

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
Contrescarpe 72 • 28195 Bremen

Herr Ruffler
Bahnlärminitiative Bremen

Auskunft erteilt
Jan Eiken

Dienstgebäude:
Wegesende 23
Zimmer E 250

T +49 421 3 61-92 61
F +49 421 4 96-92 61

E-mail
jan.eiken@umwelt.bremen.de

Datum und Zeichen
Ihres Schreibens

Mein Zeichen
(bitte bei Antwort angeben)
22-8

Bremen, 6. Oktober 2015

Ihre Einladung zum Treffen der Bahnlärm-Initiative Bremen am 15.10.2015

Kurzdarstellung: Bedarfsanalyse aktiver Lärmschutz Bundesbahn

Aufgabenstellung und Ziel

Durchzuführen ist eine Bedarfsanalyse für die mögliche Umsetzung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen an bundeseigenen und nicht bundeseigenen Eisenbahnstrecken nach dem allgemeinen Eisenbahngesetz in der Stadtgemeinde Bremen. Der Bedarf ist dabei ausschließlich an Bestandsstrecken zu ermitteln und ist in der Regel gegeben, wenn Wohngebäude mit Pegeln >60 dB(A) nachts belastet sind und keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen bestehen oder in naher Zukunft bereits vorgesehen sind.

Für die ermittelten Bedarfe sind aktive Lärminderungsmaßnahmen exemplarisch zu prüfen. Die Prüfung umfasst dabei mindestens die Dimensionierung möglicher Lärmschutzbauwerke, deren Wirkung und deren Wirtschaftlichkeit.

Die Ergebnisse sollen Entscheidungshilfe für den Haushaltsgesetzgeber sein und eine Priorisierung möglicher Maßnahmen ermöglichen.

Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet beschränkt sich auf die Stadtgemeinde Bremen mit mindestens folgenden Eisenbahnstrecken:

Nr.	Strecke	Von km (ca.)	Bis km (ca.)
1	1404	6	12,5
2	1412	0	1,8
3	1423	0	5,9
4	1424	0	1,9
5	1500	36	44,9
6	1740	111	136,5
7	2200	229,5	253,5
8	FVE	Vege sack	Farge

Zeitlicher Rahmen

Die Untersuchung wurde im August beauftragt und soll bis Ende des laufenden Jahres abgeschlossen sein.

Die Vorstellung der Ergebnisse ist für das erste Quartal 2016 vorgesehen.

Vorgehensweise*

Die Lärmimmissionen werden nach Anlage 2 der 16. BImSchV (Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege - Schall03) berechnet. Dabei werden folgende Faktoren zu berücksichtigen:

1. Die Berechnungen beziehen sich auf den Prognosefall der aktuell zur Verfügung stehenden Zugzahlenprognose der DB.
2. Für den Prognosefall ist ein angemessener Anteil leiser Güterwagen anzunehmen (vgl. Scheibenbremsanteil)
3. Der Korrekturfaktor S ist nicht anzuwenden
4. Der Beurteilungspegel ist für Tag und Nacht getrennt zu ermitteln und auszuweisen

Mit Hilfe der Berechnungsergebnisse werden aktive Lärmschutzlücken identifiziert die sich unmittelbar auf die angrenzende Wohnbebauung auswirken. Für das Untersuchungsgebiet wird die Anzahl der lärmbelasteten Menschen >60 dB(A) nachts und >70 dB(A) tags ermittelt.

Anschließend werden aktive Maßnahmen zur Schließung der Lücken bestimmt und deren Wirkung und Wirtschaftlichkeit untersucht. Es sollen mindestens drei verschiedene Varianten je Einzelmaßnahme betrachtet werden. Die Varianten können sich jeweils in Höhe, Länge und/oder Lage unterscheiden. Für jede Variante wird das Nutzen-Kosten-Verhältnis ermittelt.

Das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) wird gemäß Anhang 1 der Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes vom 7. Mai 2014 für jede Variante ermittelt. Bei Aluminiumwänden wird das NKV für eine Nutzungsdauer von 25 und 40 Jahren (vgl. ABBV Kapitel 4 Tabelle 5) ermittelt.

In den Bereichen, in denen bereits aktiver Lärmschutz in Form von Lärmschutzwänden oder ähnlichen Bauwerken vorhanden sind, werden keine weiteren aktiven Maßnahmen betrachtet. In diesen Fällen werden nur der Prognose-Nullfall und die Betroffenenzahl zu ermittelt.

**nicht abschließend; Änderungen können im Projektverlauf auftreten.*

gez. Jan Eiken