

# Feste Fehmarnbeltquerung

– Beratung des Projektbeirates beim Schutz vor Lärm

*Christian Popp*

LÄRMKONTOR GmbH



## ▶ Lärmvorsorge

## ► Bundes-Immissionsschutzgesetz

*§ 38 Beschaffenheit und Betrieb von Fahrzeugen*

### § 41 Straßen und Schienenwege

Bau oder wesentliche Änderung von Eisenbahnen

### § 42 Entschädigung für Schallschutzmaßnahmen

aktiv vor passiv, Entschädigung in Geld

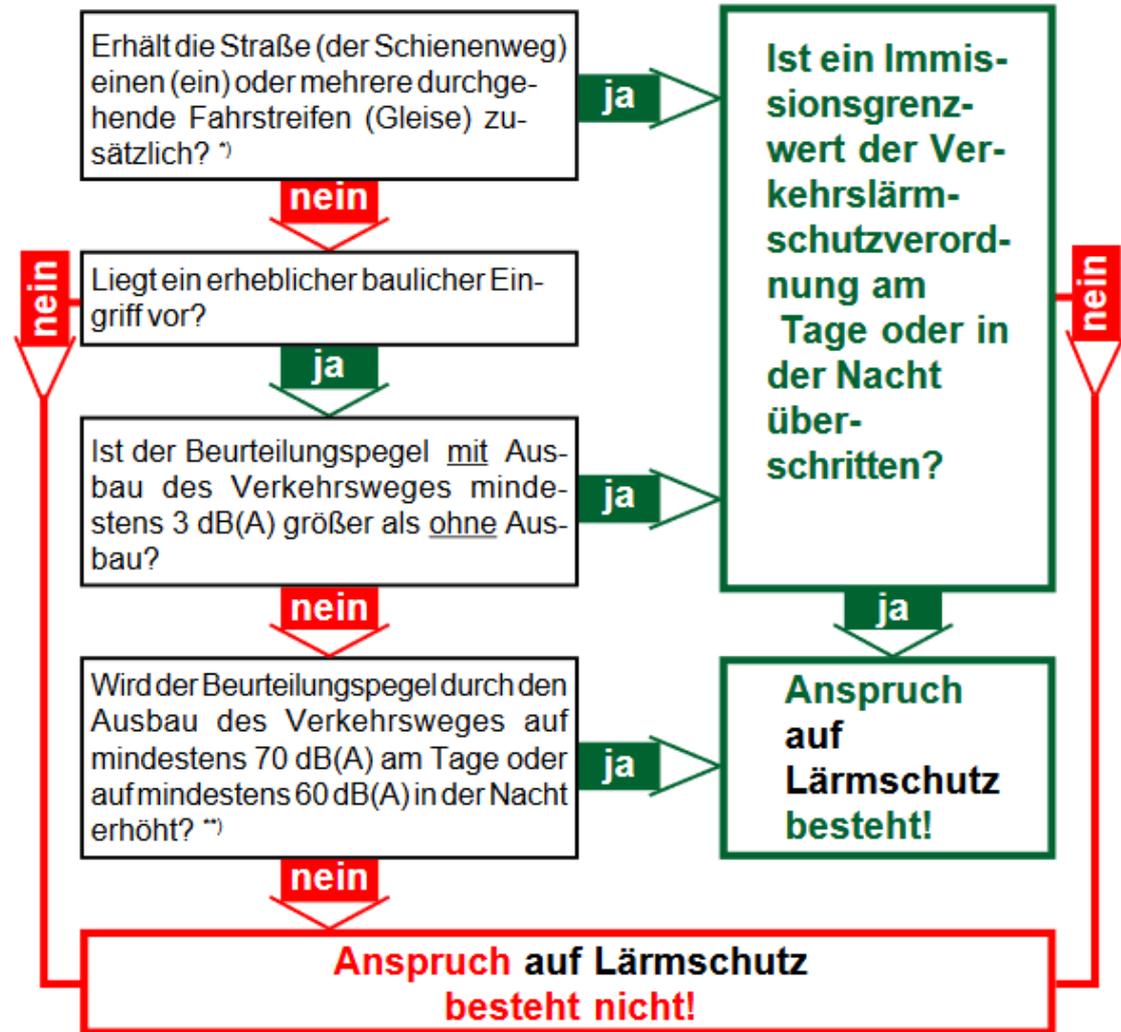
### § 43 Rechtsverordnung der Bundesregierung

- **Grenzwerte** (16. BImSchV)
- **Berechnungsverfahren** (16. BImSchV)
- **Schallschutzmaßnahmen an baulichen Anlagen** (24. BImSchV)
- **Abschlag von 5 Dezibel (A) entfiel am 1. Januar 2015**

► **Verkehrslärmschutzverordnung**

**§ 1  
Anwendungsbereich**

(1) Die Verordnung gilt für den **Bau** oder die **wesentliche Änderung** von ... Schienenwegen



## ► Verkehrslärmschutzverordnung

### § 2 Immissionsgrenzwerte

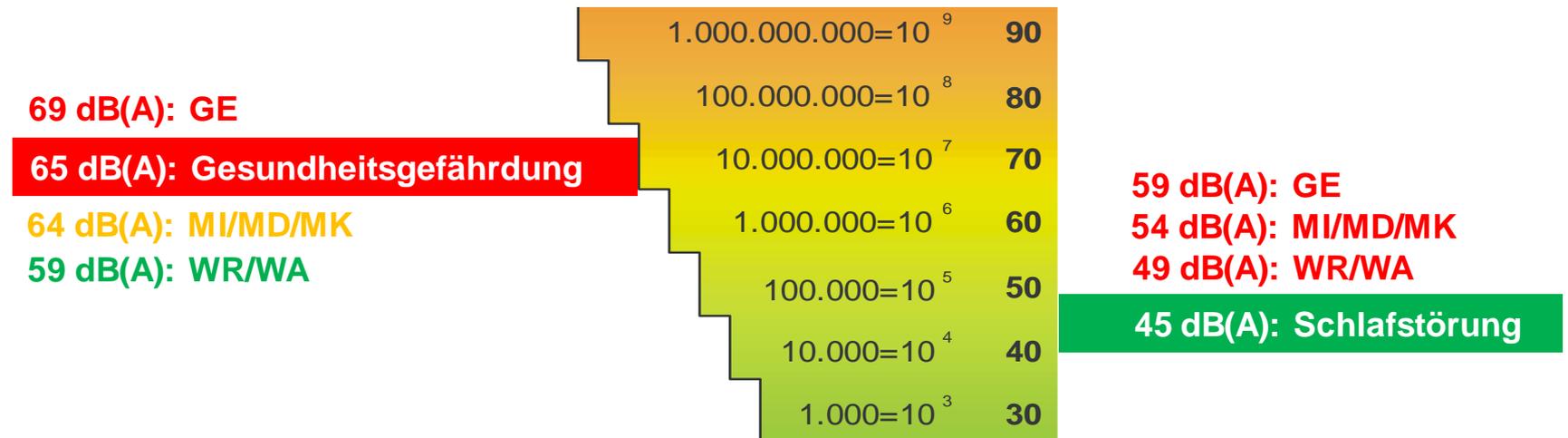
(1) Zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsrgeräusche ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung sicherzustellen, daß der Beurteilungspegel einen der folgenden **Immissionsgrenzwerte** nicht überschreitet:

1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen  
Tag: 57 Dezibel (A)      Nacht: 47 Dezibel (A)
2. in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten  
Tag: 59 Dezibel (A)      Nacht: 49 Dezibel (A)
3. in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten  
Tag: 64 Dezibel (A)      Nacht: 54 Dezibel (A)
4. in Gewerbegebieten  
Tag: 69 Dezibel (A)      Nacht: 59 Dezibel (A)

► Grenzwerte der Lärmvorsorge und Lärmwirkungen

**Tag** (6 bis 22 Uhr)

**Nacht** (22 bis 6 Uhr)



## ▶ Lärmsanierung

► **Lärmsanierungsrichtlinie**

Referat LA 18

Berlin, 07.05.2014

LA 18.5185.7/10 - 2051603

**Richtlinie**

**zur**

**Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung  
an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes**

## ► Immissionsgrenzwerte

Mit dem Bundeshaushaltsgesetz für das Jahr 2016 wurden die Grenzwerte für die Lärmsanierung um 3 dB (A) abgesenkt und betragen nunmehr:

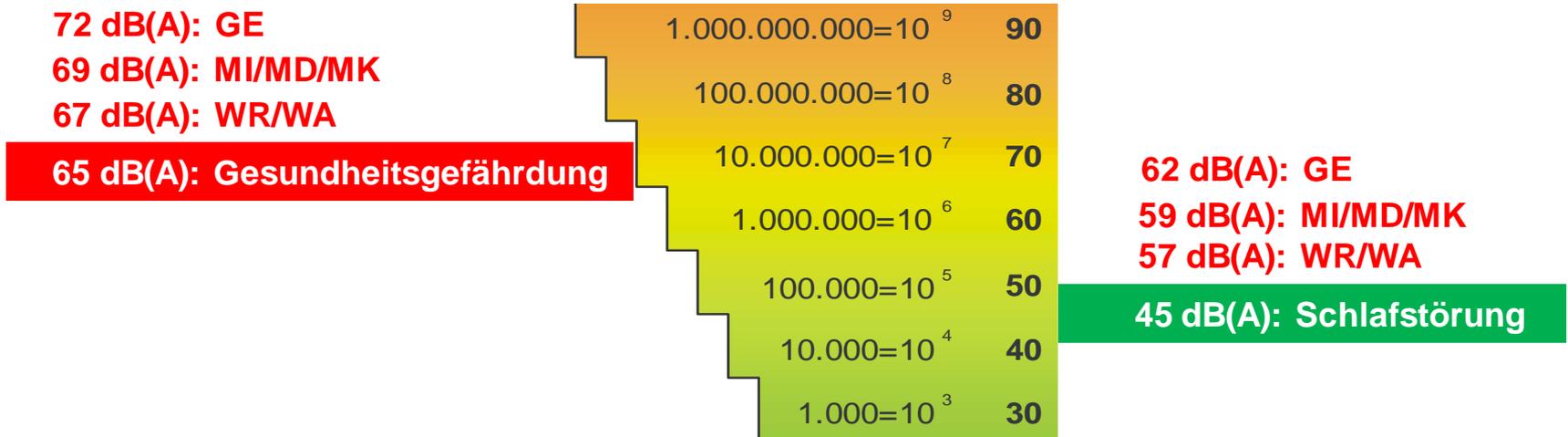
<b>Gebietskategorie</b>	<b>Tag</b>	<b>Nacht</b>
	(6:00 bis 22:00 Uhr)	(22:00 bis 6:00 Uhr)
Krankenhäuser, Schulen, reine/allgemeine Wohngebiete	<b>67</b>	<b>57</b>
Kern-, Dorf- und Mischgebiete	<b>69</b>	<b>59</b>
Gewerbegebiete	<b>72</b>	<b>62</b>

Quelle: BMVI nach Erläuterungen zum Bundeshaushaltsplan Epl 12 Kapitel 1202 Titel 891 05

► Grenzwerte der Lärmsanierung und Lärmwirkungen

**Tag** (6 bis 22 Uhr)

**Nacht** (22 bis 6 Uhr)



## ► Aufnahme in das Gesamtkonzept der Lärmsanierung

(3) Maßgeblich für die Aufnahme in das Gesamtkonzept der Lärmsanierung und die Reihenfolge sind

- a) die Höhe des Beurteilungspegels, wenn dieser die im Bundeshaushalt aufgeführten maßgeblichen Immissionsgrenzwerte nach § 1 Absatz 4 dieser Richtlinie für die Lärmsanierung überschreitet,
- b) die Anzahl der betroffenen Wohneinheiten,
- c) Verhältnismäßigkeit der Lärmsanierungsmaßnahme,

## ▶ Schallschutzmaßnahmen

## ► Schallschutzmaßnahmen

### Aktive Maßnahmen

- Schallschutzwände und -wälle
- Maßnahmen zur Brückenentdröhnung
- Schienenschmiereinrichtung zur Minderung des Kurvenquietschens
- Schienenschleifen etc.

### Innovative Maßnahmen (Konjunkturprogramm II)

- Schienenstegdämpfer und -abschirmungen
- niedrige Schallschutzwände am Gleis und Gabionenwände
- besonders geformte Schallschutzwände, die den Schall ins Schotterbett reflektieren

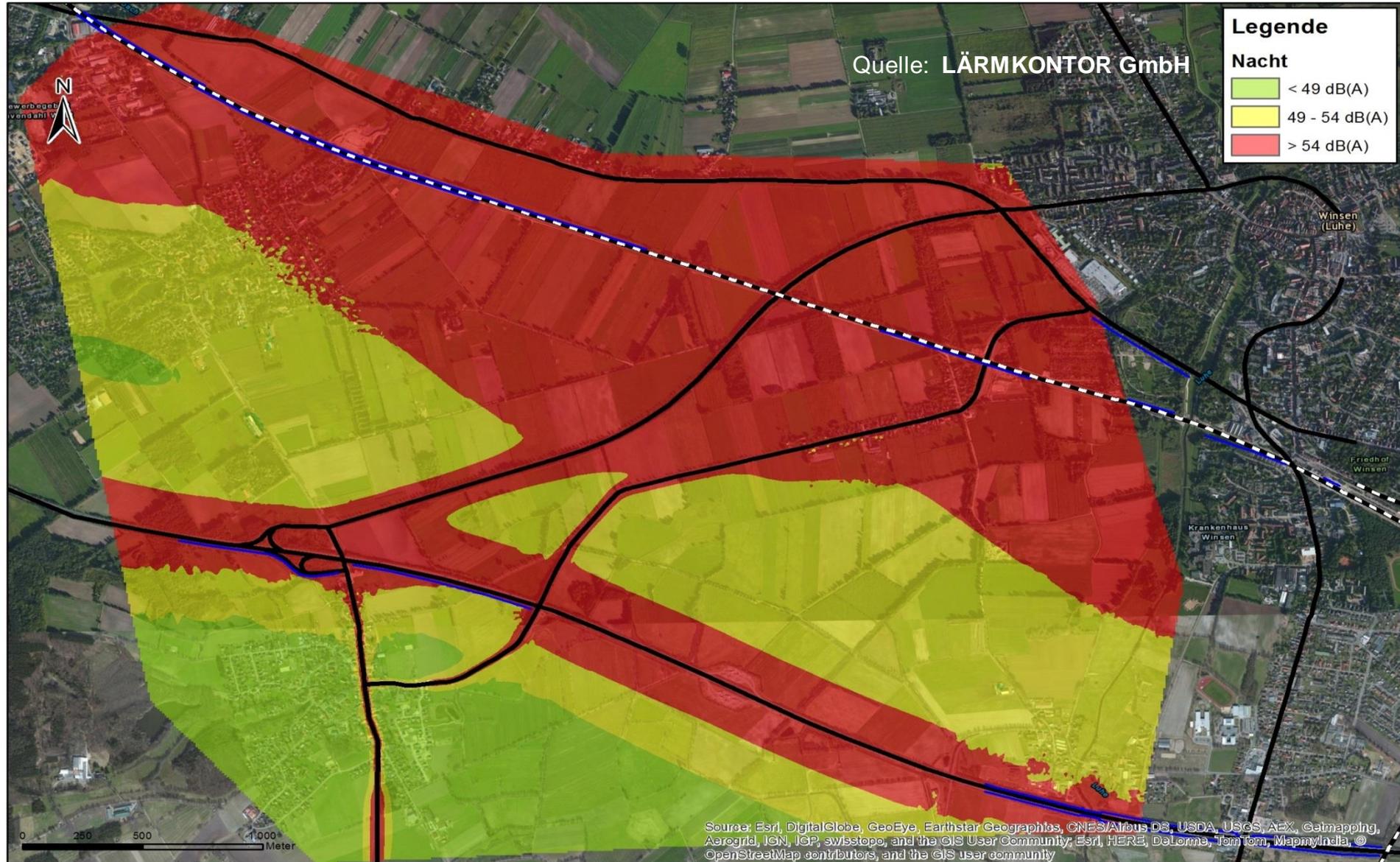
### Passive Maßnahmen

- Schallschutzfenster und schallgedämmte Lüftungseinrichtungen
- Lärmschutz an Wänden und Dächern

**Balkone, Terrassen?**

## ▶ **Gesamtbelastung**

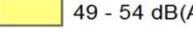
## ► Ashausen -> Unterlüß/Suderburg (Straße + Schiene heute)



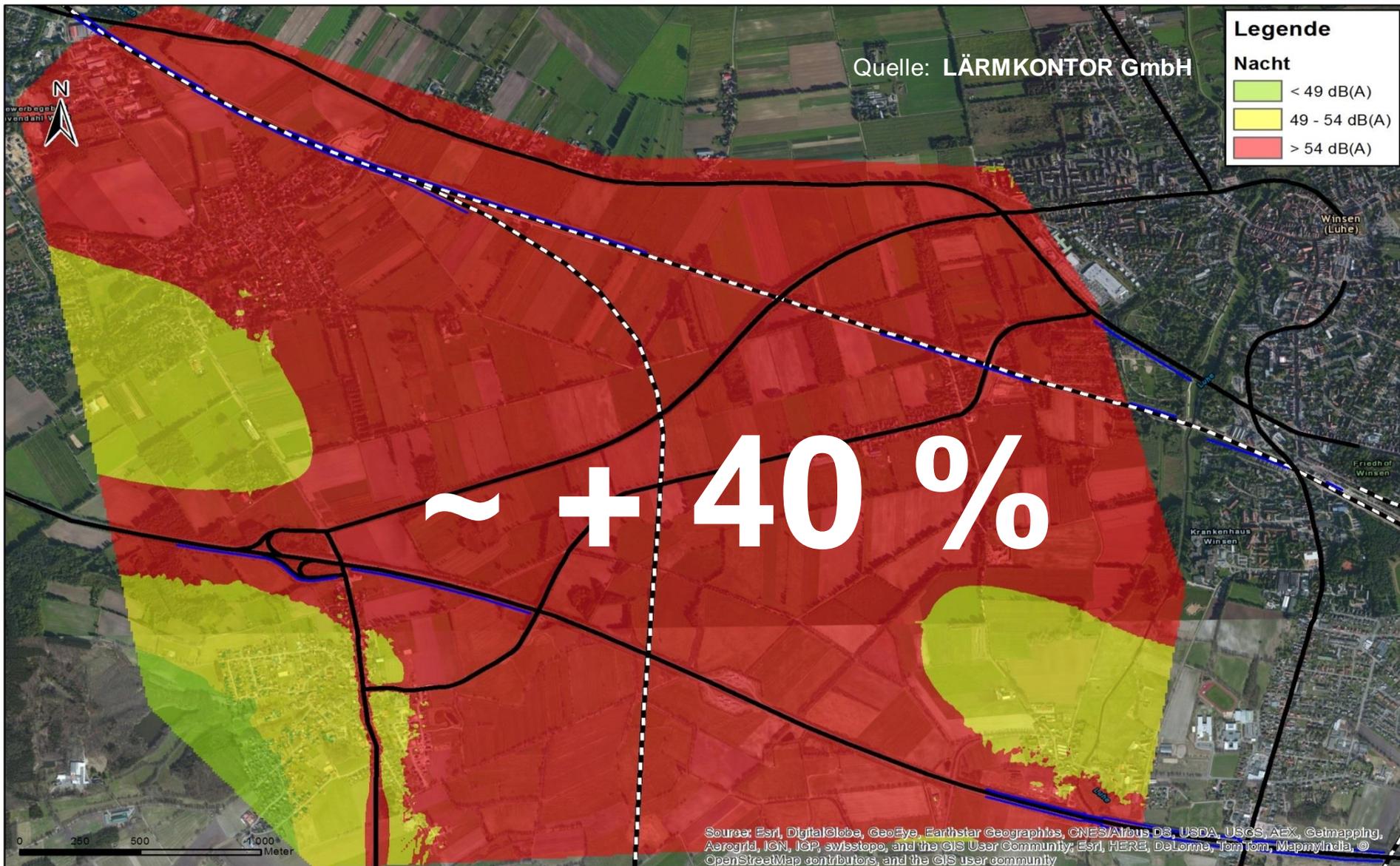
► Ashausen -> Unterlüß/Suderburg (Straße+Schiene zukünftig(?))

**Legende**

**Nacht**

	< 49 dB(A)
	49 - 54 dB(A)
	> 54 dB(A)

Quelle: LÄRMKONTOR GmbH



~ + 40 %

▶ **BT-Drucksache 18/7365**

**Deutscher Bundestag**

**18. Wahlperiode**

**Drucksache 18/7365**

26.01.2016

**Antrag**

**der Fraktionen der CDU/CSU und SPD**

**Menschen- und umweltgerechte Realisierung europäischer Schienennetze**

► **BT-Drucksache 18/7365**

„Im Planungsprozess für Güterverkehrsstrassen sind regelmäßig **Widerstände der Anwohner und Kommunen** festzustellen, weil die befürchtete Lärmbelästigung hoch sein und die Wohnqualität auf Dauer belastet werden kann.

Während bei anderen Verkehrsprojekten häufig mit Wertschöpfungspotentialen für die jeweilige Region durch bessere Erreichbarkeit argumentiert werden kann, **erschwert** das Bewusstsein – als Teil einer Transitregion laute, schnelle Güterzüge lediglich im europäischen Gesamtinteresse als Anwohner akzeptieren zu sollen – **die Zustimmung vor Ort.**“

## ► BT-Drucksache 18/7365

„Das Projekt **Rheintalbahn** zeigt beispielhaft, dass es in Ausnahmefällen erforderlich sein kann, die Akzeptanz für den ökologisch bedeutsamen Verkehrsträger Schiene und notwendige Ausbaumaßnahmen durch ergänzende Maßnahmen sicherzustellen. Es gilt dabei, eine ausgewogene Güterabwägung vorzunehmen mit dem Ziel, zu gewährleisten, dass Menschen und Umwelt auch unter Zurückstellung haushaltsrechtlicher Vorgaben zur Wirtschaftlichkeit (§ 7 der Bundeshaushaltsordnung – BHO) so wenig wie möglich belastet werden.

Wo es trotzdem unumgänglich ist, muss dies möglichst umwelt- und anwohnerfreundlich geschehen, wie es im Rheingraben aufgrund der besonderen Bedingungen vor Ort vonnöten ist. Denn der Rheingraben im südbadischen Raum ist in besonderer Weise von der zukünftigen verkehrlichen Entwicklung betroffen.“

Es haben sich dort zahlreiche Bürgerinitiativen gebildet, die im Einklang mit Vertretern der Region Lärmschutz in einem Umfang fordern, der das vom Gesetzgeber in diesen Fällen vorgesehene Maß deutlich übersteigt. Dabei geht es um Tunnellösungen, um alternative Trassierungen und um andere Maßnahmen des Lärmschutzes, die über das gesetzliche Maß hinausgehen.

**Der Deutsche Bundestag hat daher die konstruktive Zusammenarbeit von Bund, Land, Region, Deutscher Bahn AG und Bürgerinitiativen im Projektbeirat Rheintalbahn als gutes Beispiel für die Einbindung der betroffenen Bevölkerung in die Planungen des Ausbaus gewürdigt.**

## ▶ BT-Drucksache 18/7365

Der Deutsche Bundestag beschließt

### 1. in Fällen

- a. besonderer **regionaler Betroffenheit**
- b. durch die **Realisierung von Schienengütertrassen**
- c. der **Verkehrskorridore des TEN-Verkehr-Kernnetzes**, die
- d. durch **EU-Mittel (CEF) bezuschussungsfähig** sind, auch künftig
- e. die konstruktive **Zusammenarbeit der Akteure vor Ort zu unterstützen** und
- f. deren **Vorschläge bei der Erarbeitung konkreter Lösungen besonders zu berücksichtigen**;

### 2. aus den jeweils dort gewonnenen Empfehlungen **im Einzelfall**

- a. konkrete **Beschlüsse an die Bundesregierung zu formulieren**.
- b. um **im Einzelfall im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel**
- c. einen besonderen – **über das gesetzliche Maß hinausgehenden – Schutz von Anwohnern und Umwelt** erreichen zu können;

## ▶ BT-Drucksache 18/7365

3. dabei können künftig die Grundsätze und Maßstäbe zur Anwendung kommen, die durch den Projektbeirat Rheintalbahn gesetzt worden sind. Dies gilt zum Beispiel
  - a. der **Form der Zusammenarbeit von Bund, Land, regionalen Vertretern, Bürgerinitiativen und Bahn** im Projektbeirat und
  - b. hinsichtlich der Bewertungsmaßstäbe für einen umwelt- und menschengerechten Ausbau, die jeweils im Einzelfall begründete alternative Trassierungen und andere über das gesetzlich erforderliche Maß hinausgehende Maßnahmen des Lärmschutzes zulassen können, **um Mehrkosten durch nachträgliche Umplanungen und lange Verfahrensdauern zu vermeiden und um eine unverzügliche Umsetzung zu erreichen**;
4. bei Realisierung von **Schienengütertrassen** im Rahmen der **Verkehrskorridore des TEN-Verkehr-Kernetzes** die **rechtliche Gleichstellung von Ausbaustrecken an Neubaustrecken** sicherzustellen.

Berlin, den 26. Januar 2016

Volker Kauder, Gerda Hasselfeldt und Fraktion

Thomas Oppermann und Fraktion

**Dieser Antrag wurde am 28.02.2016 einstimmig angenommen.**

▶ **Die nächsten Schritte**

<b>Teambildung</b> Akustik Recht	<b>X-5</b>
--	------------

<b>aktuellen (rechtlichen) Stand recherchieren</b>	<b>X-4</b>
--	------------

<b>Prüfkriterien entwickeln, etwa</b> formale Rahmenbedingungen prüfen Eingangsdaten prüfen Ergebnisse auf Plausibilität prüfen Anzahl der verbleibenden Schutzfälle Kosten zur Lösung der verbleibenden Schutzfälle Naherholungsgebiete geschützt	
<b>und abstimmen</b>	<b>X-3</b>

<b>Forderungen definieren, etwa</b> Vollschutz von Wohnnutzung Schutz Touristischer Nutzungen Schutz von Natur und Landschaft Trog- und Einschnittlagen prüfen Einfügung in Orts- und Landschaftsbild	<b>X-2</b>
<b>und abstimmen</b>	<b>X-1</b>

<b>Ziele der Region festlegen</b>	<b>X-1</b>
-----------------------------------	------------

<b>Planfeststellungsunterlagen liegen vor</b>	<b>Monat X</b>
---	--------------------

## ► Zusammenfassung

- **Die DB AG kann und wird an Schallschutz nur anbieten, was der Gesetzgeber fordert!**  
Das ist Lebens- und Berufserfahrung!
- **Berechnungen nach der neuen Schall03 verleiten förmlich zu „Ungenauigkeiten“!**  
Erfahrungen aus Rheintalbahn und ALPHA-E!
- **Alle Planfeststellungsabschnitte müssen gleich behandelt werden!**  
Erfahrungen aus Rheintalbahn und 3. Gleis Stelle – Lüneburg!
- **Vollschutz ist durchsetzbar!**  
Erfahrungen aus Rheintalbahn und (theoretisch) ALPHA-E!
- **Lärmsanierung kann offensiv interpretiert werden!**  
Erfahrungen aus (theoretisch) ALPHA-E und 3. Gleis Stelle – Lüneburg!
- **Plan(feststellungs)verfahren müssen fachkundig begleitet werden!**  
Das ist Berufserfahrung!

## Quellen:

- Anlage 1 BT-Drucksache 18/7365 vom 26.01.2016 - Menschen- und umweltgerechte Realisierung europäischer Schienennetze
- Anlage 2 Maßnahmen zur Lärmsanierung als Baustein der Lärminderung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes - Gesamtkonzept der Lärmsanierung (Stand März 2013, Az: LA 18/5185.7/20)
- Anlage 3 Verkehrslärmschutz an Bestandsstraßen (Wissenschaftliche Dienste des Deutschen Bundestages, 03.03.2016)
- Anlage 4 Lärmschutz - Der leisen Bahn gehört die Zukunft (Deutsche Bahn AG, Oktober 2014)
- Anlage 5 Lärm an der Rheintalbahn - Land springt Bresche (Stuttgarter Nachrichten, 17.06.2015)
- Anlage 6 Abschlussdokument zum Dialogverfahren Schiene-Nord (5. November 2015)