

Fachbeitrag zum übergesetzlichen Lärmschutz im Zusammenhang mit dem Ausbau der Schienenanbindung zur FBQ

Christian Popp
Hamburg ■ Niedersachsen



Untersuchungsleitende Fragen

1. Welche Kriterien und Merkmale können angewendet werden, um den Bedarf von „übergesetzlichem Lärmschutz“ zu ermitteln und zu messen?
2. Welche Schutzziele sind dabei zu berücksichtigen?
3. Welche Rolle kann eine Gesamtlärmbetrachtung Straße/Schiene spielen und wie kann sie berücksichtigt werden?
4. In welchen Bereichen kann „übergesetzlicher Lärmschutz“ stattfinden (Tourismus, Straße, Schiene, ...)?

Bearbeitungsstufen

Stufe 1

Die Ausschreibung sagt hierzu:

„In der ersten Arbeitsstufe geht es um die theoretische Ermittlung von Themen und Kriterien, die für einen übergesetzlichen Lärmschutz Bedeutung haben können.“

AP 0:

Abstimmung

AP 1:

Entwicklung eines Konzeptes zur Ermittlung von übergesetzlichem Lärmschutz

AP 2:

Formulierung der Forderungen und Ziele der Region

AP 1

1. Auftaktgespräch beim Auftraggeber
2. Aufbereitung und ggf. Ergänzung der untersuchungsleitenden Fragenstellungen
3. Klärung nicht den „übergesetzlichen Lärmschutz“ unmittelbar berührender Fragen
4. Vorbereitung eines Fachgesprächs in unseren Räumen zum Thema „Übergesetzlicher Lärmschutz – was ist das und in welchem Maße ist er auf die Hinterlandanbindung anwendbar“
5. Durchführung eines eintägigen Fachgesprächs unter Teilnahme des Auftraggebers in unseren Räumen (Option 1: Dr. John / Option 2: Prof. Hecht)
6. Entwicklung und Abstimmung eines Definitionsvorschlages für den Begriff „Übergesetzlicher Lärmschutz“
7. Präsentation der AP1-Ergebnisse beim Auftraggeber (Termine in der Region **(Termine 1 + 2)**)

AP 2

1. Nachbereitung der am Ende des AP 1 präsentierten Ergebnisse unter Berücksichtigung der beim Vortrag aufgenommenen Anregungen
2. Identifizierung der Ziele der Region
3. Ableitung möglicher Forderungen aus dem vorangegangenen Arbeitsschritt und den Ergebnissen von AP 1
4. Erarbeitung des Zwischenberichtes
5. Präsentation der AP2-Ergebnisse beim Auftraggeber
6. Termine in der Region (**Termine 3 + 4**)

Bearbeitungsstufen

Stufe 2

Die Ausschreibung sagt hierzu:

„In der Stufe 2 geht es um die konkrete Anwendung und Umsetzung, auf Basis der schalltechnischen Untersuchung der Bahn vorliegen sowie um die Begleitung des Arbeitsprozesses des Projektbeirates und dessen fachliche Beratung.“

AP 3:

Vorschläge für einen übergesetzlichen Lärmschutz

AP 3

1. Prüfung der Schalltechnischen Untersuchung der DB AG
2. Erstellung und Abstimmung des Prüfberichtes
3. Abschnittweise Betrachtung der für den „übergesetzlichen Lärmschutz“ in Frage kommenden Trassenabschnitte und Entwicklung von Maßnahmen(paketen)
(**Termine 5 + 6** in der Region)
4. Präsentation und Abstimmung der einzufordernden Maßnahmen(pakete)
(**Termine 7 + 8** in der Region)
5. Option 3: Prüfung der Schalltechnischen Untersuchung der DB AG nach deren Aktualisierung
6. Option 4: Erstellung und Abstimmung des Prüfberichtes
7. Erarbeitung des Schlussberichtes
8. Präsentation der AP3-Ergebnisse beim Auftraggeber
(**Termine 9 + 10** in der Region)

Untersuchungsleitende Fragen

Welche Kriterien und Merkmale können angewendet werden, um den Bedarf von „übergesetzlichem Lärmschutz“ zu ermitteln und zu messen?

Optimaler oder auch „übergesetzlicher Lärmschutz“ wird zurzeit (etwa vom Projektbeirat ALPHA in Niedersachsen) beispielsweise mit folgenden Attributen belegt:

- *Ausschöpfung aller technischen Möglichkeiten des aktiven Lärmschutzes*
- *Volllärmschutz (Mittelungspegel 59 dB(A) tags / 49 dB(A) nachts) für alle bewohnten Siedlungsbereiche auch bei Mehrbelastungen von Streckenabschnitten, die nicht durch Baumaßnahmen betroffen sind*
- *Maximaler Spitzenpegel von 45 dB(A) nachts in Schlafräumen*
- *Gesamtlärmbetrachtung aller Verkehrslärmquellen*
- *Umrüstung auf leise Bahnbetriebstechnik*

Untersuchungsleitende Fragen

Welche Schutzziele sind dabei zu berücksichtigen?

Zur Einforderung von „übergesetzlichem Lärmschutz“ ist zu klären, ob es

- eine besondere regionale Betroffenheit gibt,
- die **Realisierung von Schienengütertrassen** zwingende Voraussetzung für einen „übergesetzlichen Lärmschutz“ ist,
- es sich bei der Hinterlandanbindung um einen **Verkehrskorridor des TEN-Verkehr-Kernnetzes** handelt, der durch **EU-Mittel (CEF) bezuschussungsfähig** ist.

Dies wird eine Kernfrage sein, da es etwa bei der Rheintalbahn im Wesentlichen um die Wohnfunktion für das Schutzgut „Mensch“ geht. Bei der FBQ-Hinterlandanbindung haben die betroffenen Gebietskörperschaften zusätzlich die Erholungs- und Freizeitfunktion (Tourismus) im Sinn.

Untersuchungsleitende Fragen

Welche Rolle kann eine Gesamtlärbetrachtung Straße/Schiene spielen und wie kann sie berücksichtigt werden?

Nach unserer Auffassung muss die Gesamtlärbetrachtung insbesondere dort, wo Verkehrsströme gebündelt werden, Berücksichtigung finden. Ob man den Gesamtlärm jedoch durch einfache energetische Summation oder durch ein Substitutionsverfahren (etwa nach VDI 3722) ermittelt, wäre im Verlaufe der Untersuchungen zu entscheiden.

Zudem wird ein Vorschlag für Belastungsschwellen im Kontext der Gesamtlärbetrachtung zu machen sein. Darüber hinaus werden rechtzeitig die Bereiche zu identifizieren sein, für die Gesamtlärbetrachtung sinnvoll und durchsetzbar ist.

Untersuchungsleitende Fragen

In welchen Bereichen kann „übergesetzlicher Lärmschutz“ stattfinden (Tourismus, Straße, Schiene, ...)?

Wir interpretieren diese Leitfrage so, dass sie Antworten auf zwei Fragen verlangt:

- **Für welche Schallquellen kann ein „übergesetzlicher Lärmschutz“ angedacht werden?**
- **Für welche Schutzgüter kann ein „übergesetzlicher Lärmschutz“ gefordert werden?**