

Bürgerinitiative Stadtautobahn, vertreten durch Herrn Prof. Dr. Ulrich Wagner, Spiegelslustweg 28, 35039 Marburg

Arbeitsgruppen der Lokalen Agenda 21:

AG-Nachhaltige Stadtentwicklung vertreten durch Herrn Gerhard Haberle,

AG-Verkehr vertreten durch Herrn Wolfgang Schuchart,

AG-Ökologie vertreten durch Frau Dr. Traude Ackermann,

Initiativgruppe Marburger Stadtbild und Stadtentwicklung e.V. (IG MARSS), vertreten durch Herrn Claus Schreiner

Bürgerinitiative Stadtautobahn, p. Adr. Herrn Prof. Dr. Ulrich Wagner,
Spiegelsustweg 28, 35039 Marburg, Lokale Agenda 21 und IG MARSS

Regierungspräsidium Gießen

Dezernat 43.1

Stichwort Lärmaktionsplanung-Schiene

Landgraf-Phillip-Platz 1-7

35390 Gießen

Marburg, 15.11.2011

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir begrüßen die von Ihnen aufgeführten allgemeinen technischen Möglichkeiten der Lärminderung an Schienenwegen. Wir erfahren dadurch jedoch auch, wie mangelhaft die bisherigen Konstruktionen von Fahrzeugen und Fahrwegen unter diesem Aspekt sind. Ferner sind die bereitgestellten Summen angesichts der Größe der Aufgabe, aber auch vor dem Hintergrund der erzielten Umsätze im Güterverkehr absolut unzureichend.

Die DB Schenker Rail GmbH besitzt mit 3900 Lokomotiven, 125000 Güterwagons und einem Umsatz von 3,7 Milliarden Euro bei 85% Marktanteil genügend eigene Möglichkeiten aktiv den Lärmschutz zu gestalten (182 Mio. Euro Gewinn in 2007).

Lenkungswirkung finanzieller Anreize

Die Einführung lärmabhängiger Gebühren für Trasse und Fahrzeuge nimmt richtigerweise den Verursacher in die Pflicht. Der Steuerzahler erwartet einen sorgsam Umgang mit seinen Investitionen in Infrastruktur und möchte nicht auch noch dafür bestraft werden - dies trifft auf andere Verkehrsmittel insbesondere im Gütergewerbe ebenso zu.

Anreizprogramme für die **Forschung** müssen geschaffen werden: die technologische Entwicklung muss nach Jahrzehnten des Stillstandes im Güterverkehr forciert werden.

Nur so können z.B. verbesserte Verschleißteile wie Räder, Bremsen, Federungen etc. im relativ kostenneutralen Ersatz schon für Lärminderung sorgen.

Wirtschaftsförderung

Nicht zuletzt befördert die Entwicklung des europäischen Binnenmarktes die Anzahl der Transporte. Dieses steht im Widerspruch zu den Prinzipien der Verkehrsverminderung bzw. -vermeidung.

Die Akzeptanz der Bahn als etabliertes, wie energieeffizientes Transportmittel kann nur auf der Grundlage umfassender Lärmschutzmaßnahmen erhalten bleiben. Die Investitionen kommen letztendlich der Binnenwirtschaft zu Gute.

Gefahrenabwehr und Wirtschaftsförderung gehen nicht nur bei Winterreifen und Partikelfiltern Hand in Hand.

Neben dem als überholt geltenden Schienenbonus und nicht akzeptablen Differenzwerten zwischen Lärmvorsorge und Lärmsanierung möchten wir zu folgenden Punkten Stellung nehmen:

Nachtruhe

Die Zunahme an Gütertransporten findet in der Regel in den nächtlichen Fahrplan Korridoren statt. Zur Einhaltung der Nachtruhe ist es dringend erforderlich, die erreichten Pegelwerte unter die **Aufwachschwelle** abzusenken. Diese Werte sind meßbar! Die aktuell angewandten Berechnungen von Durchschnittspegeln sind dazu nicht geeignet.

Messungen

Die EG-Richtlinie sieht sowohl Berechnungen als auch Messungen vor. Messungen sind zur Verifizierung, aber auch Ergänzung der berechneten Annahmen nötig.

*Nach RICHTLINIE 2002/49/EG Artikel 3 e) bezeichnet:
„Bewertung“ jede Methode zur Berechnung, Vorhersage,
Einschätzung oder Messung des Wertes des Lärmindexes
oder der damit verbundenen gesundheitsschädlichen
Auswirkungen;*

Summation von Lärm

Die aktuell gängige getrennte Betrachtung unterschiedlicher Lärmquellen bezieht sich auf eine Methode der Evaluierung von Lärm. Dieses kann aber nicht bedeuten, die Gesamtbewertung auf den einzelnen Aspekt eines technischen Hilfsmittels zu reduzieren. Hier bitten wir um eine dem Gesetzeszweck entsprechende Auslegung des Regelwerks und die Beseitigung der bestehenden Inkohärenz.

Vor dem Hintergrund der in Marburg parallel zur Bahn verlaufenden autobahnähnlichen Bundesstraße B3 möchten wir auf folgendes hinweisen: **Das Eisenbahnbundesamt kennt seit 2008 die gemeinsame Betrachtung von parallelen Strecken !**

"Hintergrund ... ist, dass aus fachlicher Sicht kein Unterschied besteht, ob die Geräuschemissionen durch die Zugfahrten auf einem Streckenabschnitt oder mehreren parallelen Streckenabschnitten (z.B. mit je 30.000 Zugfahrten/Jahr) hervorgerufen werden." (Zitat: EBA)

Auch nach dem BimSchG §1 ist übergeordnetes Ziel die Lärmerfassung und Lärmverringering.

Nach RICHTLINIE 2002/49/EG Artikel 3 s) können Grenzwerte nicht nur in Hinsicht auf die Verkehrsmittel unterschiedlich sein, sondern ebenso z.B. der Umgebung.

*Ferner: 3 r) „strategische Lärmkarte“ eine Karte zur **Gesamtbewertung** der auf verschiedene Lärmquellen zurückzuführenden Lärmbelastung in einem bestimmten Gebiet oder für die **Gesamtprognosen** für ein solches Gebiet;*

Gebiete bestimmter akustischer Qualität

In Marburg gibt es aufgrund der Talkessellage eine besondere akustische Situation. Durch die an den Hanglagen gestaffelte Bebauung sind die Abschirmungseffekte von Gebäuden gering. Im Gegenteil: sie reflektieren den Schall mehrfach und vergrößern somit das akustische Signal (Lärm) in Pegel und Dauer. Zu dieser Problematik bietet die zugrundegelegte **RICHTLINIE 2002/49/EG** mehrere "Kann-Bestimmungen"

z.B. RICHTLINIE 2002/49/ EG Artikel 5

(3) Für die akustische Planung oder die Festlegung von Gebieten bestimmter akustischer Qualität können die Mitgliedstaaten andere Lärmindizes als Lden und Lnight verwenden.

Öffentlichkeit

Der aktuell vorliegende Entwurf zum LAP bietet weder Einsicht in die zugrundegelegten Daten noch in die angewandten Verordnungen und Rechenvorschriften, die nur über den Fachhandel zu beziehen sind. Ferner ist der Zeitraum für eine gründliche Einarbeitung mit abschließender Stellungnahme reichlich kurz.

RICHTLINIE 2002/49/EG (13) Die Erfassung von Daten und die Ausarbeitung entsprechender zusammenfassender Berichte für die gesamte Gemeinschaft sind als Grundlage für die künftige Gemeinschaftspolitik und für die weiter gehende Information der Öffentlichkeit erforderlich.

RICHTLINIE 2002/49/EG (16) b) Sicherstellung der Information der Öffentlichkeit über Umgebungslärm und seine Auswirkungen;

Priorisierungskennziffer

Der zugrundegelegte Sanierungsabschnitt (Züge>60000/Jahr) der Strecke 3900 nördlich des Marburger Hauptbahnhofs Richtung Cölbe führt größtenteils durch ein Gewerbegebiet. Das EBA sieht für Priorisierungskennziffern aber auch die Parameter „zusammenhängende Wohnbebauung“ (4.3) und „Berücksichtigung der Gemeindegrenzen“ (4.4) vor.

Die Priorisierungszahl für das Kernstadtgebiet südlich des Hauptbahnhofs liegt deutlich über der vorgelegten Zahl, obwohl der Auslösewert von vorgeblich 60000 Zügen (eher knapp) verfehlt wird. Das Schließen der Kartierungslücke südlich des Marburger Hauptbahnhofs ist dringend erforderlich.

Geschwindigkeit

Im Stadtgebiet Marburgs ist die Reduktion der Durchfahrtsgeschwindigkeit wünschenswert. Diese setzt relativ kostenneutral beim Verursacherprinzip an und erhöht zusätzlich Sicherheit und Komfort der wartenden Fahrgäste an den Bahnsteigen. Ggf. können schon vorhandene Bremspunkte für Kurven entsprechend vorgezogen bzw. ausgeweitet werden.

Tieffrequente Geräusche

Mögliche tieffrequente Lärmanteile (Luftschall) werden aufgrund der unzureichenden dB(A) Bewertung von der Berechnung ausgeschlossen. Diese können aber z.B. bei Bauteilresonanzen zu erheblichen Belästigungen führen.

Erschütterungen

Auch Erschütterungen gehören physikalisch zum Bereich der Schwingungen und Wellen. Deren Betrachtung sollte im LAP ergänzt werden.

Ziel der DIN 4150-2:

*„Zweck der Norm ist die angemessene Berücksichtigung des Erschütterungsschutzes im Immissionsschutz. Es werden Anforderungen und Anhaltswerte genannt, bei deren Einhaltung erwartet werden kann, daß in der Regel **erhebliche Belästigungen** von Menschen in Wohnungen und vergleichbar genutzten Räumen **vermieden werden.**“*

Impulslaute im Rangierbetrieb

Auch Güter- und Rangierbahnhöfe verdienen der Betrachtung im LAP. Neben quitschenden Geräuschen kommt es im Rangierbetrieb zu hohen Pegelspitzen durch Anprall.

Aufforderung

Zweck der initialen EG Richtlinie ist auch eine Ergänzung und Weiterentwicklung der Verordnungen und Regelwerke.

RICHTLINIE 2002/49/EG (15) *Die technischen Bestimmungen über die Bewertungsmethoden sollten bei Bedarf ergänzt und an den technischen und wissenschaftlichen Fortschritt und an die Weiterentwicklung des europäischen Normenwerks angepasst werden.*

In diesem Sinne bitten wir zusammenfassend Ihre Bemühungen voranzutreiben und oben genannte Aspekte in die Lärmaktionsplanung zu integrieren.

Mit freundlichen Grüßen
für die Initiativen und Agendagruppen

Herr Prof. Dr. Ulrich Wagner, Spiegelslustweg 28, 35039 Marburg
Herr Gerhard Haberle, Jenaer Weg 13, 35039 Marburg
Herr Wolfgang Schuchart, Schützenstraße 10, 35039 Marburg
Herr Claus Schreiner, Walter-Voß-Weg 10, 35039 Marburg
Frau Dr. Traude Ackermann, Im Sonnenwinkel 5, 35037 Marburg