

Möhler + Partner Ingenieure AG · Prinzstraße 49 · D-86153 Augsburg

Bahnlärm - Initiative Bremen
Herrn Walter Ruffler
Roonstraße 73
28203 Bremen

Ihr Kontakt Andrea Höcker · 0821 / 455 497 - 18 · andrea.hoecker@mopa.de · 13.11.2018

250-5443 Bremen Stolzenauer Straße Anwohnerfragen zum geplanten Schallschutz

Sehr geehrte Anwohner der Stolzenauer Straße, Bahnlärminitiative Bremen,
Ortsamt Hemelingen, Senat Bremen und interessierte Öffentlichkeit,

zunächst vielen Dank für Ihre Rückmeldungen zu unserem Gutachten.

Die intensive Auseinandersetzung der Öffentlichkeit mit unserer schalltechnischen Untersuchung und die konstruktiven Anregungen und Fragen, die wir von Ihnen erhalten haben, ließen punktuell noch Nachbesserungsbedarf erkennen. Insbesondere betraf dies z.T. die Eingangsparameter der Kosten-Nutzen-Berechnung. Letztendlich kommt nun für die Lärmbetroffenen ein besseres Ergebnis heraus, so dass sich für uns und für Sie die Öffentlichkeitsveranstaltung wirklich gelohnt hat.

Das Ergebnis der Überarbeitung, die zu einer neuen Vorzugsvariante geführt hat, findet sich nun in dem finalen Bericht (250-5443-09). Die Betroffenenanalyse und das Nutzen-Kosten-Verhältnis ergeben als Maßnahmenempfehlung des Ingenieurbüros Möhler + Partner Ingenieure AG eine 3 m hohe Schallschutzwand an der Stolzenauer Str., die als Lückenschluss Richtung vorhandener Schallschutzwand (Friedrich-Karl-Straße) ausgeführt werden soll, kombiniert mit Schienenstegdämpfern auf der Strecke 1740.

Beantwortung der Fragen zur schalltechnische Untersuchung:

Berechnungsgrundlagen

BERATUNG
PLANUNG
MESSUNG
GUTACHTEN

Immissionsschutz
Verkehrslärmschutz
Bau- und Raumakustik
Thermische Bauphysik
Erschütterungsschutz
Psychoakustik
Lufthygiene

Prinzstraße 49
D-86153 Augsburg
T + 49 821 455 497 · 0
F + 49 821 455 497 · 29
www.mopa.de
info@mopa.de

USt.-IDNr.: DE 272461848
Steuer-Nr.:143/101/22689

Stadtparkasse Augsburg
IBAN: DE05 7205 0000 0810 9903 25
BIC: AUGSDE77XXX

Aktiengesellschaft, Sitz München,
Amtsgericht München, HRB 188105
Vorstand: Rudolf Liegl, Christian Eulitz
Aufsichtsrat: Ulrich Möhler (Vors.),
Wolf-Dieter Ehrli, Prof. Dr.-Ing. Hugo Fastl

Messstelle nach §§ 28, 29b BImSchG auf dem
Gebiet der Geräusche und Erschütterungen.
VMPA-Schallschutzprüfstelle für Güterprüfungen
nach DIN 4109. Schallschutz im Hochbau.
Öffentlich bestellte und vereidigte Sachverständige
für Schallschutz im Verkehrs- und Städtebau,
für Schallimmissionsschutz und auf dem Gebiet
der Bauakustik.

Von der DAkKS auf den Gebieten Schallschutz,
Bauakustik, Erschütterungsschutz und Bahnakustik
akkreditierte Prüflaboratorien nach DIN EN ISO/
IEC 17025 für den in der Urkundenanlage
D-PL-19432-01-00 festgelegtem Umfang..

Die Berechnung der Mittelungspegel nach Schall 03 erfolgt auf Grundlage der Zahl der Fahrzeuge, der Achszahl je Fahrzeug und der Geschwindigkeit. Auf Wunsch haben wir dem aktuellen Bericht informativ die zugrunde gelegten Daten beigefügt (Anlage 3 des Berichts 250-5443-09). Die Berechnung und Bewertung richtet sich grundsätzlich nach gesetzlichen Vorgaben. Es ergibt sich für uns daraus kein Handlungsspielraum zur etwaigen Berücksichtigung von Spitzenpegeln, der Bewertung nach Regeln für Fluglärm oder die Beeinflussung von Auslösewerten.

In Tabelle 3 ist uns ein redaktionelles Versehen unterlaufen. Richtig muss es heißen „Prognose 2025“. Daten für 2016 lagen uns nicht vor. Auch für das Jahr 2030 lagen zum Beauftragungszeitpunkt keine Prognosezahlen vor. Der Prognosehorizont 2025 stellt im Sinne der Betroffenen eine Prognose zugunsten der Anwohner dar. Für die Lärmbelastung ist die Zahl der Güterzüge nachts maßgeblich. Für das Jahr 2030 ist gegenüber 2025 zwar eine leichte Steigerung der Güterzuganzahl nachts prognostiziert. Es wird aufgrund der Rechenvorschriften trotzdem leiser, da für das Jahr 2030 eine 100%-ige Umrüstung der Güterwagen auf leisere Verbundstoffklotzbremsen zu berücksichtigen ist. Bei der Prognose 2025 wird mit einer 80%-igen Umrüstung gerechnet. Die Pegelerhöhung durch die Zugmengenerhöhung wird durch die Pegelminderung durch die Umrüstung von Güterwagen mit - 1,5 dB mehr als kompensiert.

Die Abschirmung durch das Gebäude erfolgt nach den Rechenvorschriften der Schall 03. VBUSch, die vorläufige Berechnungsmethode für Schienenverkehrslärm im Rahmen der Kartierung nach EU-Umgebungslärmrichtlinie, ist hier nicht anzuwenden.

Hofdurchfahrten und Bestandswände

Die tieferliegenden Hofdurchfahrten sind bei der Modellierung der Situation nicht berücksichtigt worden. Gerade auf diesem Höhenniveau zeigen die untersuchten Schallschutzwände ihre größte Wirksamkeit. Die Hofdurchfahrten werden optimal abgeschirmt, so dass sie nicht mehr zu Pegelerhöhungen auf der Gebäuderückseite führen. Eine aufwendige Modellierung der Durchfahrten wird somit nicht erforderlich.

Schnittlärmkarte

Bei der Querschnittsabbildung der Lärmausbreitung wurde bei der Darstellung der Situation **ohne** Lärmschutz die Reflexion nicht voreingestellt, so dass es mit Schallschutzmaßnahmen an der Gebäuderückseite lauter erscheint. Wir bitten dieses Versehen zu entschuldigen. Die Querschnittsdarstellung hatte nur den Zweck der grafischen Veranschaulichung.

Betroffenenanalyse

Im Zuge unserer aktuellen Überarbeitung nahmen wir die Aktualisierung einer Gebäudehöhe vor, da der uns vorliegende Gebäudedatensatz an dieser einen Stelle den eingeschossigen Altbestand enthielt. Für die Betroffenenauswertung bedeutet das veränderte Zahlen. Die Zahl der Betroffenen wird grundsätzlich anhand statistischer Daten ermittelt, da die Schwankungen der momentanen Belegung von Wohnungen nicht einfließen soll. Die Berücksichtigung der Flüchtlingsunterkunft bzw. des späteren Studentenwohnheims an der Stolzenauer Straße könnte durch eine Verlängerung der Schallschutzwand um ca. 50 m erfolgen.

Passiver Schallschutz

Die Angabe von Dezimalstellen ist in der Verkehrslärmschutzverordnung und der Schall 03 geregelt. Alle Zwischenergebnisse sind mit einer Dezimalstelle anzugeben, Beurteilungspegel als ganze (aufgerundete) Zahlen.

Grenzwert

Im Berichtsentwurf 250-5443-08 wird nicht mit einem „Grenzwert“ von 60 dB(A) argumentiert. Es wird bei der Betroffenanalyse die höchste Pegelklasse betrachtet, da in erster Linie die Entlastungen an der Stolzenauer Straße durch die einzelnen Maßnahmenvarianten im Fokus standen, wo die höchsten Pegel des Untersuchungsgebiets erzielt werden.

Vorzugsvariante

Im Berichtsentwurf vom 09.08.2018 wurde die 2-m-Wand mit SSD 1740 empfohlen, da sich die Zahl der Betroffenen in der höchsten Pegelklasse nur um 1% von der 3-m-Variante unterschied. In Abwägung zwischen Entlastung und visueller Beeinträchtigung wurde die 2-m-Wand mit Schienenstegdämpfern empfohlen und der Öffentlichkeit zur Diskussion vorgestellt.

Maßnahmenempfehlung

Unter Zugrundelegung aktuellerer Eingangsdaten, der Abwägung der städtebaulichen Auswirkungen vor Ort und der Korrektur der NKV-Werte gibt es eine klare Empfehlung der 3-m-Wand (siehe Bericht 250-5443-09). Diese ergibt sich u.a. auch aus dem Blick auf das ganze Untersuchungsgebiet und die Entlastung für alle Anwohner; auch für die, welche nicht direkt an der Bahntrasse wohnen. Die Diskussion mit den Bürgern ließ erkennen, dass die Höhe der Wand nicht als visuelle Beeinträchtigung gesehen wird, bzw. diese gegenüber der schalltechnischen Wirkung als nachrangig gewertet wird.

Beantwortung der Fragen bezüglich der Maßnahmenumsetzung durch die Bahn:

Flüchtlingsunterkunft

Es ist vorgesehen, im Rahmen der Vorplanung eine Verlängerung der Schallschutzwand zum Schutz des derzeit als Flüchtlingsunterkunft genutzten Gebäudes zu berücksichtigen. Eine weitere Verlängerung in Richtung Osten zum Schutz des bestehenden Gewerbegebietes ist nicht Bestandteil der Planung.

Passiver Schallschutz

Auch nach Umsetzung der Maßnahmen des aktiven Schallschutzes werden an mehreren Wohneinheiten im Bereich der Stolzenauer Straße Überschreitungen des Auslösewerts für die Lärmsanierung auftreten. Die DB Netz AG wird nach Erlangung des Baurechts für die aktiven Maßnahmen die verbleibenden Wohneinheiten mit Pegelüberschreitungen ermitteln und dort passive Schallschutzmaßnahmen zügig umsetzen. Die ‚74er-Regelung‘, nach der Gebäude, die nach dem Jahr 1974 errichtet wurden, keinen Anspruch auf Lärmschutz haben, soll analog zum aktiven Schallschutz nicht angewendet werden.

Im Bereich des westlichen Lückenschlusses zur bestehenden Schallschutzwand konnte im Rahmen des Schallgutachtens die Förderfähigkeit einer 3m hohen Schallschutzwand ermittelt werden. Sofern in diesem Bereich noch Überschreitungen des Auslösewerts für die Lärmsanierung auftreten, kann ggf. eine Förderung ergänzender passiver Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung erfolgen. Durch Entfall des ‚Schienenbonus‘ und die Absenkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung erfolgt derzeit eine Überarbeitung des Lärmsanierungsprogramms. Über eine eventuelle Nachsanierung im Bereich des Pagentorner Heimwegs lassen sich derzeit noch keine Aussagen treffen.

Weitere Anliegen

Die Deutsche Bahn AG legt Wert auf die Feststellung, dass die Reduzierung des Schienenverkehrslärms ein zentrales Unternehmensziel der Deutschen Bahn ist. Die Lärmschutzstrategie der Deutschen Bahn fußt auf zwei Säulen, dem Lärmschutz an der Infrastruktur sowie der Aus- und Umrüstung der Bestandsgüterwagen auf die Verbundstoffsohle. Damit nur noch leise Wagen zum Einsatz kommen, hat der Gesetzgeber das sogenannte Schienenlärmschutzgesetz beschlossen. Dieses Gesetz verbietet den Betrieb lauter Güterwagen ab dem Fahrplanwechsel 2020/2021 in Deutschland.

Die Forderung nach Reduzierung der Geschwindigkeit oder einem Nachfahrverbot für Güterzüge ist naheliegend, würde jedoch erhebliche negative Auswirkungen nach sich ziehen. Dies dokumentiert eine Untersuchung des VDV, VPI und BDI aus dem Jahr 2014. Konkret würde dies zu erheblichen Kapazitätsverlusten führen und Zugtrassen könnten nicht oder nicht mehr

nachfragegerecht angeboten werden. Dies hätte Folgewirkungen für die Nutzung des gesamten Schienennetzes. Letztendlich würde dies den Schienengüterverkehr erheblich schwächen und zu einer Verlagerung der Transporte auf andere Verkehrsträger, wie die Straße führen. Es ergibt sich lediglich eine Verschiebung der Lärmbelastung und keine Reduzierung. Alle Anstrengungen sollten deshalb darauf gerichtet sein, den Lärm zu mindern und gleichzeitig die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs zu erhalten. Ziel muss es sein, den umweltfreundlichen Schienenverkehr zu stärken und Verkehre von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Das spart CO₂. Lärmschutz ist also ein aktiver Beitrag zum Klimaschutz.

Mit freundlichen Grüßen

Möhler + Partner
Ingenieure AG



i. A. Andrea Höcker



ppa. Dipl.-Ing. Manfred Liepert