch drastisch verschlechtern und die Stadtbewohner müssen dann erheblich mehr Güterverkehre hinnehmen. Im Lärmaktionsplan für die Stadt Oldenburg müssen somit auch jetzt schon alle Möglichkeiten zur Reduzierung des Bahnlärms ausgeschöpft werden. Nur im Zusammenspiel vieler geeigneter Maßnahmen kann eine spürbare Entlastung der zahlreich Betroffenen eintreten.

Stark in der Kritik bei der Beurteilung der Lärmsituation ist seit langem die ausschließliche Berücksichtigung der berechneten Mittelungspegel aufgrund der täglich verkehrenden Züge. Im Gegensatz zum Straßenverkehrslärm, wo ebenfalls ausschließlich die Mittelungspegel von Bedeutung sind, treten beim Bahnverkehr erheblich höhere Spitzenbelastungen bei einzelnen Zugvorbeifahrten auf, mit der Folge, dass bei Betroffenen eine signifikant erhöht gesundheitliche Gefährdung besteht. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung sollte auch dieses Problemfeld stärker in den Fokus genommen werden.

Für den aktuellen Lärmaktionsplan ist die in den frühen sechziger Jahren erbaute historische Eisenbahnrollklappbrücke über die Hunte auf der Strecke Oldenburg – Bremen von besonderer Relevanz. Die massive Stahlkonstruktion der Brücke verfügt über keinerlei Lärmschutzmaßnahmen, so dass die Geräusche der Zugpassagen weit in die umliegenden Wohngebiete hineinschallen. Nach neuer Schall 03 ist für derartige Brücken ein Zuschlag von 12 dB(A) zu berücksichtigen. Durch eine geeignete Brückentdröhnung ließen sich Verbesserungen von bis zu 6 dB (A) erzielen, so dass im Lärmaktionsplan der Stadt Oldenburg die Sanierung der Eisenbahnrollklappbrücke nicht fehlen darf. In diesem Zusammenhang sollten auch die übrigen Brückenbauwerke im Bereich Pferdemarkt, Auguststraße, Jägerstraße, Elsässer Straße und Melkbrink überprüft werden. Es wird weiterhin explizit darauf hingewiesen, dass im Umfeld der Eisenbahnrollklappbrücke über die Hunte in erheblichem Maße durch eine verdichtete Bebauung neuer, dringend benötigter Wohnraum in Oldenburg entsteht. Sowohl für die neuen Bewohner im Bereich des Alten Stadthafens, als auch für die Bewohner an der weiteren Strecke nach Bremen ist es dringend notwendig, dass der vorgesehenen Lärmsanierung an der Strecke 1500 Vorschub geleistet wird und das entsprechende Planfeststellungsverfahren zur Realisierung von aktivem und passivem Lärmschutz kurzfristig eingeleitet wird.“

Osnabrück

Lärmkartierungsergebnisse für die Hauptisenbahnstrecken im Ballungsraum



Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 24																			
Frage 1			Frage 2				Frage 3						Frage 4						
1.1	1.2	1.3	1.4	2.1	2.2	2.3	2.4	3.1	3.2	3.3	3.4	3.5	3.6	3.7	3.8	4.1	4.2	4.3	4.4
20	3	0	1	0	7	16	1	22	17	5	11	4	6	2	1	13	19	20	2
Frage 5					Frage 6					Frage 7					Frage 8				
5.1	5.2	5.3	5.4	5.5	6.1	6.2	6.3	6.4	6.5	7.1	7.2	7.3	7.4	7.5	8.1	8.2	8.3	8.4	8.5
12	10	1	0	1	20	20	4	10	1	18	4	2	0	1	0	9	14	1	0
Frage 9					Frage 10					Frage 11					Frage 12				
9.1	9.2	9.3	9.4	9.5	9.6	9.7	9.8	10.1	10.2	10.3	11.1	11.2	11.3	11.4	12.1	12.2	12.3		
6	1	0	0	1	1	12	3	21	0	3	0	14	8	2	5	18	1		

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

Streckennummer	Sanierungsbereich	Lage des Sanierungsbereiches			Schallschutzwände		Lärmsanierte Wohneinheiten	
		von km	bis km	Gesamtlänge in km	Länge der Schallschutzwand in km	Stand der Sanierung	Anzahl der Wohneinheiten	Stand der Sanierung
2992	Lotte gesamt	142,7	146,5	3,8	0,0	5	0	5
2200	Osnabrück (Hörne/ City 1/ City 2)	110,6	113,0	5,7	3,2	1	89	1
		115,3	118,2					
		118,8	119,2					
2200	Osnabrück-Widukindland	119,7	122,2	2,5	2,6	1	4	1
2992	Osnabrück Ost-West	126,2	142,8	16,6	5,8	1	163	1

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche mit Prioritätszahlen der Lärmsanierungsabschnitte

Streckennummer	Nr. des Sanierungsabschnittes	Prioritätszahl des Sanierungsabschnittes	Sanierungsbereich	Lage des Sanierungsbereiches		
				von km	bis km	Gesamtlänge in km
2992	87	2,093	Lotte	142,7	142,9	0,2

Stellungnahme des Ballungsraums durch den Fachbereich Städtebau der Stadt Osnabrück

„Die vom Eisenbahnbundesamt für die Stadt Osnabrück zur Verfügung gestellten Daten zur Lärmkartierung der 3. Stufe ergeben für die Schienenstrecken durch Osnabrück (Hauptisenbahnstrecken und sonstige Strecken) folgendes Bild der Lärmbelastungen:

Im Ballungsraum Osnabrück sind nach VBEB von Lärmbelastungen $L_{DEN} > 70$ dB(A) 690 Einwohner betroffen, ab einem $L_{DEN} > 65$ dB(A) 2.290 Einwohner. Bei ausschließlicher Betrachtung des Nachtzeitraums sind von Lärmbelastungen $L_{Night} > 60$ dB(A) 1.740 Einwohner betroffen, ab einem $L_{Night} > 55$ dB(A) 5.470. An den Hauptisenbahnstrecken in Osnabrück (ohne die Nebenstrecke „Schinkelkurve“) sind - bei ausschließlicher Betrachtung des Nachtzeitraums - die Belastetenzahlen um 270 Einwohner (bei einem $L_{Night} > 60$ dB(A)) bzw. um 610 Einwohner (bei einem $L_{Night} > 55$ dB(A)) geringer. Im Umkehrschluss bedeutet dies, dass auch an der Schinkelkurve die Lärmbelastung durch den Schienenverkehr nicht unerheblich ist.

Mit der nachfolgenden Karte wird deutlich, dass in bebauten Bereichen entlang der Schienenstrecken in Osnabrück eine Vielzahl der Gebäude über dem seit 01.01.2016 abgesenkten Auslösewerten für die Lärmsanierung (für den Nachtzeitraum 57 dB(A) - rot und blau markierte Gebäude) liegen. Seit der letzten Lärmkartierung sind die Lärmbelastungen zwar gesunken, aber weiterhin hoch. Die bereits umgesetzten aktiven Lärmsanierungsmaßnahmen an den beiden Hauptstrecken (Schallschutzwände mit einer Gesamtlänge von 11,6 km) sind hierbei berücksichtigt. Die umgesetzten passiven Schallschutzmaßnahmen für

insgesamt 246 Wohneinheiten fließen nicht in die Lärmberechnungen ein. Die Schinkelkurve wurde bisher nicht lärmsaniert.

Die nach VBUSch berechneten Indizes zur Schienenverkehrsbelastung entsprechen zwar nicht 100-prozentig den Rechenvorschriften der Schall 03, sind aber an diese angelehnt. Nach dem Wegfall des Schienenbonus zum 01.01.2015 ist der ermittelte Wert für den Nachtzeitraum vergleichbar. An diesem ist der verbleibende Handlungsbedarf ablesbar.

Vor dem Hintergrund der weiterhin hohen durch den Schienenverkehr verursachten Lärmbelastungen fordert die Stadt Osnabrück die DB Netz AG als Träger des Programms „Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“ auf, zeitnah eine aktualisierte Prioritätenliste für das Lärmsanierungsprogramm aufzustellen, die den neuen Anforderungen mit Wegfall des Schienenbonus und Absenkung der Auslösewerte gerecht wird. Lärmsanierungen auch in belasteten Bereichen der Schinkelkurve vorzunehmen in den Bereichen, in denen trotz Lärmsanierung weiterhin hohe Lärmbelastungen auftreten, die Ergänzung des Lärmschutzes oder lärmindernder Maßnahmen umzusetzen (z.B. Schienenstegdämpfer, Brückensanierung, Schmiereinrichtungen in Kurven) die Einschränkung der Lärmsanierung für Gebäude, die vor 1974 (Inkrafttreten des BImSchG) gebaut wurden, möglichst aufzuheben oder in einer Neuregelung die seit 1974 zunehmenden Lärmbelastungen zu berücksichtigen bei anstehenden Lärmsanierungsmaßnahmen bereits frühzeitig in der Planungsphase Kontakt mit der Stadt Osnabrück aufzunehmen, um gemeinsame Lösungen für einen optimalen Lärmschutz der Osnabrücker Bevölkerung entwickeln und umsetzen zu können. Darüber hinaus sollen zur Entlastung insbesondere an den Güterverkehrsstrecken weitere technische Maßnahmen (z.B. Umrüstung der Bremstechnik an Güterverkehrszügen) forciert werden. Die Stadt Osnabrück verbessert im Zuge von städtebaulichen Planungen den Lärmschutz entlang der Schienenstrecken im Stadtgebiet. So entsteht zum Schutz des Baugebietes Landwehrviertel eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von 4m, die die Lücke zwischen den bestehenden Lärmschutzwänden schließt.“

Pforzheim

Lärmkartierungsergebnisse für die Haupt Eisenbahnstrecken im Ballungsraum



Anzahl der Einwohner: 117.754					
Anzahl der belasteten Einwohner für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)					
>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	
1.790	970	600	310	140	
Anzahl der belasteten Einwohner für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)					
>45-50	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70
3.420	1.600	900	530	270	90
Pegelbereich in dB(A)	Belastete				
	Fläche (km²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude	
	>55	2,24	1.883	4	0
	>65	0,82	518	1	0
>75	0,33	69	0	0	
Lärmkennziffer					
L_{DEN}			L_{Night}		
28.322			41.213		

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

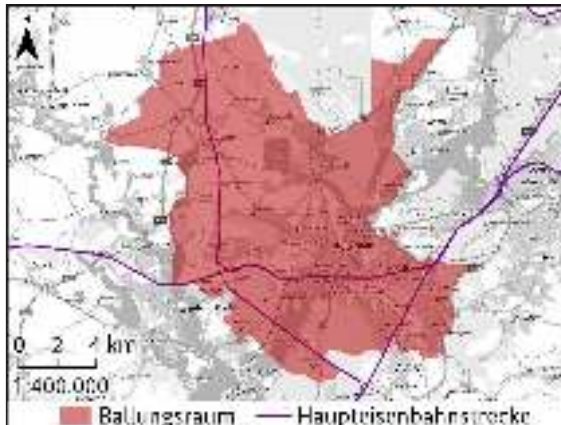
Anzahl der Beteiligungen: 3																			
Frage 1				Frage 2				Frage 3						Frage 4					
1.1	1.2	1.3	1.4	2.1	2.2	2.3	2.4	3.1	3.2	3.3	3.4	3.5	3.6	3.7	3.8	4.1	4.2	4.3	4.4
2	0	0	1	0	2	1	0	3	1	0	3	0	0	0	0	3	3	1	0
Frage 5					Frage 6					Frage 7					Frage 8				
5.1	5.2	5.3	5.4	5.5	6.1	6.2	6.3	6.4	6.5	7.1	7.2	7.3	7.4	7.5	8.1	8.2	8.3	8.4	8.5
1	2	0	0	0	1	1	2	1	0	3	0	0	0	0	0	0	3	0	0
Frage 9					Frage 10					Frage 11					Frage 12				
9.1	9.2	9.3	9.4	9.5	9.6	9.7	9.8	10.1	10.2	10.3	11.1	11.2	11.3	11.4	12.1	12.2	12.3		
0	0	0	0	0	0	3	0	3	0	0	2	1	0	0	0	3	0		

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

Streckennummer	Sanierungsbereich	Lage des Sanierungsbereiches			Schallschutzwände		Lärmsanierte Wohneinheiten	
		von km	bis km	Gesamtlänge in km	Länge der Schallschutzwand in km	Stand der Sanierung	Anzahl der Wohneinheiten	Stand der Sanierung
4200	Pforzheim-Eutingen	23,3	31,4	8,1	0,0	5	0	5
4200	Niefern-Öschelbronn	31,4	33,4	2,0	0,0	5	0	5

Potsdam

Lärmkartierungsergebnisse für die Haupt Eisenbahnstrecken im Ballungsraum



Anzahl der Einwohner: 161.468						
Anzahl der belasteten Einwohner für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)						
>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75		
4.120	1.460	870	230	60		
Anzahl der belasteten Einwohner für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)						
>45-50	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70	
7.340	2.940	1.140	600	120	30	
Pegelbereich in dB(A)	Belastete					
	Fläche (km ²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausbäude		
	>55	31,74	3.641	9	0	
	>65	7,75	621	0	0	
>75	2,03	36	0	0		
Lärmkennziffer						
L_{DEN}			L_{Night}			
37.689			50.426			

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 255																			
Frage 1				Frage 2				Frage 3								Frage 4			
1.1	1.2	1.3	1.4	2.1	2.2	2.3	2.4	3.1	3.2	3.3	3.4	3.5	3.6	3.7	3.8	4.1	4.2	4.3	4.4
197	48	8	2	5	176	69	5	228	138	39	114	33	56	36	8	116	192	225	10
Frage 5					Frage 6					Frage 7					Frage 8				
5.1	5.2	5.3	5.4	5.5	6.1	6.2	6.3	6.4	6.5	7.1	7.2	7.3	7.4	7.5	8.1	8.2	8.3	8.4	8.5
109	133	0	1	12	223	182	50	101	11	221	8	13	7	14	4	52	162	9	28
Frage 9				Frage 10				Frage 11				Frage 12							
9.1	9.2	9.3	9.4	9.5	9.6	9.7	9.8	10.1	10.2	10.3	11.1	11.2	11.3	11.4	12.1	12.2	12.3		
61	12	37	4	7	17	106	44	227	18	10	8	125	107	15	40	199	16		

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche mit Prioritätszahlen der Lärmsanierungsabschnitte

Streckennummer	Nr. des Sanierungsabschnittes	Prioritätszahl des Sanierungsabschnittes	Sanierungsbereich	Lage des Sanierungsbereiches		
				von km	bis km	Gesamtlänge in km
6068	167	0,564	Golm	62,7	63,9	1,2
6068	167	0,564	Potsdam-Bornim, -Grube	65,2	65,8	0,6
6068	167	0,564	Potsdam-Schlänitzsch	67,3	67,7	0,4
6068	167	0,564	Marquardt	68,4	68,8	0,4
6068	167	0,564	Satzkorn	70,0	70,7	0,7
6110	126	0,763	Potsdam-Babelsberg	21,9	24,3	2,4
6110	126	0,763	Potsdam-Stadt 1	24,4	25,2	0,8
6110	126	0,763	Potsdam-Stadt 2	26,4	26,6	0,2
6110	126	0,763	Potsdam-Charlottenhof	27,4	28,1	0,7
6110	126	0,763	Potsdam-Brandenburger Vorstadt	28,2	29,5	1,3
6116	167	0,564	Golm	0,0	0,3	0,3
6116	167	0,564	Potsdam-Pirschheide	5,0	5,2	0,2

Stellungnahme des Ballungsraums der Unteren Abfallwirtschafts- und Bodenschutzbehörde, Immissionsschutz, der Stadt Potsdam

„Im Rahmen der Erstellung des Lärmaktionsplanes für die Landeshauptstadt Potsdam als Ballungsraum 2016/2017 wurde auch der Lärm durch den Schienenverkehr betrachtet (<https://www.potsdam.de/laermaktionsplan>).

Dabei wurde festgestellt, dass im Potsdamer Stadtgebiet umfangreiche Lärmbetroffenheiten durch den Schienenverkehr existieren. Basierend auf den Daten der Lärmkartierung des EBA von 2014 wird für ca. 3.080 Einwohner der Landeshauptstadt Potsdam der Prüfwert von 65 dB(A) für den Lärmindex L_{DEN} überschritten. Nachts sind ca. 5.140 Einwohner Lärmpegeln von über 55 dB(A) ausgesetzt.

Besonders problematisch sind die überdurchschnittlich hohen Lärmbelastungen einzelner Anwohner. So wurden für 190 Einwohner Lärmpegel von >70 dB(A) nachts berechnet. Bezogen auf den Lärmindex L_{DEN} sind 270 Einwohner von Lärmpegeln über 75 dB(A) betroffen. Hinzu kommen teilweise erhebliche zusätzliche Beeinträchtigungen durch Erschütterung.

Der Abgleich mit der aktuellen Lärmkartierung von 2017 für die Eisenbahnstrecken im Ballungsraum Potsdam mit den Daten von 2014 zeigt deutliche Unterschiede bei den Betroffenenzahlen. Im Durchschnitt liegt eine Halbierung der Betroffenenzahlen vor. Es gibt keine signifikanten Veränderungen im Streckennetz, bei den Verkehrsaufkommen sowie hinsichtlich der angrenzenden Bebauung, welche die deutlichen Abnahmen erklären würden. Hier ist eine Aufklärung der Ursachen für die starken Unterschiede der Werte von 2014 zu 2017 erforderlich. Es ist zu vermuten, dass es sich um methodikbedingte Unterschiede bei

der Erstellung der Lärmkartierung durch das EBA handelt.

Bei den Betroffenheitsschwerpunkten gibt es im Vergleich von 2014 zu 2017 keine Änderungen. Für die nachfolgend aufgeführten Bereiche der Landeshauptstadt gibt es besonders starke Beeinträchtigungen durch Bahnlärm.

So sind im dicht bebauten Stadtteil Babelsberg, vor allem die direkt an die Bahntrasse angrenzenden Straßenzüge (R.-Breit-scheid-Straße, Schulstraße, Benzstraße etc.) von Lärmbelastungen betroffen, welche teilweise deutlich über den Prüfwerten der Lärmaktionsplanung von 55 dB(A) nachts und 65 dB(A) ganztags liegen.

Östlich der Plantagenstraße in Babelsberg ergibt sich aufgrund der zurückgesetzten und stärker aufgelockerten Bebauung ein deutlich breiterer Belästigungskorridor durch die Eisenbahnstrecke. Dies trifft auch für das Gebiet zwischen Nuthestraße und Hauptbahnhof zu. Ebenfalls betroffen sind hier die Erholungs- und Aufenthaltsbereiche (Grünanlagen) im Umfeld der Nuthemündung.

Auch westlich des Hauptbahnhofes ergeben sich im Bereich der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn für eine Vielzahl von Betroffenen Überschreitungen der Prüfwerte sowohl am Tag als auch in der Nacht.

Zwischen Hauptbahnhof und dem Bahnhof Charlottenhof ergeben sich durch die ufernahe Trassenführung Einschränkungen für die Aufenthaltsqualität und Naherholung im Bereich der Havel bis hin zu den Wohnstandorten im Bereich Hermannswerder. Generell ist hier zu berücksichtigen, dass im Bereich von Brücken zusätzliche Störwirkungen und Erschütterungen zu verzeichnen sind und über das Wasser eine stärkere Schallausbreitung erfolgt.

Ein weiterer Betroffenheitsschwerpunkt mit wenigen, dafür aber von sehr hohen Lärmpegeln Belasteten, existiert im Bereich der Bahnhofsiedlung Satz Korn.

An der Bahnstrecke Potsdam-Caputh ist für eine Vielzahl der Betroffenen eine Überschreitung der Prüfwerte zu verzeichnen. Hier zeigt sich besonders die Problematik der Überlagerung verschiedener Lärmquellen, was in einem Ballungsraum wie Potsdam ein wichtiges Thema ist. Im nördlichen Teil ist dies der Lärm der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahnstrecke, im südlichen Teil die Überlagerung mit dem Kfz-Verkehrslärm der Zeppelinstraße.

Neben den Lärmbetroffenheiten für die Anwohner in den Wohnbereichen sind die erheblichen Einschränkungen potenzieller Erholungsbereiche im Umfeld der Eisenbahntrassen zu berücksichtigen. Verschiedene ruhige Gebiete werden durch den Eisenbahnlärm stark beschnitten bzw. in ihrer Nutzung eingeschränkt. Darüber hinaus sind in den Wohngebieten sowie im Bereich weiterer Flächen mit Freizeitnutzungen teilweise wesentliche Beeinträchtigungen für die Aufenthaltsmöglichkeiten im Freien zu verzeichnen.

Die Aufstellung des Lärmaktionsplanes für Ballungsräume inklusive Bahnlärm fällt zwar in die kommunale Zuständigkeit, aber die Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Situation der durch Bahnlärm Betroffenen muss durch die DB AG bzw. durch die S-Bahn Berlin GmbH erfolgen. Dies erfolgt an bestehenden Schienenwegen des Bundes im Rahmen der Lärmsanierung. Für die Durchführung der Lärmsanierungsmaßnahmen wurde durch die Bahn eine Prioritätenreihung vorgenommen, die sehr große Streckenabschnitte zusammenfasst. Um tatsächlich der ortspezifischen Situation Rechnung tragen zu können, ist eine stärkere Differenzierung bei der Prioritätensetzung im Rahmen der Lärmsanierung an Schienenwege dringend erforderlich.

Die Beteiligungsergebnisse der 1. Phase Öffentlichkeitsbeteiligung des EBA im Sommer 2017 zeigen, dass die Potsdamer Bürger vor allem passive Lärmschutzmaßnahmen, d.h. Lärmschutzwände wünschen (ca. 64 % der Teilgenommenen). An zweiter Stelle stehen Maßnahmen an den Zügen (ca. 20 % der Teilgenommenen). Dieser starke Bürgerwunsch sollte bei den Planungen und Umsetzungen von Maßnahmen durch die Deutsche Bahn berücksichtigt werden.“

Recklinghausen

Lärmkartierungsergebnisse für die Hauptisenbahnstrecken im Ballungsraum



Anzahl der Einwohner: 115.320					
Anzahl der belasteten Einwohner für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)					
>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	
7.550	2.160	740	390	180	
Anzahl der belasteten Einwohner für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)					
>45-50	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70
16.220	5.660	1.610	600	350	110
Pegelbereich in dB(A)	Belastete				
	Fläche (km²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausbäude	
	>55	11,87	5.685	32	6
	>65	3,13	677	7	0
>75	0,88	94	1	0	
Lärmkennziffer					
L_{DEN}			L_{Night}		
55.869			84.130		

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 3																			
Frage 1				Frage 2				Frage 3						Frage 4					
1.1	1.2	1.3	1.4	2.1	2.2	2.3	2.4	3.1	3.2	3.3	3.4	3.5	3.6	3.7	3.8	4.1	4.2	4.3	4.4
3	0	0	0	0	2	1	0	3	2	1	2	1	1	1	0	2	2	3	0
Frage 5					Frage 6					Frage 7					Frage 8				
5.1	5.2	5.3	5.4	5.5	6.1	6.2	6.3	6.4	6.5	7.1	7.2	7.3	7.4	7.5	8.1	8.2	8.3	8.4	8.5
1	2	0	0	0	3	2	1	2	0	3	0	0	0	0	0	0	3	0	0
Frage 9					Frage 10					Frage 11				Frage 12					
9.1	9.2	9.3	9.4	9.5	9.6	9.7	9.8	10.1	10.2	10.3	11.1	11.2	11.3	11.4	12.1	12.2	12.3		
1	0	0	0	0	1	2	0	3	0	0	0	1	2	0	0	3	0		

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

Streckennummer	Sanierungsbereich	Lage des Sanierungsbereiches			Schallschutzwände		Lärmsanierte Wohneinheiten	
		von km	bis km	Gesamtlänge in km	Länge der Schallschutzwand in km	Stand der Sanierung	Anzahl der Wohneinheiten	Stand der Sanierung
2200	Recklinghausen Knoten 2	4,0	8,0	11,8	3,1	5	0	5
2250		29,2	31,3					
2222		0,0	5,0					
2223		0,0	0,7					
2200	Recklinghausen Knoten 1	8,0	14,6	7,9	3,5	4	0	5
2223		0,7	2,0					
2200	Marl/Oer-Erkenschwick	14,6	22,5	7,9	2,3	4	0	5

Kurzstellungsname des Ballungsraums durch den Fachbereich Planen, Umwelt, Bauen der Stadt Recklinghausen

„Im Rahmen des freiwilligen Investitionsprogramms des Bundes führt die Deutsche Bahn (DB) Lärmsanierungsmaßnahmen an bestehenden Schienenwegen durch.

Auf Recklinghäuser Stadtgebiet sollen mehrere Schallschutzwände (SSW) im Knoten I (05347), Knoten II (05353) und Knoten III errichtet werden. Die Errichtung der Schallschutzwände war zunächst für 2017 / 2018 geplant.

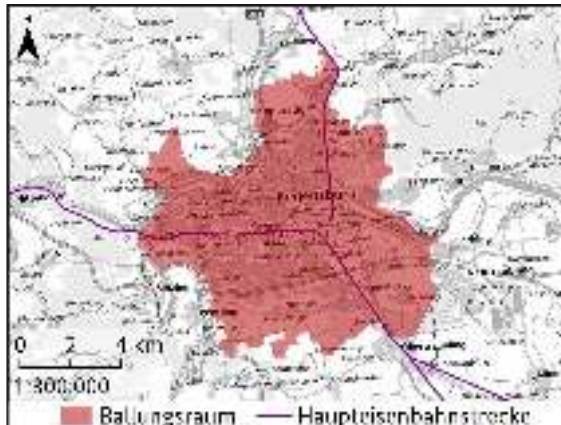
Von Seiten der DB Netz AG wurde mitgeteilt, dass sich die Umsetzung der Lärmsanierungsmaßnahmen und somit die Errichtung der Schallschutzwände auf bislang unbestimmte Zeit verzögert.

Es handelt sich bei den o.g. Lärmsanierungsmaßnahmen zwar um ein freiwilliges Investitionsprogramm des Bundes, aber die Erwartungshaltung in der Bevölkerung in Bezug auf eine Umsetzung ist durch Ankündigungen in Politik und Presse sehr hoch.

Die Stadt Recklinghausen fordert daher an dieser Stelle und im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Lärmaktionsplanung eine möglichst zeitnahe Umsetzung der versprochenen Lärmsanierungsmaßnahmen.“

Regensburg

Lärmkartierungsergebnisse für die Haupt Eisenbahnstrecken im Ballungsraum



Anzahl der Einwohner: 140.276						
Anzahl der belasteten Einwohner für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)						
>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75		
18.660	6.170	2.080	710	350		
Anzahl der belasteten Einwohner für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)						
>45-50	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70	
31.900	14.740	4.800	1.670	610	230	
Pegelbereich in dB(A)	Belastete					
	Fläche (km ²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude		
	>55	19,82	15.367	49	20	
	>65	5,65	1.729	6	0	
>75	1,57	192	0	0		
Lärmkennziffer						
L_{DEN}			L_{Night}			
140.544			220.608			

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 77																			
Frage 1					Frage 2				Frage 3						Frage 4				
1.1	1.2	1.3	1.4	2.1	2.2	2.3	2.4	3.1	3.2	3.3	3.4	3.5	3.6	3.7	3.8	4.1	4.2	4.3	4.4
70	6	1	0	0	32	45	0	74	52	12	44	13	24	7	0	47	62	66	0
Frage 5					Frage 6					Frage 7					Frage 8				
5.1	5.2	5.3	5.4	5.5	6.1	6.2	6.3	6.4	6.5	7.1	7.2	7.3	7.4	7.5	8.1	8.2	8.3	8.4	8.5
34	41	1	0	1	62	63	25	35	0	42	26	9	1	5	0	8	65	2	2
Frage 9					Frage 10					Frage 11					Frage 12				
9.1	9.2	9.3	9.4	9.5	9.6	9.7	9.8	10.1	10.2	10.3	11.1	11.2	11.3	11.4	12.1	12.2	12.3		
45	2	0	0	3	2	19	14	71	4	2	5	33	38	1	4	72	1		

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

Streckennummer	Sanierungsbereich	Lage des Sanierungsbereiches			Schallschutzwände			Lärmsanierte Wohneinheiten	
		von km	bis km	Gesamtlänge in km	Länge der Schallschutzwand in km	Stand der Sanierung	Anzahl der Wohneinheiten	Stand der Sanierung	
5500 5830 5860 5861	Regensburg Ost Knoten	128,4 107,1 0,0 0,4	138,1 109,8 2,2 1,3	15,5	5,3	2	0	3	
5500	Regensburg-Burgweinting	132,9	134,0	1,4	0,0	1	1	1	
5850 5851	Regensburg West Knoten	0,0 3,8	5,1 5,2	6,5	2,1	2	205	1	
5850	Regensburg West Knoten	3,2	5,1	1,9	0,0	1	0	3	
5860	Regensburg	2,2	7,5	5,3	0,0	1	0	1	

Stellungnahme des Ballungsraums durch das Stadtplanungsamt, Abteilung Verkehrsplanung der Stadt Regensburg

„Regensburg ist das wirtschaftliche Zentrum Ostbayerns und wichtiger Knotenpunkt regionaler, nationaler und internationaler Schienenverbindungen. Die Strecken sind Teil des TEN-Netzes, die zugleich Bestandteil von zu entwickelnden Kernnetzkorridoren sind. Die Haupt Eisenbahntrassen führen zentral durchs Stadtgebiet. Mit ca. 80 km² weist das Stadtgebiet, in dem zum Stand 31.12.2017 etwa 166.500 Einwohner leben, eine kompakte Größe auf. Regensburg ist in den vergangenen Jahrzehnten stetig gewachsen und erfährt auch in absehbarer Zukunft ein weiteres dynamisches Wachstum. Für den Horizont 2030 werden mind. 175.000 Einwohner prognostiziert. Aus dieser Wachstumsdynamik ergibt sich die Notwendigkeit zu einer stärkeren Verdichtung von Nutzungen im Stadtgebiet und damit zugleich ein höherer Anspruch an die Lösung von Lärmkonflikten. Hier steht insbesondere auch der Bahnlärm im Fokus. Durch Bahnlärm belastet sind dabei nicht nur die durch Kartierung ermittelten Betroffenen an ihrem Wohnort, sondern auch mehrere Freiflächen, die der Bevölkerung der Erholung dienen und perspektivisch auch der Erholung von Lärmbelastungen dienen sollen. Hierzu gehören u.a. der Ostpark, der Alleengürtel südlich der zentralen Altstadt, der Dörnbergpark sowie die Donauuferbereiche im Stadtwesten.

Im Interesse des Schutzes der Gesundheit der Regensburger Bürger erachtet die Stadt Regensburg folgende Maßnahmen als zwingend notwendig:

Maßnahmen an Wagenmaterial und an den Gleisen:

- planmäßige Umrüstung des Wagenmaterials im Güterverkehr auf Verbundstoffbremssohlen bis 2020;
- dauerhafte lärmabhängige Trassenpreisgestaltung als Anreiz für die Unternehmen für die zeitnahe Umrüstung ihrer Güterwagenflotte;
- regelmäßige Schienenpflege der hoch belasteten Gleisanlagen innerhalb des gesamten Stadtgebietes (besonders überwacht)

Gleis, High Speed Grinding);

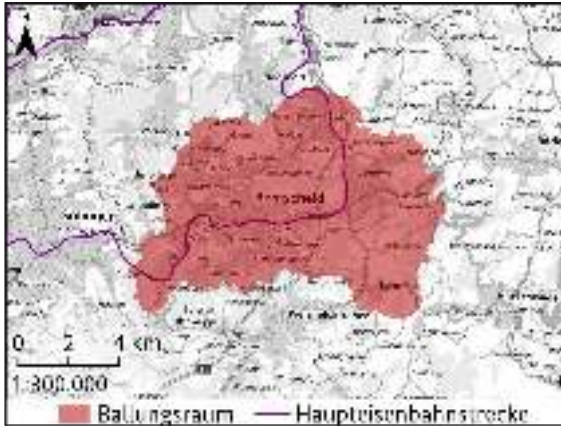
- *Prüfung der Einsatzmöglichkeit von Schienenstegdämpfer insbesondere an Durchfahrtsgleisen zur Verringerung der Schallabstrahlung;*
- *Prüfung der Einsatznotwendigkeit von Schienenschmier-Einrichtungen zum Vermeiden von Kurvenquietschen;*
- *Maßnahmen zur Brückenentdröhnung an den Bahnbrücken über die Donau ggf. in Verbindung mit besohnten Schwellen;*
- *Einführung eines Lärm-Monitoring innerhalb des Stadtgebietes.*

Aktive Schallschutzmaßnahmen entlang des Verkehrswegs:

- *Schnellstmögliche Fertigstellung der laufenden Lärmsanierungsmaßnahmen „Knoten Regensburg Ost“ und „Knoten Regensburg West/Ortsdurchfahrt Prüfening“;*
- *Weiterführung des Lärmsanierungsprogramms des Bundes und Sicherung seiner Finanzierung;*
- *Neubewertung des Sanierungsbedarfs im gesamten Stadtgebiet und Einbeziehung bereits bestehender bzw. umgesetzter Lärmsanierungsmaßnahmen - insbesondere:*
 - *evtl. Nachrüstbedarf für die Sanierungsmaßnahme „Knoten Regensburg Ost“;*
 - *Sanierungsbedarf für das nördliche Umfeld der Überkreuzung von Hauptisenbahnstrecke und Autobahn A93 unter besonderer Berücksichtigung der zu mindernden Mehrfachbelastung (Georg-Herbst-Straße, Scharnhorststraße),*
 - *Gesamt-Lärmschutzkonzept für das Kasernenviertel im Bereich zwischen Landshuter Straße, Odessa Ring und Bahntrasse (dieses Gebiet ist Schwerpunkt künftiger städtebaulicher Entwicklungen),*
 - *Ergänzungsbedarf für den aktiven Lärmschutz im Bereich Burgweinting/Alzburgweinting zwischen Autobahn A3 und bestehender Lärmschutzwand (u.a. akustische Problematik wegen abruptem Ende der Lärmschutzwand);*
- *Einbeziehung von innovativen Lärmschutzanlagen (Kleinstlärmschutzwände v.a. an den Durchfahrtsgleisen, Gabionenwände) zur quellnahen Lärminderung, ggf. auch zur bedarfsgerechten Nachrüstung von zuvor sanierten Streckenabschnitten;*
- *Frühzeitige Abstimmung zwischen Sanierungsträger DB Netz AG und Stadt (möglichst schon bei der Bedarfsermittlung und Priorisierung), um städtebauliche Belange und ein eventuelle Eigenbeteiligung der Stadt bei den Sanierungsmaßnahmen abzustimmen und konkretisieren zu können.“*

Remscheid

Lärmkartierungsergebnisse für die Hauptisenbahnstrecken im Ballungsraum



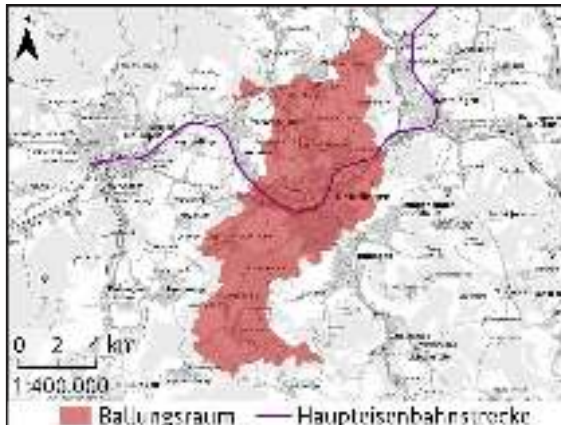
Anzahl der Einwohner: 108.955					
Anzahl der belasteten Einwohner für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)					
>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	
790	380	80	0	0	
Anzahl der belasteten Einwohner für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)					
>45-50	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70
1.100	620	220	40	0	0
Pegelbereich in dB(A)	Belastete				
	Fläche (km²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude	
	>55	1,69	661	0	0
	>65	0,60	47	0	0
>75	0,01	0	0	0	
Lärmkennziffer					
L_{DEN}			L_{Night}		
5.870			8.015		

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 4																			
Frage 1				Frage 2				Frage 3								Frage 4			
1.1	1.2	1.3	1.4	2.1	2.2	2.3	2.4	3.1	3.2	3.3	3.4	3.5	3.6	3.7	3.8	4.1	4.2	4.3	4.4
3	1	0	0	3	1	0	0	3	1	2	0	0	0	1	0	3	4	1	0
Frage 5					Frage 6					Frage 7					Frage 8				
5.1	5.2	5.3	5.4	5.5	6.1	6.2	6.3	6.4	6.5	7.1	7.2	7.3	7.4	7.5	8.1	8.2	8.3	8.4	8.5
1	3	0	0	0	2	3	1	0	0	2	0	0	1	1	0	1	3	0	0
Frage 9								Frage 10			Frage 11				Frage 12				
9.1	9.2	9.3	9.4	9.5	9.6	9.7	9.8	10.1	10.2	10.3	11.1	11.2	11.3	11.4	12.1	12.2	12.3		
4	0	1	0	1	2	0	0	0	0	4	0	0	4	0	1	1	2		

Reutlingen

Lärmkartierungsergebnisse für die Haupteisenbahnstrecken im Ballungsraum



Anzahl der Einwohner: 111.357					
Anzahl der belasteten Einwohner für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)					
>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	
760	260	140	30	0	
Anzahl der belasteten Einwohner für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)					
>45-50	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70
1.090	360	160	50	0	0
Pegelbereich in dB(A)	Belastete				
	Fläche (km²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude	
	>55	1,60	547	4	0
	>65	0,56	77	0	0
>75	0,06	0	0	0	
Lärmkennziffer					
L_{DEN}			L_{Night}		
6.110			5.510		

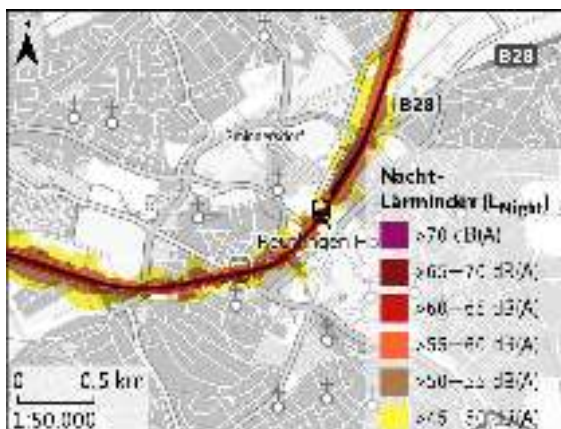
Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 3																			
Frage 1				Frage 2				Frage 3						Frage 4					
1.1	1.2	1.3	1.4	2.1	2.2	2.3	2.4	3.1	3.2	3.3	3.4	3.5	3.6	3.7	3.8	4.1	4.2	4.3	4.4
3	0	0	0	0	1	2	0	3	0	0	1	3	0	0	0	3	3	3	0
Frage 5					Frage 6					Frage 7					Frage 8				
5.1	5.2	5.3	5.4	5.5	6.1	6.2	6.3	6.4	6.5	7.1	7.2	7.3	7.4	7.5	8.1	8.2	8.3	8.4	8.5
0	3	0	0	0	3	3	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	3	0	0
Frage 9					Frage 10					Frage 11				Frage 12					
9.1	9.2	9.3	9.4	9.5	9.6	9.7	9.8	10.1	10.2	10.3	11.1	11.2	11.3	11.4	12.1	12.2	12.3		
0	0	0	0	0	0	3	0	3	0	0	0	1	2	0	0	3	0		

Stellungnahme des Ballungsraums durch das Amt für Tiefbau, Grünflächen und Umwelt der Stadt Reutlingen

„Reutlingen liegt in Baden-Württemberg ca. 35 km südlich von Stuttgart am Fuße der Schwäbischen Alb. Sie ist mit rund 116.000 Einwohnern die größte Stadt und zugleich Kreisstadt des Landkreises Reutlingen. Reutlingen besteht aus einem Stadtkern mit ca. 65.000 Einwohnern sowie 12 Stadtteilen. 17,5 Prozent der Gemarkung Reutlingens gehören zum Biosphärengebiet Schwäbische Alb, weshalb sich die Stadt auch als das „Tor zur Schwäbischen Alb“ bezeichnet. Reutlingen gehört mit dem näheren Umland zum südlichen Bereich der Metropolregion Stuttgart. Innerhalb der Region Neckar-Alb bildet Reutlingen zusammen mit der westlichen Nachbarstadt Tübingen eines von derzeit 14 Oberzentren Baden-Württembergs.“

Reutlingen liegt an der Bahnlinie Stuttgart – Tübingen der Deutschen Bahn (4600). Das Stadtgebiet von Reutlingen ist seit 2014 in der zweiten Stufe der Lärmkartierung an Haupteisenbahnstrecken, die eine Zugfrequenz von mehr als 30.000 Zügen im Jahr aufweisen, enthalten. Insgesamt verkehren derzeit täglich knapp 130 Züge auf dem durch Reutlingen verlaufenden Schienenabschnitt, davon rund 15 % der Züge nachts. Je nach Streckenabschnitt liegen die Fahrgeschwindigkeiten zwischen 80 km/h und 160 km/h.



Reutlingen ist als kleine Großstadt Ballungsraum 2. Ordnung. Die Zuständigkeit beim Schienenverkehr liegt für die Kartierung und seit 2015 auch für die Aktionsplanung beim Eisenbahnbundesamt. Nachfolgend ist die Lärmkarte für die Innenstadt Reutlingens für den Gesamttag L_{DEN} dargestellt.

In Reutlingen sind derzeit rund 1.190 Personen mit einem $L_{DEN} > 55$ dB(A) und 170 Personen mit einem $L_{DEN} > 65$ dB(A) belastet. 30 Personen sind mit Pegeln über 70 dB(A) belastet. 210 Personen wohnen in einem Bereich, der nachts mit Lärmpegeln $L_{Night} > 55$ dB(A) belastet ist. Auf 50 Personen wirkt nachts ein Pegel von mehr als 60 dB(A) ein. Den Ergebnissen der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung für den Schienenverkehr des Eisenbahnbundesamtes zufolge haben die Reutlinger Bürger bei allerdings geringer Beteiligung angemerkt, dass sowohl Personen- wie auch Güterverkehr gantztägig einen störenden Einfluss haben. Lärmschutzwände werden von den Bürgern als geeignetste Lärmminierungsmaßnahme angesehen.

Für den durch Reutlingen führenden Schienenabschnitt gibt es aus dem Lärmsanierungsprogramm der Bahn weder in Bearbeitung befindliche bzw. fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche, noch Bereiche, auf den Sanierungsmaßnahmen geplant sind. Eine künftige Reduktion des Schienenlärms auf dem Streckenabschnitt in Reutlingen und damit eine Entlastung der Reutlinger Bürger verspricht sich die Stadt daher durch eine Reduktion der Emissionen des Wagenmaterials wie die Umrüstung lauter

Züge auf Flüsterbremsen bzw. die Umrüstung von Güterwagen auf leise Technik. Das Ziel der Deutschen Bahn ist, bis Ende 2020 alle Güterwagen umgerüstet oder durch neues leiseres Wagenmaterial ersetzt zu haben.

Mögliche Lärmsanierungsmaßnahmen basieren noch auf den alten Auslösewerten. Inzwischen wurden die Auslösewerte auf 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts gesenkt und der Schienenbonus wurde gestrichen. Mit den reduzierten Auslösewerten sollte seitens der Deutschen Bahn nochmals geprüft werden, ob die Belastung der Reutlinger Bürger durch Schienenlärm durch Lärmsanierungsmaßnahmen wie Lärmschutzwände reduziert werden kann.“

Rostock

Lärmkartierungsergebnisse für die Haupteisenbahnstrecken im Ballungsraum



Anzahl der Einwohner: 203.431						
Anzahl der belasteten Einwohner für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)						
>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75		
2.380	640	700	160	0		
Anzahl der belasteten Einwohner für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)						
>45-50	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70	
3.500	1.360	750	380	50	0	
Pegelbereich in dB(A)	Belastete					
	Fläche (km ²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausbauwerke		
	>55	4,65	2.236	4	0	
	>65	1,34	493	0	0	
>75	0,30	1	0	0		
Lärmkennziffer						
L_{DEN}			L_{Night}			
22.236			27.333			

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 96																			
Frage 1				Frage 2				Frage 3								Frage 4			
1.1	1.2	1.3	1.4	2.1	2.2	2.3	2.4	3.1	3.2	3.3	3.4	3.5	3.6	3.7	3.8	4.1	4.2	4.3	4.4
71	19	4	2	7	29	53	7	70	48	21	34	2	26	33	4	40	72	83	5
Frage 5					Frage 6					Frage 7					Frage 8				
5.1	5.2	5.3	5.4	5.5	6.1	6.2	6.3	6.4	6.5	7.1	7.2	7.3	7.4	7.5	8.1	8.2	8.3	8.4	8.5
40	51	0	0	5	87	69	17	34	4	74	2	19	3	6	3	34	52	2	5
Frage 9				Frage 10				Frage 11				Frage 12							
9.1	9.2	9.3	9.4	9.5	9.6	9.7	9.8	10.1	10.2	10.3	11.1	11.2	11.3	11.4	12.1	12.2	12.3		
31	1	3	0	2	2	50	12	86	6	4	7	49	38	2	12	69	15		

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche mit Prioritätszahlen der Lärmsanierungsabschnitte

Streckennummer	Nr. des Sanierungsabschnittes	Prioritätszahl des Sanierungsabschnittes	Sanierungsbereich	Lage des Sanierungsbereiches		
				von km	bis km	Gesamtlänge in km
6325	171	1,731	Rostock Park-, Fahnenstraße	114,6	114,8	0,2
6325	171	1,731	Rostock Maßmannstraße	115,4	115,5	0,1
6325	171	1,731	Rostock südl. Th.-Müntzer-Platz	115,7	115,9	0,2

Stellungnahme des Ballungsraums durch das Amt für Umweltschutz der Hansestadt Rostock

„Die kreisfreie Hanse- und Universitätsstadt Rostock ist mit 181,4 km² Gesamtfläche und 206.033 Einwohnern (Stand: 31.12.2015) die flächengrößte und zugleich einwohnerstärkste Stadt im Bundesland Mecklenburg-Vorpommern. Rostock besitzt insbesondere mit den Bahnstrecken in Richtung Berlin und Schwerin eine gute überregionale Verkehrsanbindung.

Nach dem Straßenverkehr ist der Eisenbahnverkehr der zweitstärkste Verursacher von Lärmbeeinträchtigungen. Lärmrelevant ist hier vor allem die Haupteisenbahnstrecke aus Richtung Süden über den Hauptbahnhof in Richtung Warnemünde.

Im Ergebnis der Lärmkartierung 2017 kann festgestellt werden, dass die Anzahl der Eisenbahnverkehrslärmbetroffenen mit potenziell gesundheitsgefährdenden Lärmpegeln rund 870 Personen (0,4 % der Einwohnenden) im Tagesmittel oberhalb von 65 dB(A) und 1.250 Personen (0,6 % der Einwohnenden) in den Nachtstunden oberhalb von 55 dB(A) beträgt.

Mit Lärmpegeln oberhalb von 70 dB(A) sind im Tagesmittel durch die Eisenbahn 170 Menschen an ihren Wohnstandorten belastet. In den Nachtstunden sind durch den Eisenbahnverkehr 450 Personen sehr hohen Lärmbelastungen von mehr als 60 dB(A) ausgesetzt. Die Werte entsprechen maximal 0,2 % der Rostocker Bevölkerung.

Für den von der Eisenbahn verursachten Lärm liegt keine gesonderte Auswertung zur Schwere der Lärmbetroffenheit (Anzahl der betroffenen Personen in den Bereichen mit Auslösewertüberschreitungen) vor. In Anlehnung an die Lärmbrennpunktermittlung beim Kfz- und Straßenbahnverkehr werden auch beim Eisenbahnverkehr nur Bereiche mit Auslösewertüberschreitungen dargestellt, wenn bewohnte Gebäude mit mehr als fünf Einwohnenden je Streckenabschnitt betroffen sind.

Aktuell sind in Rostock 12 Lärmbrennpunktbereiche an Haupteisenbahnstrecken und sonstigen Strecken zu verzeichnen (s. Tabelle).

Bereiche mit Auslösewertüberschreitungen bei der Eisenbahn*

E1:	Alte Bahnhofstraße, Am Strom bis Kurve Alte Bahnhofstraße (HE)	E2:	Schweriner Straße, Kuphalstraße bis Holbeinplatz (HE)
E3:	Holbeinplatz (HE)	E4:	Karl-Marx-Straße und Thomas-Müntzer-Platz, Maßmannstraße (HE)
E5:	Dethardingstraße und Ulmenstraße, Hospitalstraße (HE)	E6:	Dethardingstraße und Am Röper, Parkstraße (HE)
E7:	Laurembergstraße und Fahnenstraße (HE)	E8:	Babststraße und Hundertmännerstraße (HE)
E9:	Borenweg (HE)	E10:	Goethestraße (HE)
E11:	Herweghstraße (HE) - Entfällt**	E12:	An der Kiesgrube (SE)
E13:	Kunkeldanweg (SE) - Entfällt**	E14:	Gnatzkoppweg (SE)

* Bereich an Haupteisenbahnstrecke (HE), sonstiger Strecke (SE).

Die Nummerierung der Bereiche mit Auslösewertüberschreitungen stammt aus dem Beitrag Schienenverkehr zum Lärmaktionsplan der Stufe II vom September 2016.

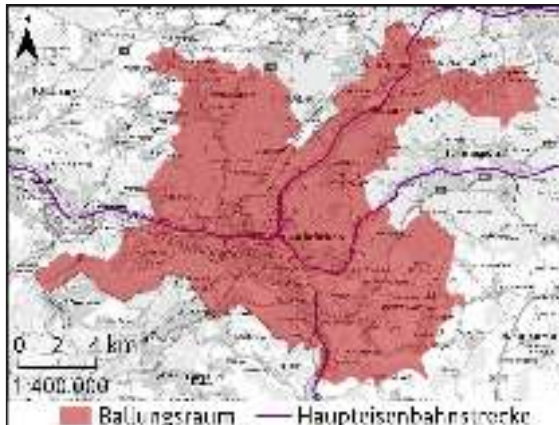
** Die Bereiche mit Auslösewertüberschreitungen E11 und E13 stammen aus der Lärmaktionsplanung Stufe II vom September 2016. Auf Grundlage der Lärmkartierung 2017 erfüllen sie die notwendigen Kriterien nicht mehr und entfallen daher.

Zur Minderung des Schienenlärms bestehen unterschiedliche Handlungsansätze. So setzen Maßnahmen beispielsweise am Fahrweg (z.B. Niedrigst-Schallschutzwände, Schienenschmiereinrichtungen) oder am Fahrzeug selbst an (z.B. lärmarme Bremsen). Jedoch liegen diese Maßnahmen oftmals nicht im Einflussbereich der Kommunen. Die Hanse- und Universitätsstadt Rostock versucht sich daher vor allem auf die Maßnahmenfelder zu konzentrieren, die sie in Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn durchführen kann. Zu diesen Gemeinschaftsprojekten zwischen der Stadt und der Deutschen Bahn zählt z.B. der Bau von Schallschutzwänden entlang der Lärmbrennpunkte (z.B. am Lärmbrennpunkt E9: Borenweg). Eine andere aktuelle Maßnahme des DB Netz AG berührt beispielsweise den Lärmbrennpunkt in Warnemünde (E1: Alte Bahnhofstraße). Mit Umbau des Bahnhofs Warnemünde erfolgt eine Vergrößerung der Gleisradien. Dies führt zu einer Verminderung des Kurvenquietschens und damit zu einer Entlastung der Lärmsituation. Eine Umsetzung ist für 2019/2020 geplant.

Das vom Lärmaktionsplan unabhängig agierende Lärmsanierungsprogramm der Bahn hat eine eigene bundesweite Prioritätenliste. Die darin für Rostock vorgesehenen Maßnahmen sollten nicht vor dem Jahr 2025 beginnen.“

Saarbrücken

Lärmkartierungsergebnisse für die Haupteisenbahnstrecken im Ballungsraum



Anzahl der Einwohner: 231.556						
Anzahl der belasteten Einwohner für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)						
>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75		
9.400	3.510	1.790	1.120	340		
Anzahl der belasteten Einwohner für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)						
>45-50	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70	
18.550	7.200	2.560	1.540	840	220	
Pegelbereich in dB(A)	Belastete					
	Fläche (km ²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude		
	>55	14,70	8.584	33	6	
	>65	3,96	1.729	4	4	
>75	1,35	184	1	0		
Lärmkennziffer						
L_{DEN}			L_{Night}			
100.423			138.459			

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

Streckennummer	Sanierungsbereich	Lage des Sanierungsbereiches			Schallschutzwände			Lärmsanierte Wohneinheiten	
		von km	bis km	Gesamtlänge in km	Länge der Schallschutzwand in km	Stand der Sanierung	Anzahl der Wohneinheiten	Stand der Sanierung	
3250 3230 3511	Saarbrücken Knoten	0,1 0,0 134,2	7,9 5,9 139,9	18,8	4,9	4	0	5	
3511	Friedrichsthal	127,4	130,0	2,6	0,0	5	0	5	
3511	Sulzbach-Hühnerfeld	130,3	134,1	3,8	0,0	5	0	5	

Solingen

Lärmkartierungsergebnisse für die Hauptisenbahnstrecken im Ballungsraum



Anzahl der Einwohner: 155.768					
Anzahl der belasteten Einwohner für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)					
>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	
3.350	1.540	600	160	70	
Anzahl der belasteten Einwohner für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)					
>45-50	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70
6.180	2.520	1.100	390	110	40
Pegelbereich in dB(A)	Belastete				
	Fläche (km²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude	
	>55	6,02	2.916	3	0
	>65	1,82	426	0	0
>75	0,39	33	0	0	
Lärmkennziffer					
L_{DEN}			L_{Night}		
32.002			42.964		

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

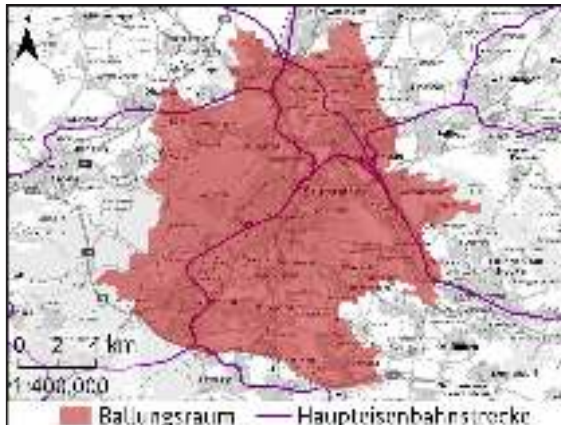
Anzahl der Beteiligungen: 5																			
Frage 1			Frage 2				Frage 3						Frage 4						
1.1	1.2	1.3	1.4	2.1	2.2	2.3	2.4	3.1	3.2	3.3	3.4	3.5	3.6	3.7	3.8	4.1	4.2	4.3	4.4
5	0	0	0	1	0	4	0	5	5	3	1	2	2	1	0	4	3	3	0
Frage 5					Frage 6					Frage 7					Frage 8				
5.1	5.2	5.3	5.4	5.5	6.1	6.2	6.3	6.4	6.5	7.1	7.2	7.3	7.4	7.5	8.1	8.2	8.3	8.4	8.5
1	3	1	0	0	4	2	2	2	0	4	1	1	1	0	0	1	3	1	0
Frage 9					Frage 10				Frage 11				Frage 12						
9.1	9.2	9.3	9.4	9.5	9.6	9.7	9.8	10.1	10.2	10.3	11.1	11.2	11.3	11.4	12.1	12.2	12.3		
0	0	0	0	0	0	5	0	5	0	0	0	2	3	0	1	4	0		

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

Streckennummer	Sanierungsbereich	Lage des Sanierungsbereiches			Schallschutzwände			Lärmsanierte Wohneinheiten	
		von km	bis km	Gesamtlänge in km	Länge der Schallschutzwand in km	Stand der Sanierung	Anzahl der Wohneinheiten	Stand der Sanierung	
2550 2730	Haan	103,0 0,2	105,9 4,6	7,3	0,0	5	0	5	
2730	Solingen gesamt	4,6	11,1	6,5	0,0	5	0	5	
2730	Leichlingen	11,1	15,6	4,5	0,0	5	0	5	

Stuttgart

Lärmkartierungsergebnisse für die Haupteisenbahnstrecken im Ballungsraum



Anzahl der Einwohner: 604.297					
Anzahl der belasteten Einwohner für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)					
>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	
25.080	10.410	5.060	1.270	250	
Anzahl der belasteten Einwohner für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)					
>45-50	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70
48.640	18.970	8.520	3.780	680	150
Pegelbereich in dB(A)	Belastete				
	Fläche (km²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausbäude	
	>55	24,63	20.618	139	27
	>65	7,08	3.219	26	6
>75	2,39	122	0	0	
Lärmkennziffer					
L_{DEN}			L_{Night}		
232.752			334.752		

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 10																			
Frage 1				Frage 2				Frage 3						Frage 4					
1.1	1.2	1.3	1.4	2.1	2.2	2.3	2.4	3.1	3.2	3.3	3.4	3.5	3.6	3.7	3.8	4.1	4.2	4.3	4.4
8	1	1	0	0	6	3	1	9	9	4	4	4	4	0	0	4	4	9	0
Frage 5					Frage 6					Frage 7					Frage 8				
5.1	5.2	5.3	5.4	5.5	6.1	6.2	6.3	6.4	6.5	7.1	7.2	7.3	7.4	7.5	8.1	8.2	8.3	8.4	8.5
6	4	0	0	0	9	9	1	2	0	8	1	1	0	0	0	3	7	0	0
Frage 9					Frage 10					Frage 11					Frage 12				
9.1	9.2	9.3	9.4	9.5	9.6	9.7	9.8	10.1	10.2	10.3	11.1	11.2	11.3	11.4	12.1	12.2	12.3		
2	0	0	0	0	0	7	1	9	1	0	0	2	8	0	2	8	0		

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

Streckennummer	Sanierungsbereich	Lage des Sanierungsbereiches			Schallschutzwände			Lärmsanierte Wohneinheiten	
		von km	bis km	Gesamtlänge in km	Länge der Schallschutzwand in km	Stand der Sanierung	Anzahl der Wohneinheiten	Stand der Sanierung	
4700	Stuttgart-Bad Cannstatt, -Untertürkheim, -Obertürkheim	3,2 7,0 8,3	4,2 8,0 9,4	3,1	0,0	1	222	1	
4700	Esslingen-Mettingen	10,2	11,8	1,6	1,7	1	215	1	
4710	Stuttgart Nürnberger Str., -Sommerrain	2,6	4,6	2,0	0,0	5	0	5	
4720	Stuttgart-Bad Cannstatt, -Untertürkheim	-0,4 4,6	1,8 5,5	2,3	0,7	1	30	1	
4720	Stuttgart-Bad Cannstatt Ost	2,4	3,2	0,8	0,9	1	61	1	
4720	Stuttgart-Bad Cannstatt NO	3,7	4,3	0,6	0,2	1	3	1	
4720	Stuttgart-Zazenhausen	7,0	8,3	1,3	0,0	1	15	1	
4800	Stuttgart-Zuffenhausen	6,0	7,6	1,6	0,0	1	10	1	
4810	Korntal-Münchingen	2,3	4,3	2,0	0,0	5	0	5	
4860	Stuttgart-Österfeld, -Vaihingen	14,6	15,6	1,0	0,0	5	0	5	
4860	Stuttgart-Rohr	16,3	17,3	1,0	0,0	5	0	5	

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche mit Prioritätszahlen der Lärmsanierungsabschnitte

Streckennummer	Nr. des Sanierungsabschnittes	Prioritätszahl des Sanierungsabschnittes	Sanierungsbereich	Lage des Sanierungsbereiches		
				von km	bis km	Gesamtlänge in km
4710	94	1,899	Stuttgart Nürnberger Straße, -Sommerrain	2,6	4,6	2,0
4860	94	1,899	Stuttgart-Österfeld, -Vaihingen	14,6	15,6	1,0
4860	94	1,899	Stuttgart-Rohr	16,3	17,3	1,0

Stellungnahme des Ballungsraums durch das Amt für Umweltschutz der Stadt Stuttgart

„Der Stuttgarter Hauptbahnhof ist ein bedeutender Knotenpunkt der internationalen Nord-Süd- und West-Ost-Strecken. Über 1000 Züge kommen hier täglich an oder fahren ab. Mit der Strecke Mannheim/Karlsruhe (Strecke 4800/4080) - Stuttgart - München (4700) ist Stuttgart an das Transeuropäische Verkehrsnetz angebunden. Von dieser Magistrale zweigen die Strecken nach Heilbronn bzw. Tübingen ab. Weitere Strecken vom als Kopfbahnhof gestalteten Hauptbahnhof gehen Richtung Osten über Bad Cannstatt nach Aalen bzw. Schwäbisch Hall (4710), Richtung Süden über die Gäubahnstrecke nach Singen/Zürich (4860) und Richtung Westen nach Weil der Stadt (4810). Die S-Bahnen durchqueren die Innenstadt in einem Tunnel. Eine weitere Haupteisenbahnstrecke ist die fast ausschließlich von Güterzügen befahrene Strecke Untertürkheim - Kornwestheim (4720). Dazu kommt die Nebenstrecke Kornwestheim - Korntal (4821), die nur von Güterzügen genutzt wird. Bei der Gäubahn gehört der Streckenabschnitt zwischen dem Abzweig beim Nordbahnhof und Vaihingen-Österfeld mit einem Verkehrsaufkommen von unter 30.000 Zügen im Jahr (80 Züge am Tag) nicht zu den Haupteisenbahnstrecken im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie.

Durch den gerade in Bau befindlichen Tiefbahnhof („Stuttgart 21“) und die Neubaustrecke Stuttgart - Ulm wird es große Veränderungen im Eisenbahnverkehr in und um Stuttgart geben. Durchgreifende Verbesserungen bei der Lärmbelastung sind dadurch allerdings nicht zu erwarten. Die hochbelastete Strecke im Neckartal wird weiterhin durch die S-Bahnen, Regionalbahnen und die besonders lauten Güterzüge befahren.

In Stuttgart werden ca. 6.400 Einwohner mit einem L_{DEN} von über 65 dB(A) belastet, ca. 1.400 sogar mit mehr als 70 dB(A). Etwa 12.600 Menschen wohnen in Bereichen mit einer Lärmbelastung nachts von mehr als 55 dB(A), davon 4.300 mit über 60 dB(A) und 750 mit sehr hohen Pegeln von über 65 dB(A).

Die hohen Lärmbelastungen konzentrieren sich vor allem auf die Bahnstrecke Stuttgart - Esslingen im Neckartal (Stadtbezirke Bad Cannstatt, Unter- und Obertürkheim), die Ortsdurchfahrt Zuffenhausen sowie auf die Güterbahnstrecke Untertürkheim - Kornwestheim (Stadtbezirke Bad Cannstatt, Münster und Stadtteile Rot und Zazenhausen). In diesen Gebieten weisen die Lärmkennziffern die höchsten Werte auf. Beinahe 90 % aller vom Eisenbahnlärm betroffenen Einwohner in Stuttgart wohnen entlang dieser Strecken.

An diesen drei Strecken wurden im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms der Deutschen Bahn AG in den Jahren 2007 und 2008 Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt. Lärmschutzwände wurden an der Strecke Untertürkheim - Kornwestheim in Bad Cannstatt (auf der Westseite entlang der Dennerstraße zwischen Decker- und Gasteiner Straße, 174 m; weiter an der Dennerstraße zwischen Reichenhaller Straße und Ende der Dennerstraße, 389 m; an der Ostseite entlang der Augsburger Straße, 322 m; entlang der Banatstraße zwischen Memminger und Rühlestraße, 192 m) und Münster (im Bereich Murgtal- und Enzstraße, 250 m; im Bereich des Bahnhofs, 464 m) errichtet. In den übrigen Bereichen wurden keine Lärmschutzwände gebaut, weil sie aufgrund der örtlichen Verhältnisse nur sehr geringe Schallpegelminderungen bringen würden. In 346 Wohneinheiten wurden Schallschutzfenster gefördert, was einem Anteil von ca. 25 % der potenziell förderfähigen Wohnungen entspricht. Darüber hinaus wurden auch in den Wohngebieten Salzweg und Elbelen an der Nebenstrecke Kornwestheim - Korntal Lärmschutzwände gebaut.

Dennoch sind die Anwohner weiterhin einer hohen Lärmbelastung ausgesetzt, was an der wenig anspruchsvollen Zielsetzung der Lärmsanierung der Bahn liegt. Angestrebt wurde die Einhaltung der damaligen Lärmsanierungswerte von 60 dB(A) nachts unter Berücksichtigung des Schienenbonus, ohne den Bonus also 65 dB(A). Weiteres Zeugnis für die starke Belästigung sind die zahlreichen Beschwerden aus der Bevölkerung, gerade auch aus den bereits lärmsanierten Gebieten. Ursache der Beschwerden sind überwiegend die Güterzüge, die als besonders störend empfunden werden. Deshalb werden von der Landeshauptstadt Stuttgart weitere Lärminderungsmaßnahmen an diesen Schienenstrecken durch die für dringend notwendig erachtet. Aufgrund des Wegfalls des Schienenbonus und der Absenkung der Auslösewerte für Lärmsanierung liegen nunmehr strengere Anforderungen an einen ausreichenden Schallschutz vor.

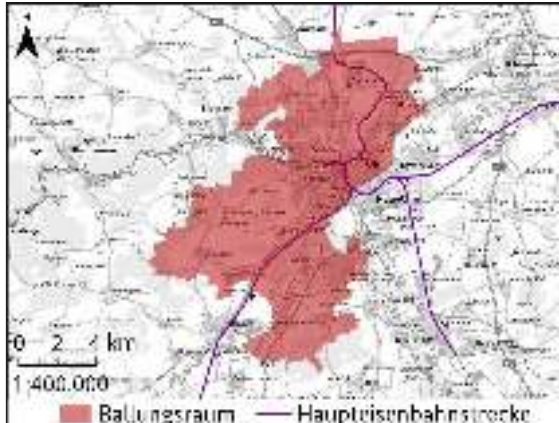
Die Strecken Stuttgart - Waiblingen und Stuttgart - Horb sind inzwischen in das Sanierungsprogramm aufgenommen. Wann Maßnahmen durchgeführt werden, ist jedoch ungewiss. Dies muss aber möglichst bald geschehen.

Die Stadt Stuttgart erwartet sich durch die von der Deutschen Bahn AG bereits durchgeführten oder eingeleiteten Lärminderungsmaßnahmen an den Fahrzeugen und am Fahrweg eine spürbare Entlastung der Anwohner, insbesondere an den Güterbahnstrecken. Den Ergebnissen der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung zufolge haben die Anwohner in Stuttgart jedoch noch nicht bemerkt, dass die Güterzüge durch die Umrüstmaßnahmen spürbar leiser geworden sind. Das Ziel der Deutschen Bahn, bis Ende 2020 alle Güterwagen umgerüstet oder durch Neuwagen ersetzt zu haben, ist aus unserer Sicht dringend einzuhalten.

Der eingeschlagene Weg, mit technischen und organisatorischen Maßnahmen (z.B. Gestaltung der Trassenpreise) an den Fahrzeugen und den Fahrwegen die Lärmbelastung weiter zu senken, muss unbedingt fortgesetzt werden.“

Ulm

Lärmkartierungsergebnisse für die Hauptbahnstrecken im Ballungsraum



Anzahl der Einwohner: 119.218					
Anzahl der belasteten Einwohner für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)					
>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	
2.770	960	330	220	110	
Anzahl der belasteten Einwohner für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)					
>45-50	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70
5.880	2.310	700	290	150	60
Pegelbereich in dB(A)	Belastete				
	Fläche (km²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausbäude	
	>55	13,12	2.127	13	0
	>65	3,69	313	3	0
>75	0,89	50	0	0	
Lärmkennziffer					
L_{DEN}			L_{Night}		
24.753			36.528		

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

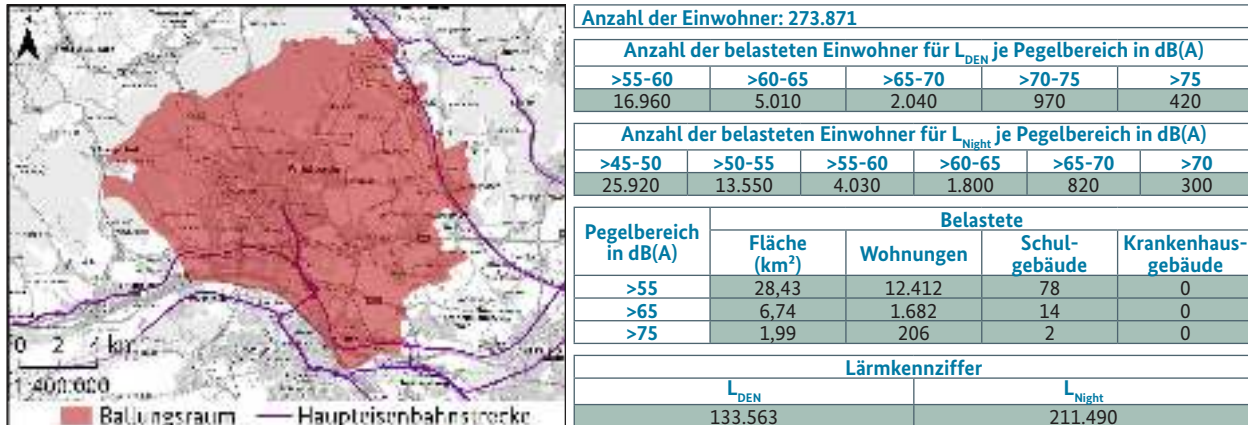
Anzahl der Beteiligungen: 12																			
Frage 1				Frage 2				Frage 3								Frage 4			
1.1	1.2	1.3	1.4	2.1	2.2	2.3	2.4	3.1	3.2	3.3	3.4	3.5	3.6	3.7	3.8	4.1	4.2	4.3	4.4
9	2	1	0	0	5	7	0	11	2	5	3	2	4	1	0	4	10	9	0
Frage 5					Frage 6					Frage 7					Frage 8				
5.1	5.2	5.3	5.4	5.5	6.1	6.2	6.3	6.4	6.5	7.1	7.2	7.3	7.4	7.5	8.1	8.2	8.3	8.4	8.5
3	9	0	0	0	9	12	5	11	0	10	0	0	2	0	0	5	4	0	3
Frage 9								Frage 10			Frage 11				Frage 12				
9.1	9.2	9.3	9.4	9.5	9.6	9.7	9.8	10.1	10.2	10.3	11.1	11.2	11.3	11.4	12.1	12.2	12.3		
11	1	0	0	1	0	0	0	8	3	1	1	3	8	0	1	11	0		

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

Streckennummer	Sanierungsbereich	Lage des Sanierungsbereiches			Schallschutzwände		Lärmsanierte Wohneinheiten	
		von km	bis km	Gesamtlänge in km	Länge der Schallschutzwand in km	Stand der Sanierung	Anzahl der Wohneinheiten	Stand der Sanierung
4700	Ulm-Örlingen	85,9	91,0	4,1	0,2	1	1	1
4700	Ulm	91,4	94,8	3,4	0,0	1	77	1

Wiesbaden

Lärmkartierungsergebnisse für die Hauptisenbahnstrecken im Ballungsraum



Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 75																			
Frage 1			Frage 2				Frage 3						Frage 4						
1.1	1.2	1.3	1.4	2.1	2.2	2.3	2.4	3.1	3.2	3.3	3.4	3.5	3.6	3.7	3.8	4.1	4.2	4.3	4.4
67	8	0	0	2	52	19	2	73	60	32	36	2	16	1	0	40	63	72	0
Frage 5					Frage 6					Frage 7					Frage 8				
5.1	5.2	5.3	5.4	5.5	6.1	6.2	6.3	6.4	6.5	7.1	7.2	7.3	7.4	7.5	8.1	8.2	8.3	8.4	8.5
20	51	1	0	3	71	65	22	38	0	36	35	11	0	2	0	28	37	1	9
Frage 9					Frage 10					Frage 11					Frage 12				
9.1	9.2	9.3	9.4	9.5	9.6	9.7	9.8	10.1	10.2	10.3	11.1	11.2	11.3	11.4	12.1	12.2	12.3		
14	1	52	1	4	0	14	5	68	3	4	3	47	23	2	21	52	2		

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

Streckennummer	Sanierungsbereich	Lage des Sanierungsbereiches			Schallschutzwände		Lärmsanierte Wohneinheiten	
		von km	bis km	Gesamtlänge in km	Länge der Schallschutzwand in km	Stand der Sanierung	Anzahl der Wohneinheiten	Stand der Sanierung
3507	Wiesbaden Ost	36,2	38,5	2,3	0,0	1	11	1
3507	Wiesbaden-Biebrich	38,5	39,8	1,3	0,0	1	77	1
3507	Wiesbaden-Schierstein	42,0	43,4	1,4	0,7	1	19	1
3525	Wiesbaden-Mainz-Kostheim (3525)	7,6	8,4	0,8	0,0	1	27	1
3603	Wiesbaden Siedlung Pfandloch	29,9	30,1	0,2	0,0	1	0	1
3603	Wiesbaden-Mainz-Kostheim	31,1	32,6	1,5	1,8	1	103	1
3603	Wiesbaden-Mainz-Kastell	33,1	35,4	2,3	1,2	1	69	1
3603	Wiesbaden-Mainz-Amöneburg	35,8	36,1	0,9	0,0	1	43	1
		36,5	37,1					

Stellungnahme des Ballungsraums durch das Dezernat für Umwelt, Grünflächen und Verkehr der Stadt Wiesbaden

„Nach Prüfung der Lärmkartierung des Eisenbahnbundesamtes ist insbesondere im Bereich der Abzweigung von der Hauptstrecke zu der Bahnstrecke 3525 in Mainz-Kostheim eine massive Betroffenheit festzustellen. Die Lärmkartierung zeigt deutlich, dass an dieser Stelle Handlungsbedarf notwendig ist, da im betreffenden Streckenabschnitt massive Beeinträchtigungen der Wohnbebauung am Tag und in der Nacht vorliegen.“

Aus Sicht der Landeshauptstadt Wiesbaden sind zusätzlich auch Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes an der Bahnstrecke 3525 im Bereich der Siebenmorgen-Siedlung notwendig. Entlang des Dornfelderwegs sind die Wohngebäude mit L_{DEN} >70 dB(A) und L_{Night} >70 dB(A) beaufschlagt. Entsprechend der rechten Bahnseite ist eine Lärmschutzwand von mindestens drei Metern Höhe bahnlinks ab Hochheimer Straße nach Süden hin zu errichten. Die lediglich einseitige Berücksichtigung dieses Streckenabschnittes mit Lärmschutz wird seitens der Landeshauptstadt Wiesbaden nicht akzeptiert, auch wenn die Richtlinien des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zur „Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“ vom 1. Juli 2014 Lärmschutz an dieser Stelle nicht vorsieht, da nur bebaute Grundstücke berücksichtigt werden, die vor Inkrafttreten des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) (1. April 1974) bereits entsprechend genutzt wurden.

In der vorliegenden Situation ist eine entsprechende Vorgehensweise nicht nachvollziehbar, da durch die Streckennutzung beide angebauten Seiten vom Lärm gleichermaßen betroffen sind. Auf diesen Sachverhalt haben wir bereits in unserer Stellungnahme zum Nachtragsplan des Lärmaktionsplanes für den Ballungsraum Wiesbaden, veröffentlicht durch das Regierungspräsidium Darmstadt am 9. Januar 2017, hingewiesen und bitten an dieser Stelle noch einmal nachdrücklich um Berücksichtigung unserer angemeldeten Belange zum Lärmschutz.“

Wuppertal

Lärmkartierungsergebnisse für die Haupt Eisenbahnstrecken im Ballungsraum



Anzahl der Einwohner: 343.488					
Anzahl der belasteten Einwohner für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)					
>55-60	>60-65	>65-70	>70-75	>75	
8.070	3.600	1.820	1.120	940	
Anzahl der belasteten Einwohner für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)					
>45-50	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70	>70
15.590	6.320	2.720	1.450	1.080	590
Pegelbereich in dB(A)	Belastete				
	Fläche (km²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausbäude	
	>55	8,96	8.290	41	0
	>65	3,31	2.063	13	0
>75	1,08	500	7	0	
Lärmkennziffer					
L_{DEN}			L_{Night}		
113.750			149.242		

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

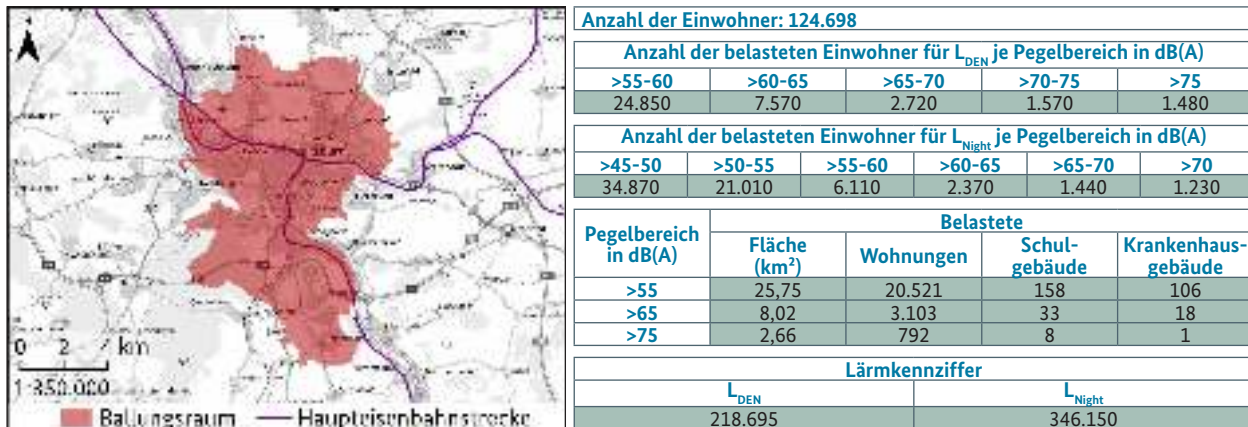
Anzahl der Beteiligungen: 14																			
Frage 1				Frage 2				Frage 3						Frage 4					
1.1	1.2	1.3	1.4	2.1	2.2	2.3	2.4	3.1	3.2	3.3	3.4	3.5	3.6	3.7	3.8	4.1	4.2	4.3	4.4
10	4	0	0	1	8	5	0	13	7	4	5	1	1	4	0	6	10	12	0
Frage 5					Frage 6					Frage 7					Frage 8				
5.1	5.2	5.3	5.4	5.5	6.1	6.2	6.3	6.4	6.5	7.1	7.2	7.3	7.4	7.5	8.1	8.2	8.3	8.4	8.5
5	9	0	0	0	12	11	2	6	0	13	0	1	0	0	0	10	3	1	0
Frage 9								Frage 10			Frage 11				Frage 12				
9.1	9.2	9.3	9.4	9.5	9.6	9.7	9.8	10.1	10.2	10.3	11.1	11.2	11.3	11.4	12.1	12.2	12.3		
2	0	0	0	1	0	10	2	12	2	0	0	8	6	0	2	11	1		

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

Streckennummer	Sanierungsbereich	Lage des Sanierungsbereiches			Schallschutzwände		Lärmsanierte Wohneinheiten	
		von km	bis km	Gesamtlänge in km	Länge der Schallschutzwand in km	Stand der Sanierung	Anzahl der Wohneinheiten	Stand der Sanierung
2550 2730	Haan	103,0 0,2	105,9 4,6	7,3	0,0	5	0	5
2550	Wuppertal gesamt	105,9	124,1	18,2	0,0	1	571	1
2550	Schwelm West	124,1	124,9	0,8	0,0	5	0	5

Würzburg

Lärmkartierungsergebnisse für die Hauptisenbahnstrecken im Ballungsraum



Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 18																			
Frage 1			Frage 2			Frage 3						Frage 4							
1.1	1.2	1.3	1.4	2.1	2.2	2.3	2.4	3.1	3.2	3.3	3.4	3.5	3.6	3.7	3.8	4.1	4.2	4.3	4.4
17	1	0	0	0	9	9	0	16	17	9	13	3	4	4	0	12	16	18	0
Frage 5					Frage 6					Frage 7					Frage 8				
5.1	5.2	5.3	5.4	5.5	6.1	6.2	6.3	6.4	6.5	7.1	7.2	7.3	7.4	7.5	8.1	8.2	8.3	8.4	8.5
9	7	0	0	2	17	16	8	11	0	10	5	2	1	3	0	5	10	1	2
Frage 9					Frage 10				Frage 11				Frage 12						
9.1	9.2	9.3	9.4	9.5	9.6	9.7	9.8	10.1	10.2	10.3	11.1	11.2	11.3	11.4	12.1	12.2	12.3		
10	0	1	0	2	0	6	1	17	0	1	1	13	3	1	2		16		0

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

Streckennummer	Sanierungsbereich	Lage des Sanierungsbereiches			Schallschutzwände			Lärmsanierte Wohneinheiten	
		von km	bis km	Gesamtlänge in km	Länge der Schallschutzwand in km	Stand der Sanierung	Anzahl der Wohneinheiten	Stand der Sanierung	
5321 4120	Würzburg-Heidingsfeld Knoten	131,5 151,6	136,0 153,5	6,4	4,6	2	4	1	
5200	Würzburg	0,4	1,1	0,7	0,0	1	75	1	
5200	Würzburg	1,1	2,8	1,7	0,0	1	0	1	
5200	Zell am Main	2,8	5,5	2,7	0,0	5	0	5	
5200	Veitshöchheim	5,5	9,0	3,5	1,5	4	0	5	
5321	Winterhausen	123,9	131,5	7,6	0,9	4	0	5	
5321	Würzburg Süd	136,0	138,8	2,8	4,3	2	0	3	
5910	Würzburg	90,8	94,6	3,8	0,0	1	274	1	

Stellungnahme des Ballungsraums durch den Fachbereich Umwelt- und Klimaschutz der Stadt Würzburg

„Im Interesse des Schutzes der Gesundheit der Würzburger Bürgerinnen und Bürger gibt die Stadt Würzburg im Rahmen der aktuellen Erarbeitung des Lärmaktionsplans an Hauptisenbahnstrecken des Bundes durch das Eisenbahn Bundesamt folgende Stellungnahme ab:

Würzburg ist ein Knotenpunkt im regionalen, nationalen und auch internationalen Personen- und Güterverkehr. Insgesamt 5 Bahnstrecken führen durch das Stadtgebiet und sorgen somit für erhebliche Beeinträchtigungen für die Bewohner der Stadt Würzburg. Die vom EBA ermittelte Lärmkennziffer von 346.000 für L_{Night} unterstreicht deutlich den großen Handlungsbedarf. Daher sind sowohl an den Strecken als auch am Zugmaterial umfassende Maßnahmen notwendig, um die Lärmimmissionen dauerhaft und nachhaltig zu reduzieren.

Die Stadt Würzburg erachtet es daher als zwingend notwendig und erforderlich folgende Maßnahmen umzusetzen, damit die Lärmbelastung durch Schienenverkehrslärm im Stadtgebiet Würzburg effektiv reduziert wird.

Maßnahmen am Wagenmaterial:

- schnellstmögliche Modernisierung des Wagenmaterials insbesondere im Güterverkehr; dabei ist durch eine entsprechende verschärfte Trassenpreisgestaltung der Druck auf die Unternehmen Umrüstungen (u.a. lärmarme Bremssohlen, Radschallabsorber, lärmarme Drehgestelle) und Modernisierungen an der Güterwaggonflotte vorzunehmen zu erhöhen, außerdem sind Geschwindigkeitsbeschränkungen oder sogar Fahrverbote für laute Züge einzuführen

Maßnahmen an den Gleisen:

- regelmäßige Schienenpflege insbesondere in den hoch belasteten Gebieten

- Schienenstegdämpfer, um die Schallabstrahlung der Schiene zu reduzieren sowie Unterschottermatten, Schienenschmierung, um Kurvenquietschen zu mindern

Aktiver Schallschutz entlang der Bahnstrecken:

- schnellstmöglicher Bau der Lärmschutzwände an den Streckenabschnitten zwischen Bahn - km 136,0 bis Bahn - km 138,8 der Bahnstrecke 5321 im Bereich des Stadtgebiets Würzburg Süd und zwischen Bahn - km 131,5 bis Bahn km 135,6 im Bereich Würzburg Heidingsfeld; der Bau der Lärmschutzwände muss zeitnah umgesetzt werden, entsprechende Sperrzeiten sind daher schnellstmöglich zu veranlassen
- im Bereich der Fußgängerbrücke Conradstraße (km 136,432) der Bahnstrecke 5321 befindet sich die Bahn in Tieflage. Die Schallschutzwände, die hier schon errichtet wurden, bringen leider für die Anwohner in der Neubergstraße nur eine teilweise Entlastung. Hier wird der Austausch der obersten Wandelemente durch wirksamere Elemente (abgewinkelte LSW mit schallweicher Kante) im Bereich der Tieflage, sobald diese für den Bahnbetrieb die Zulassung erhalten haben, gefordert.
- Aufgrund der hohen Belastung der Wohnbevölkerung an den Bahnstrecken 5910 und 5200 (siehe unten) im Stadtgebiet Würzburg fordern wir eine erneute Prüfung der Sachlage nach aktueller Rechtslage und der Planung von Lärmschutzwänden entlang dieser Streckenabschnitte. Denn an den o.g. Bahnstrecken wurde im Jahre 2002 bzw. 2006 an 349 Wohneinheiten nach der damals gültigen Richtlinie von 1999 lediglich passiver Schallschutz durchgeführt. Dies ist zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Schienenverkehrslärm an diesen Streckenabschnitten nicht ausreichend und daher zwingend neu zu prüfen und zu bewerten. Entlang der betroffenen Streckenabschnitte sind nachstehende Lärmindizes kartiert und überschlägig berechnet worden [Regierung von Unterfranken: Entwurf zur Lärmaktionsplanung Schiene für den Ballungsraum Würzburg]:

Würzburg Ost – Bahnstrecke 5910

- Die Werte für den Nachtindex L_{Night} betragen für Wohneinheiten im Heimgartenweg ca. 65 dB(A), in der Nürnberger Straße und der Gneisenauer Straße ca. 74 dB(A), im Zweierweg L_{Night} ca. 70 dB(A), in der Stöhrstraße ca. 64 dB(A), im äußeren Tränkweg ca. 62 dB(A).

Stadtring Nord – Grombühl - Bahnstrecke 5200

- Die Anwesen Rimplarer Straße sind mit Lärmindizes L_{Night} von um die 65dB(A), in der Grombühlstraße je nach Lage mit Lärmindizes L_{Night} zwischen 65 dB(A) und 75 dB(A) belastet.
- Im Gebiet rund um die Haugerglacistraße/ Berliner Platz, Pickelstraße/ Veitshöchheimer Straße/ Steinstraße, Am Stein sind L_{Night} - Werte zwischen 65dB(A) und 70 dB(A), in der Harfenstraße von über 70 dB(A) feststellbar.

An dieser Stelle möchten wir auch noch auf einen Fehler bei der Lärmkartierung hinweisen: entlang der Bahnstrecke 5910 im Bereich der Gneisenaustraße gibt es keine knapp 1.000 m lange Lärmschutzwand, wie bei der Kartierung zu Grunde gelegt. “

Zusammenfassung der Stellungnahmen aus den Ballungsräumen

Lärmsituation in den Ballungsräumen

Schienenverkehrslärm ist in Ballungsräumen, in denen besonders viele Menschen auf engem Raum leben und arbeiten, eines der größten Umwelt- und Gesundheitsprobleme. Darauf weist ein Großteil der 41 Ballungsräume hin, von denen das Eisenbahn-Bundesamt eine Stellungnahme erhalten hat. In zahlreichen Stellungnahmen wird explizit auf mögliche gesundheitliche Folgen des durch Schienenverkehr verursachten Lärms verwiesen. Häufig wird angemerkt, der Ballungsraum sei stark oder außergewöhnlich hoch belastet bzw. eine hohe Anzahl an Einwohnerinnen und Einwohnern sei vom Schienenverkehrslärm betroffen.

In vielen Stellungnahmen wird zwischen den verschiedenen Arten des Schienenverkehrs differenziert. Der Schienenpersonennah- und -fernverkehr werden selten als lärmproblematisch angesehen. Einige Male wird auf die Wichtigkeit einer guten Verkehrsanbindung verwiesen oder ein weiterer Ausbau des schienengebundenen Nahverkehrs gefordert.

Insgesamt 23 Ballungsräume geben an, dass Güterzüge besonders lärmproblematisch sind. Vor allem nachts verkehrende Güterzüge werden von der Bevölkerung als sehr störend empfunden. Dabei werden auch positive Aspekte des Schienengüterverkehrs wahrgenommen, z.B. dass die Bahn unter Betrachtung der Transportleistung ein verhältnismäßig umweltfreundliches Verkehrsmittel sei. Mehrmals wird auch die wirtschaftliche Bedeutung des Güterverkehrs für den jeweiligen Ballungsraum betont. Einige Ballungsräume befürchten eine weitere Zunahme des Lärms durch den prognostizierten Anstieg des Güterverkehrs und fordern, dies bei Planungen von Lärmschutzmaßnahmen zu berücksichtigen.

Vielfach wird angemerkt, dass bisher getätigte Schallschutzmaßnahmen nicht ausreichen oder dass Maßnahmen an entsprechenden Stellen fehlen würden. Daraus ergeben sich die erhobenen Forderungen, Schallschutzwände und -fenster zu installieren oder bestehende Schallschutzwände zu erweitern bzw. Lücken zu schließen.

Nur in wenigen Stellungnahmen wird kritisiert, dass im Ballungsraum bisher keine Maßnahmen aus dem freiwilligen Lärmsanierungsprogramm des Bundes realisiert wurden und auch keine in Planung seien. Hingegen wird in einigen Städten auch erkannt, dass viele Bürgerinnen und Bürger bereits von dem freiwilligen Lärmsanierungsprogramm des Bundes profitiert haben. Gleichzeitig wird häufig angemerkt, dass die realisierten Maßnahmen noch nicht ausreichend seien. Einzelne Kommunen fordern

darum eine erneute Aufnahme in das Lärmsanierungsprogramm. Im Zuge der Absenkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung sowie aufgrund der Abschaffung des Schienenbonus wird auf die Notwendigkeit einer Neubetrachtung der zu sanierenden Streckenabschnitte verwiesen. So könnten sich möglicherweise neue Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen ergeben.

Aussagen der Ballungsräume zur Lärmsituation	Häufigkeit absolut (prozentual)
Hohe Anzahl lauter Güterzüge	23 (56 %)
Hohe Anzahl von Belasteten	17 (41 %)
Befürchtung von gesundheitlichen Auswirkungen auf Einwohner	15 (37 %)
Starke Lärmbelastung durch Schienenverkehr	15 (37 %)
Maßnahmen vorhanden, aber unzureichend	14 (34 %)
Maßnahmen nicht vorhanden	12 (29 %)
Wohnungsleerstand oder negative wirtschaftliche Auswirkungen aufgrund der Lärmbelastung befürchtet	1 (2 %)

Tabelle 06: Häufigkeit der Aussagen aus den Ballungsräumen zum Schienenverkehrslärm.

Forderungen der Ballungsräume

Nahezu für alle Ballungsräume werden in den Stellungnahmen konkrete Lärmschwerpunkte benannt, oft verbunden mit individuellen Maßnahmenvorschlägen. In einigen Ballungsräumen wird für bestimmte Streckenabschnitte die Kombination mehrerer Lärmschutzmaßnahmen gefordert.

Mehrfach wird angeregt, die Kommunen schon bei der Planung von Lärmschutzmaßnahmen einzubinden und gemeinsam mit den zuständigen Akteuren nach Lösungen zu suchen. An bestimmten Orten sei es wichtig, dass sich Lärmschutzmaßnahmen in das Stadtbild einfügen. Kein weiterer Bedarf für Lärminderungsmaßnahmen an Hauptbahnstrecken wird derzeit lediglich von einem Ballungsraum gesehen.

In den Stellungnahmen der Ballungsräume geforderte Maßnahmen	Häufigkeit absolut (prozentual)
Installation von Schallschutzwänden und -fenstern	25 (61 %)
Umsetzung geeigneter Maßnahmen allgemein	25 (61 %)
Umrüstung aller Güterzüge auf sogenannte „Flüsterbremsen“	14 (34 %)
Erweiterung von Schallschutzwänden oder Lückenschluss	11 (27 %)
Brückenentdröhnung	9 (22 %)
Novellierung von Vorschriften und Gesetzen	8 (20 %)
Aufnahme in die Prioritätenliste (Anlage 3 des Lärmsanierungsprogrammes)	7 (17 %)
Besonders überwachtes Gleis (Schienenschleifen)	7 (17 %)
Änderung der Streckenführung oder -nutzung	5 (12 %)
Geschwindigkeitsreduzierung für einzelne Streckenabschnitte	5 (12 %)
Absenkung der Auslösewerte des Lärmsanierungsprogrammes	3 (7 %)
Ausweisung ruhiger Gebiete durch das Eisenbahn-Bundesamt	2 (5 %)

Tabelle 07: Häufigkeit der geforderten Maßnahmen aus den Ballungsräumen.

Konkret wird neben der Errichtung von Schallschutzwänden und dem Einbau von Schallschutzfenstern am häufigsten die schnellere Umrüstung von Güterwagen auf „leisere“ Bremstechnik gefordert. Außerdem werden eine weitere Spreizung der Trassenpreise, die die Umrüstung auf „leisere“ Bremsen fördert, besondere Lärminderungsmaßnahmen für Brückenbauwerke (z.B. Brückenentdröhnung), Maßnahmen des regelmäßigen Schienenschleifens (z.B. besonders überwachtes Gleis), die Geschwindigkeitsreduzierung von Zügen oder Änderungen der Streckenführung gefordert. In einigen Stellungnahmen wird angeregt, Güterzüge um die Städte herumzuführen, auch weil dadurch mehr Kapazitäten für den notwendigen Ausbau des Personennahverkehrs geschaffen würden. Die Stellungnahmen wurden auch genutzt, um eigene Bemühungen der Städte zur Reduzierung von Schienenlärm darzustellen. So wird auf Lärminderungsmaßnahmen in der Bauleitplanung, schallschutzoptimierte Bauweisen bei Neubauprojekten sowie die regionale und interregionale Vernetzung von betroffenen Kommunen verwiesen. In einigen Stellungnahmen wird berichtet, dass die Maßnahmen aus dem freiwilligen Lärmsanierungsprogramm in Abstimmung mit der DB Netz AG durch kommunale Maßnahmen ergänzt wurden.

Einige Behörden befürchten eine Verkehrs- und Lärmzunahme durch regionale Großprojekte im Schienenverkehr und fordern deren Berücksichtigung bei der Lärmaktionsplanung. Beispiele sind die Hinterlandanbindung der Fehmarnbeltquerung (Ballungsraum Lübeck), der Ausbau des Rhein-Ruhr-Expresses (RRX; Ballungsraum Düsseldorf), die Ausbaustrecke Wilhelmshaven - Oldenburg (Ballungsraum Oldenburg), das Alpha-E Ausbauprojekt in Niedersachsen und der Ausbau der Güterschnellumschlaganlage MegaHub Lehrte (Ballungsraum Hannover).

Wie von den kleineren Kommunen werden auch von den Ballungsräumen Novellierungen von Gesetzen und Vorschriften gefordert. Deutliche Kritik wird mehrfach an der Förderbeschränkung im Lärmsanierungsprogramm geübt, die eine Förderung für errichtete Gebäude nach 1974 (bzw. 1990 in den neuen Bundesländern) ausschließt. Häufig wird auch angeregt, den Katalog der im Rahmen des Lärmsanierungsprogrammes förderfähigen Maßnahmen zu erweitern. Genannt werden auch eine weitere Absenkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung sowie die Gleichbehandlung von Bestands- und Neubaustrecken beim Anspruch auf Lärmschutz.

In wenigen Stellungnahmen wird zudem der Wunsch geäußert, dass das Eisenbahn-Bundesamt bei seiner Lärmaktionsplanung auch die Strecken mit einer Verkehrsbelastung von unter 30.000 Zügen pro Jahr betrachtet.

Rückmeldungen zur Lärmaktionsplanung/Lärmkartierung

Häufig wird kritisiert, dass sich aus der Lärmaktionsplanung an Haupteisenbahnstrecken keine konkreten Lärmschutzmaßnahmen ableiten lassen. So wird in vielen Stellungnahmen eine Verknüpfung von Lärmaktionsplanung und Lärmsanierungsprogramm gefordert.

Weitere Kritik bezieht sich auf die Lärmkartierung, vor allem bezüglich der Aktualität des Datenbestands. Mehrere Ballungsräume geben Hinweise auf falsch verortete oder fehlende Lärmschutzwände in den Lärmkarten des Eisenbahn-Bundesamtes. Außerdem wird in einigen Stellungnahmen Unverständnis über die mangelnde Vergleichbarkeit mit den Ergebnissen der vorangegangenen Runde geäußert. Angeregt wird, bei der Lärmkartierung auch die prognostizierte Verkehrsentwicklung zu berücksichtigen und für Lärmschutzmaßnahmen die geschätzte Anzahl der entlasteten Menschen zu ermitteln.

Die Öffentlichkeitsbeteiligung durch das Eisenbahn-Bundesamt scheint grundsätzlich auf eine breite Akzeptanz aus den Ballungsräumen zu stoßen. Vereinzelt wird angemerkt, dass die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Umfragen eine Möglichkeit erhalten sollten, eigene Verbesserungsvorschläge einzubringen.

In vielen Stellungnahmen wird die Mitwirkung des Eisenbahn-Bundesamtes an der Lärmaktionsplanung in den Ballungsräumen begrüßt und mit der Hoffnung auf Verbesserungen beim Lärmschutz verbunden.

In den Stellungnahmen der Ballungsräume getroffene Aussagen	Häufigkeit absolut (prozentual)
Negative Kritik an Lärmaktionsplanung	10 (24 %)
Negative Kritik an Lärmkartierung	9 (22 %)
Fehlende oder falsch verortete Schallschutzwände	6 (15 %)
Kritik an Öffentlichkeitsbeteiligung des Eisenbahn-Bundesamtes zur Lärmaktionsplanung	6 (15 %)
Forderung nach rechtlicher Verbindlichkeit der Lärmaktionsplanung	5 (12 %)
Positive Kritik an Lärmaktionsplanung/Lärmkartierung	4 (10 %)
Forderung nach Gesamtlärbetrachtung	2 (5 %)
Kritik an Belastetenzahlen und der Lärmkennziffer (LKZ)	2 (5 %)
Kritik an Öffentlichkeitsarbeit des Eisenbahn-Bundesamtes	2 (5 %)

Tabelle 08: Häufigkeit der Aussagen aus den Ballungsräumen zur Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes.



Betrachtung der Anregungen und Kritik

Im Folgenden soll auf einige mehrfach vorgebrachte Kritikpunkte und Forderungen aus der Öffentlichkeit näher eingegangen werden.

Vergleichbarkeit verschiedener Kartierungsrunden

Kritisiert wurde die schlechte Vergleichbarkeit der Belastetenstatistiken von 2013 (Stufe 2) und 2017 (Runde 3). Bedingt durch die Erfahrungen und Erkenntnisse vorangegangener Runden wurden für die aktuelle Lärmkartierung neue Datenquellen und Ermittlungsansätze erschlossen, beispielsweise für Gebäudedaten, Geländemodelle, Infrastrukturdaten der DB Netz AG, den gemeinsamen Verkehrsweg und Schallschutzwände. Des Weiteren konnte erstmalig auf einen gesamten Jahresfahrplan zugegriffen werden, sodass sich ein noch realitätsnäheres Bild der tatsächlichen Lärmbelastung ergibt.

Teilweise wurde auch die Aktualität des zur Lärmkartierung genutzten Datenbestandes bemängelt, vor allem in Bezug auf die Lage und Länge von Schallschutzwänden. Grundsätzlich ist es aufgrund des Umfangs der Berechnungen unvermeidlich, einen Annahmeschluss bzw. einen Datenstand festzulegen. Bezüglich der Schallschutzwände wird derzeit geprüft, ob auch Daten von Kommunen einbezogen werden können.

Im § 47c BImSchG ist festgelegt, dass Lärmkarten bezogen auf das vorangegangene Kalenderjahr zu erarbeiten sind. Eine Berechnung von Lärmvorhersagen aufgrund prognostizierter Verkehrsentwicklungen sowie eine Gesamtlärmbetrachtung mehrerer Verkehrslärmquellen durch das Eisenbahn-Bundesamt, wie mehrfach gewünscht wurde, hat der Gesetzgeber nicht vorgesehen.

Gestaltung des Beteiligungsverfahrens

An der Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes wurde vereinzelt kritisiert, dass auf dem Fragebogen für die Teilnehmenden keine Möglichkeit bestand, eigene Verbesserungsvorschläge und andere ausführliche Anmerkungen zu machen. Das Eisenbahn-Bundesamt hat sich für den Fragebogen mit vorgegebenen Antwortmöglichkeiten entschieden, da sich dieser funktionaler auswerten lässt und so auch im Rahmen des engen gesetzlichen Zeitplans eine Öffentlichkeitsbeteiligung in großem Umfang gewährleistet werden konnte.

Auf Basis der eingegangenen Hinweise wird geprüft, ob und wie das Beteiligungsverfahren angepasst werden kann. Die Kritik, eine Beteiligung sei nur über das Internet möglich gewesen, ist indes nicht nachvollziehbar, da der Fragebogen auf telefonische oder schriftliche Anfrage

auch per Post zur Verfügung gestellt wurde und per Fax oder Post an das Eisenbahn-Bundesamt zurückgesandt werden konnte.

Höhere Investitionen für Lärmschutz

Gefordert wurde, die Mittel zur Förderung von Lärminderungsmaßnahmen zu erhöhen. Ein großer Teil der Maßnahmen wird über den Haushaltstitel des Lärmsanierungsprogrammes gefördert. Ursprünglich mit 50 Millionen Euro pro Jahr gestartet, sind die Mittel in mehreren Schritten deutlich aufgestockt worden und liegen seit 2016 bei 150 Millionen Euro jährlich [1]. In der Vergangenheit wurden so bereits über 1,2 Milliarden Euro investiert. Eine Erhöhung der finanziellen Mittel kann indes nicht kurzfristig zu einer unmittelbaren Verbesserung des Lärmschutzes führen, da die Umsetzung Vorlauf in der Planung bedarf.

Verbesserung des Lärmschutzes

Die in einigen Stellungnahmen geforderte Verbesserung des Lärmschutzes ist wesentlicher Bestandteil der Lärmschutzpolitik des Bundes. So wurde zwischen 2015 und 2016 das Lärmschutzniveau um 5 dB(A) durch Wegfall des Schienenbonus und um weitere 3 dB(A) durch Absenkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung verbessert [2]. Aus diesen Gründen wird eine Neuberechnung des Bedarfs für die Lärmsanierung erforderlich, die das gesamte Schienennetz der Eisenbahnen in der Baulast des Bundes betrifft. Diese Überprüfung erfolgt rechnerisch. Dabei werden auch die bereits sanierten Abschnitte betrachtet. Somit kommt es zu einer vollständigen Überarbeitung der Prioritätenliste. Alle sanierungsbedürftigen Abschnitte werden mit neuen Priorisierungskennziffern nach den aktuellen Bemessungswerten versehen, auch die bereits in der Liste vorhandenen. Dadurch entsteht gegebenenfalls eine neue Reihung. Wo und in welchem Umfang sich ein erneuter, erhöhter oder erstmaliger Bedarf an Lärmsanierung ergibt und an welcher Stelle die Abschnitte dann stehen werden, ist erst nach Fertigstellung der Liste zu ersehen. Möglicherweise können so, wie oftmals gefordert, einige Lücken im Lärmschutz zwischen einzelnen Sanierungsabschnitten geschlossen werden. Mit Ergebnissen rechnet die DB Netz AG, als Gesamtprojektleiterin für das freiwillige Lärmsanierungsprogramm, im Laufe des Jahres 2018.

Reduktion von lauten Güterzügen im deutschen Schienennetz

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur fördert die Umrüstung der Bestandsgüterwagenflotte mit 152 Millionen Euro bis zum Ende des Fahrplanjahres 2019/2020. Schon jetzt sind gut 40 Prozent der Güterwagen mit „leisen“ Bremssohlen ausgestattet [3]. Zum Ende der Fahrplanperiode 2019/2020 dürfen keine lauten Güterwagen mehr auf dem deutschen Schienennetz verkehren. Um dies zu erreichen, hat der Deutsche Bundestag am 30. März 2017 einstimmig das Schienenlärmschutzgesetz verabschiedet.

Förderung von innovativen Lärmschutzmaßnahmen

Es ist vorgesehen, den Maßnahmenkatalog aktiver Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung zu erweitern. Sodann könnten, wie in zahlreichen Stellungnahmen gefordert, wohl auch Schienenabsorber, Schienenstegdämpfer, Brückenabsorber und Kleinstlärmschutzwände als grundsätzlich förderfähig anerkannt werden. Allerdings stünde dies unter dem Vorbehalt des Wirtschaftlichkeitsgrundsatzes, d.h. innovative Maßnahmen können eingesetzt werden, wenn sie sich als zumindest ebenso kostengünstig darstellen wie konventionelle Maßnahmen.

Lärmschutz für neuere Gebäude (74er-Regelung)

Bei der Überarbeitung der Förderrichtlinie für die Lärmsanierung an Schienenwegen wird auch die Beschränkung auf bauliche Anlagen, die vor Inkrafttreten des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (1. April 1974 in den alten, bzw. 1990 in den neuen Bundesländern) errichtet wurden, kritisch überprüft.

Harmonisierung verschiedener gesetzlicher Regelungen zum Lärmschutz

Zu den häufig genannten Kritikpunkten gehört die fehlende Verknüpfung der Lärmaktionsplanung mit dem freiwilligen Lärmsanierungsprogramm des Bundes. Es wird bemängelt, dass dem Lärmaktionsplan insgesamt verbindliche und konkrete Lärminderungsmaßnahmen fehlen.

Aus der Historie heraus gibt es in der Bundesrepublik Deutschland verschiedene Instrumente, die dem Schutz vor Schienenverkehrslärm dienen. Seit 1999 erfolgen aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen für Bestands-

strecken der Schienenwege des Bundes im Rahmen des freiwilligen Lärmsanierungsprogrammes. Die Lärmsanierung an Schienenwegen des Bundes ist also eine konkrete Lärmschutzplanung mit anschließender operativer Umsetzung. Ziel der Lärmaktionsplanung hingegen ist es, die aktuelle Lärmbelastung anhand der Berechnungen der Umgebungslärmkartierung und der Öffentlichkeitsbeteiligung darzustellen. Der Lärmaktionsplan wird nach den Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie⁶ erstellt [4].

Aufgrund der unterschiedlichen Berechnungsgrundlagen für die Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung im Vergleich zum Lärmsanierungsprogramm erfolgte bisher keine Zusammenführung der beiden Instrumente. So wird z.B. bei der Erfassung der lärmrelevanten Strecken beim Lärmsanierungsprogramm ein pegelbezogener Ansatz verwendet und es werden alle Strecken mit einem Immissionspegel von mehr als 57 dB(A) nachts betrachtet. Nach den Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie ist für die Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung ein mengenbezogener Ansatz mit einer Festlegung der zu erfassenden Strecken aufgrund der Anzahl der Züge maßgeblich [5]. Beim Vergleich der erfassten Strecken zeigt sich zwar eine große räumliche Deckung, es werden aber etwa 22 Prozent der Streckenkilometer, die im Rahmen der Lärmsanierung bezüglich Lärmschutzmaßnahmen bewertet werden, durch die Lärmkartierung nicht erfasst.

Im Sinne der Transparenz und Effizienz wird nunmehr eine Harmonisierung des Lärmsanierungsprogrammes mit den Instrumenten der Umgebungslärmrichtlinie (Lärmkartierung/Lärmaktionsplanung) angestrebt. Laut Koalitionsvertrag⁷ ist zu prüfen, ob das freiwillige Lärmsanierungsprogramm und die Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie stärker miteinander verschränkt werden können.

6 Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm.

7 Koalitionsvertrag von CDU, CSU und SPD vom 12. März 2018; Seite 120, Zeile 5657 ff.



Zusammenfassung und Ausblick

Mit der Veröffentlichung des Lärmaktionsplans Teil B ist die Lärmaktionsplanung an Haupt Eisenbahnstrecken des Bundes für 2018 abgeschlossen. Teil A (inklusive der Anhänge) und Teil B ergeben zusammen den vollständigen Lärmaktionsplan. Im Rahmen des gesetzlichen Auftrags wird das Eisenbahn-Bundesamt weiterhin an den Lärmaktionsplanungen der Ballungsräume mitwirken.

Aus den Ergebnissen der zweiten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung ergeben sich für die künftige Lärmaktionsplanung und Lärmkartierung wertvolle Anregungen, die das Eisenbahn-Bundesamt zur Verbesserung des Verfahrens nutzen kann. Die Bürgerinnen und Bürger wünschen sich mehr Informationen sowohl zur Lärmaktionsplanung und deren Ablauf als auch zur Lärmsituation vor Ort und zu bereits durchgeführten Lärminderungsmaßnahmen. Die Teilnehmerszahl konnte durch frühzeitige Mitteilungen in der Presse und durch die bereits einige Monate vor Beginn der eigentlichen Beteiligung freigeschaltete Informations- und Beteiligungsplattform verbessert werden. In Teilen zeigt sich Unzufriedenheit mit der Beteiligung, da sich diese – aus Gründen der Auswertbarkeit – auf vordefinierte Fragen beschränkte. Die im Lärmaktionsplan vorgestellten Programme zur Minderung des Schienenverkehrslärms werden von vielen Teilnehmenden als sinnvoll erachtet, genauso wie zukünftige Investitionen in innovative Maßnahmen und beispielsweise Schallschutzwände, die sich durch ihr Erscheinungsbild in die Landschaft einfügen.

Rückblickend zeigt sich, dass Kommunen, Ballungsräume sowie Bürgerinnen und Bürger ähnliche Aussagen in Bezug auf die Lärmaktionsplanung treffen und teilweise Unverständnis über die Umsetzung des freiwilligen Lärmsanierungsprogrammes äußern. Grundsätzlich wird der Lärmaktionsplan als Dokumentation der Lärmsituation im Schienenverkehr positiv aufgenommen, jedoch wird der Wunsch nach konkreten Lärminderungsmaßnahmen, die sich aus der Lärmaktionsplanung ergeben sollen, deutlich zum Ausdruck gebracht.

Durch die beabsichtigte engere Verschränkung der Instrumente der Umgebungslärmrichtlinie – insbesondere der Lärmaktionsplanung – mit dem freiwilligen Lärmsanierungsprogramm des Bundes können zukünftig die Transparenz und Effizienz der Lärminderung unter Beteiligung der Öffentlichkeit verbessert werden.

Die Lärminderungsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes wird im Fünf-Jahres-Rhythmus fortgesetzt. Die Ergebnisse der Lärmkartierung zur Runde 4 werden im Jahr 2022 und der ausgearbeitete Lärmaktionsplan der Runde 4 voraussichtlich im Sommer 2023 veröffentlicht.

Ziel des Bundes ist es, bis 2020 den Schienenverkehrslärm bezogen auf das Jahr 2008 zu halbieren. Wenn nötig, werden die einzelnen Elemente der Strategie „Leise Schiene“ - Fördern, Ertüchtigen und Regulieren - nachgeschärft [6], um dieses bereits im Koalitionsvertrag 2013 gefasste und im Koalitionsvertrag von 2018 [7] bekräftigte Ziel zu erreichen.



Anhang

Übersicht der Kommunen, die eine Stellungnahme eingereicht haben (ohne Ballungsräume)

Ort	Bundesland
Aalen	Baden-Württemberg
Allensbach	Baden-Württemberg
Altdorf bei Nürnberg	Bayern
Altenstadt an der Waldnaab	Bayern
Aschaffenburg	Bayern
Bad Dürkheim	Rheinland-Pfalz
Bad Endorf	Bayern
Bad Honnef	Nordrhein-Westfalen
Bad Nauheim	Hessen
Bad Vilbel	Hessen
Bietigheim-Bissingen	Baden-Württemberg
Bissendorf	Niedersachsen
Bitterfeld-Wolfen	Sachsen-Anhalt
Bobenheim-Roxheim	Rheinland-Pfalz
Brieselang	Brandenburg
Büchen	Schleswig-Holstein
Burgdorf	Niedersachsen
Delitzsch	Sachsen
Delmenhorst	Niedersachsen

Ort	Bundesland
Deutsch Evern	Niedersachsen
Dietzenbach	Hessen
Dillenburg	Hessen
Dinslaken	Nordrhein-Westfalen
Drei Gleichen	Thüringen
Dreieich	Hessen
Durmersheim	Baden-Württemberg
Eberbach	Baden-Württemberg
Eching	Bayern
Eichenzell	Hessen
Eisenach	Thüringen
Eitorf	Nordrhein-Westfalen
Eppenrod	Rheinland-Pfalz
Ergolding	Bayern
Essenbach	Bayern
Ettlingen	Baden-Württemberg
Feucht	Bayern
Flieden	Hessen
Frankenthal	Rheinland-Pfalz

Ort	Bundesland
Frankfurt (Oder)	Brandenburg
Friedrichshafen	Baden-Württemberg
Fulda	Hessen
Gauting	Bayern
Geislingen an der Steige	Baden-Württemberg
Gießen	Hessen
Gladbeck	Nordrhein-Westfalen
Gondelsheim	Baden-Württemberg
Gotha	Thüringen
Gräfelfing	Bayern
Grasbrunn	Bayern
Gröbenzell	Bayern
Großbeeren	Brandenburg
Großkarolinenfeld	Bayern
Grünberg	Hessen
Hagenow	Mecklenburg-Vorpommern
Hanau	Hessen
Hann. Münden	Niedersachsen
Heiligenstadt	Thüringen
Heilsbronn	Bayern
Helmstedt	Niedersachsen
Hockenheim	Baden-Württemberg
Hoyerswerda	Sachsen
Hünfeld	Hessen
Kamen	Nordrhein-Westfalen
Königswinter	Nordrhein-Westfalen
Kornwestheim	Baden-Württemberg
Kraichtal	Baden-Württemberg
Kriftel	Hessen
Kronach	Bayern
Landkreis Marburg-Biedenkopf	Hessen
Landshut	Bayern
Langenfeld	Rheinland-Pfalz
Langenfeld (Rheinland)	Nordrhein-Westfalen
Langenzenn	Bayern
Lehrte	Niedersachsen
Lindau	Bayern
Lörrach	Baden-Württemberg
Lübbenau/Spreewald	Brandenburg
Mahlberg	Baden-Württemberg
Maxhütte-Haidhof	Bayern
Meerbusch	Nordrhein-Westfalen
Melle	Niedersachsen
Melsungen	Hessen
Meppen	Niedersachsen
Mörfelden-Walldorf	Hessen
Mühlacker	Baden-Württemberg
Müllheim	Baden-Württemberg
Nauheim	Hessen
Neufahrn bei Freising	Bayern
Neuhof	Hessen
Neu-Isenburg	Hessen
Neumarkt i.d. OPf.	Bayern
Nidderau	Hessen
Oberdachstetten	Bayern
Oberschleißheim	Bayern

Ort	Bundesland
Oberursel (Taunus)	Hessen
Oerlenbach	Bayern
Osterhofen	Bayern
Papenburg	Niedersachsen
Petersberg	Hessen
Pfungstadt	Hessen
Pirna	Sachsen
Planegg	Bayern
Plochingen	Baden-Württemberg
Pressig	Bayern
Probstzella	Thüringen
Radolfzell am Bodensee	Baden-Württemberg
Rangsdorf	Brandenburg
Ratingen	Nordrhein-Westfalen
Regenstauf	Bayern
Renningen	Baden-Württemberg
Rheda-Wiedenbrück	Nordrhein-Westfalen
Rheinstetten	Baden-Württemberg
Riedstadt	Hessen
Rodgau	Hessen
Rohrbach (Pfaffenhofen a.d. Ilm)	Bayern
Rosenheim	Bayern
Roth	Bayern
Rottendorf	Bayern
Rudolstadt	Thüringen
Samtgemeinde Nienstädt	Niedersachsen
Sandersdorf-Brehna	Sachsen-Anhalt
Sankt Augustin	Nordrhein-Westfalen
Schwabach	Bayern
Schwandorf	Bayern
Seelze	Niedersachsen
Sehnde	Niedersachsen
Sinzing	Bayern
Speyer	Rheinland-Pfalz
Sulzbach (Taunus)	Hessen
Trier	Rheinland-Pfalz
Türkenfeld	Bayern
Ubstadt-Weiher	Baden-Württemberg
Unkel	Rheinland-Pfalz
Unna	Nordrhein-Westfalen
Unterföhring	Bayern
Unterschleißheim	Bayern
Vallendar	Rheinland-Pfalz
Valley	Bayern
Wächtersbach	Hessen
Wallmenroth	Rheinland-Pfalz
Wegberg	Nordrhein-Westfalen
Weißenthurm	Rheinland-Pfalz
Wiesloch	Baden-Württemberg
Winnenden	Baden-Württemberg
Wittenberg	Sachsen-Anhalt
Witzenhausen	Hessen
Wolfsburg	Niedersachsen
Wunstorf	Niedersachsen
Wustermark	Brandenburg
Zorneding	Bayern

Fragebogen zur ersten Öffentlichkeitsbeteiligung

1. Frage:

„Wie sehr fühlen Sie sich durch Schienenverkehrslärm an dem genannten Ort gestört?“ (nur eine Antwort möglich)

- 1.1 Stark
- 1.2 Mittel
- 1.3 Gering bis gar nicht
- 1.4 Keine Angabe

2. Frage:

„Durch welche Art des Eisenbahnverkehrs fühlen Sie sich vornehmlich gestört?“ (nur eine Antwort möglich)

- 2.1 Personenverkehr
- 2.2 Güterverkehr
- 2.3 Personen- und Güterverkehr
- 2.4 Keine Angabe

3. Frage:

„Welche Geräusche des Eisenbahnbetriebes stören Sie besonders?“ (Mehrfachnennungen möglich)

- 3.1 Fahrgeräusche
- 3.2 Bremsgeräusche
- 3.3 Schienenstoßgeräusche
- 3.4 Kurvenquietschen
- 3.5 Brückendröhnen
- 3.6 Warnsignale
- 3.7 Andere Geräuschquelle(n)
- 3.8 Keine Angabe

4. Frage:

„In welchem Zeitraum bzw. welchen Zeiträumen werden Sie durch Schienenverkehrslärm gestört?“ (Mehrfachnennungen möglich)

- 4.1 Tagsüber von 6 bis 18 Uhr
- 4.2 Abends von 18 bis 22 Uhr
- 4.3 Nachts von 22 bis 6 Uhr
- 4.4 Keine Angabe

5. Frage:

„Wo fühlen Sie sich besonders durch Schienenverkehrslärm belästigt?“ (nur eine Antwort möglich)

- 5.1 Zuhause (bei geschlossenen Fenstern/Türen)
- 5.2 Zuhause (im Freien und bei geöffneten Fenstern)
- 5.3 Am Arbeitsplatz / Bei der Arbeit
- 5.4 Im öffentlichen Raum (z.B. Park, Naherholungsgebiet)
- 5.5 Keine Angabe

6. Frage:

„Bei welchen Tätigkeiten beeinträchtigt oder stört Sie der Schienenverkehrslärm?“ (Mehrfachnennungen möglich)

- 6.1 Beim Einschlafen und Durchschlafen
- 6.2 Beim Entspannen
- 6.3 Beim Arbeiten
- 6.4 Bei Freizeitaktivitäten
- 6.5 Keine Angabe

7. Frage:

„Sind Ihnen im Bereich des von Ihnen angegebenen Ortes Lärminderungsmaßnahmen bekannt? Wenn ja, welche?“ (Mehrfachnennungen möglich)

- 7.1 Mir sind keine Lärminderungsmaßnahmen bekannt
- 7.2 Lärmschutzwand
- 7.3 Lärmschutzfenster
- 7.4 Sonstige Maßnahmen
- 7.5 Keine Angabe

8. Frage:

„Welche (weiteren) Maßnahmen zur Lärminderung halten Sie an dem angegebenen Ort für am geeignetsten?“ (nur eine Antwort möglich)

- 8.1 Ich halte keine weiteren Maßnahmen für erforderlich
- 8.2 Am Zug (z.B. geringere Fahrgeräusche)
- 8.3 An der Strecke (z.B. Lärmschutzwand)
- 8.4 Am Gebäude (z.B. Lärmschutzfenster)
- 8.5 Keine Angabe

9. Frage:

„Fühlen Sie sich durch andere Lärmquellen gestört? Wenn ja, welche?“ (Mehrfachnennungen möglich)

- 9.1 Straßenverkehr
- 9.2 Straßenbahnverkehr
- 9.3 Flugverkehr
- 9.4 Schifffahrtsverkehr
- 9.5 Industrie und Gewerbe
- 9.6 Nachbarschaft und Öffentliches Leben
- 9.7 Keine weiteren Lärmquellen
- 9.8 Keine Angabe

10. Frage:

„Ist Schienenverkehrslärm bei Ihnen vor Ort das vordringlichste Lärmproblem?“ (nur eine Antwort möglich)

- 10.1 Ja
- 10.2 Nein
- 10.3 Keine Angabe

11. Frage:

„Fühlen Sie sich ausreichend über vorhandene und geplante Maßnahmen des freiwilligen Lärmsanierungsprogrammes des Bundes informiert?“ (nur eine Antwort möglich)

- 11.1 Ja
- 11.2 Nein
- 11.3 Das Programm ist mir nicht bekannt
- 11.4 Keine Angabe

12. Frage:

„Ist Ihnen aufgefallen, dass Güterzüge im Fahrbetrieb durch technische Maßnahmen am Zug in den letzten Jahren leiser geworden sind?“ (nur eine Antwort möglich)

- 12.1 Ja
- 12.2 Nein
- 12.3 Keine Angabe

Abkürzungs- und Literaturverzeichnis

BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BImSchV	Bundes-Immissionsschutzverordnung
BKG	Bundesamt für Kartographie und Geodäsie
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BR	Ballungsraum
BÜ/EÜ	Bahnübergang/Eisenbahnübergang
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
dB(A)	Dezibel, Einheit für den Schalldruckpegel unter Berücksichtigung der A-Bewertung (siehe Teil A)
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
GÜB	Güterumgehungsbahn
K-Sohle	Komposit-Bremssohle
LAP	Lärmaktionsplanung / Lärmaktionsplan
L_{DEN}	Tag-Abend-Nacht-Lärmindex (siehe Teil A)
LKZ	Lärmkennziffer
LL-Sohle	„low noise, low friction“-Bremssohle
L_{Night}	Nacht-Lärmindex (siehe Teil A)
LSW	Lärmschutzwand
ÖB	Öffentlichkeitsbeteiligung
OEG	Oberrheinische Eisenbahn-Gesellschaft
OT	Ortsteil
PFA	Planfeststellungsabschnitt
RRX	Rhein-Ruhr-Express
Schall 03	Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV), Anlage 2 - Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege (siehe Teil A)
SGV	Schienengüterverkehrskorridor
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
TA Lärm	Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm)
TEN-(V)-Korridor	Transeuropäische (Verkehrs-)netze, engl. Trans-European-Networks (siehe Teil A)
UBA	Umweltbundesamt
VBEB	Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm
VBUSch	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienenwegen

-
- [1] Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, „Lärmvorsorge und Lärmsanierung an Schienewegen,“ (Online): <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/laermvorsorge-und-laermsanierung.html>. (Zugriff am 30. Mai 2018).
- [2] Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.), „Lärmschutz im Schienenverkehr“, Berlin, 2016.
- [3] Eisenbahn-Bundesamt Fahrzeugeinstellungsregister, Bonn, Mai 2018.
- [4] Das Europäische Parlament und der Rat der Europäischen Union, „Richtlinie 2002/49/EG des europäischen Parlamentes und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“, Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften, 2002.
- [5] Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, „Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienenwegen (VBUSch)“, 2006.
- [6] Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, „Pressemitteilung: Minister stellt Strategie „Leise Schiene“ vor“, 09. März 2016. (Online): <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2016/031-dobrindt-leiseschiene.html>. (Zugriff am 30. Mai 2018).
- [7] Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD 19. Legislaturperiode, Berlin, März 2018.

Impressum

Herausgeber

Eisenbahn-Bundesamt (EBA)
Heinemannstraße 6
53175 Bonn

Stand

August 2018

Inhaltliche Redaktion

Referat 53: Lärmkartierung, Lärmaktionsplanung und Geoinformation

Gestaltung

Mithat Serbest

Bildnachweise

Deutsche Bahn AG:
Georg Wagner, Titelseite
Volker Emersleben, Seite 6 + 128
Holger Peters, Seite 14
C3 Creative Code and Content GmbH, Seite 124
Michael Neuhaus, Seite 130

Druck

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)

Kontakt

Telefon: 0228 – 98260
E-Mail: lap@eba.bund.de
Internet: www.laermaktionsplanung-schiene.de

Hinweis

Das Dokument wird kostenlos abgegeben und ist nicht zum Verkauf bestimmt.

