

**Stellungnahme zur Anfrage der AM Zahn und Lengen zu Bahnlärm – USO Ausschuss am
21.11.2017 TOP 9.1**

1. Ist der Hansestadt Lübeck die geschilderte Problematik (erhöhter Lärm aus Eisenbahnverkehr trotz bzw. wegen Lärmschutzwand) bekannt? Falls ja, seit wann? Wie schätzt sie diese Problematik ein? Werden in dem genannten Gebiet („Auf der Höhe“) Grenzwerte überschritten? Falls ja, welche Maßnahmen wurden seitens der HL ergriffen bzw. können seitens der HL und der AnwohnerInnen ergriffen werden?

Dem Bereich UNV ist eine Beschwerde eines Anwohners „Auf der Höhe“ bekannt, der die Problematik im Mai 2016 geschildert hatte.

Es wurde durch den Bereich UNV Kontakt mit der zuständigen Projektleitung für die Lärmsanierung der DB Netz AG Kontakt aufgenommen und die Anfrage wurde zur Beantwortung an diese Stelle weitergeleitet.

Einschätzung einer Verschlechterung der Lärmsituation durch Lärmschutzwand (LSW): Die Gleisanlage befindet sich ca. 4 Meter tiefer als die angrenzende Wohnbebauung. Die LSW liegt auf der Höhe der Schienenoberkante (SO) und hat eine Höhe von 3 Metern über SO. Die der Trasse zugewandte Seite der LSW ist hochabsorbierend ausgebildet. Hinter der LSW entsteht generell ein Schallschatten. Die Wirkung der Wand ist umso höher, je näher sich ein Gebäude hinter der Wand befindet.

Durch die Errichtung der LSW verändert sich das Frequenzspektrum (also der Klang des vorbeifahrenden Zuges), da vor allem die hohen Frequenzen abgeschwächt werden - die tiefen Frequenzen weniger. Das liegt daran, dass sich tieffrequente Töne mit großen Wellenlängen ausbreiten und sich der Schall so über die LSW hinweg bewegen kann. Die hohen Töne werden dagegen, wie bereits erwähnt, sehr gut absorbiert. Das Hören der nun vorrangig tieffrequenten Töne kann unter Umständen von den Anwohnern als lästig und ungewohnt empfunden werden. Eine physikalische Erhöhung des Beurteilungspegels an Gebäuden hinter der Lärmschutzwand ist aber auszuschließen.

Fazit:

Die Erhöhung des Beurteilungspegels an dahinterliegenden Gebäuden ist rechnerisch nicht gegeben (lauter wird es durch die Maßnahme also nicht); aber durch ein verändertes Frequenzspektrum (bedingt durch die unterschiedlich gute Absorption der Frequenzen), verändert sich der Klang eines vorbeifahrenden Zuges, was von Anwohnern durchaus als unangenehm empfunden werden kann.

-Es wurden in dem Gebiet Grenzwerte überschritten (ansonsten wäre der Bereich auch gar nicht im Rahmen des freiwilligen „Lärmsanierungsprogramms an bestehenden Schienenwegen des Bundes“ förderfähig gewesen). Auch nach der Errichtung der LSW werden, nach Angaben der Projektleitung Lärmsanierung der DB Netz AG, im Bereich des Straßenzugs „Auf der Höhe“, an Gebäuden der 1. Reihe die Immissionsgrenzwerte trotz LSW überschritten. In diesen Fällen besteht die Möglichkeit für die betroffenen Anwohner passive Schallschutzmaßnahmen (vor allem Schallschutzfenster) zu erhalten. Derzeit erfolgt die Umsetzung dieser Maßnahmen. Aus Mitteln des Lärmsanierungsprogramms werden diese Maßnahmen mit 75% der Gesamtkosten gefördert. Es besteht aber an Bestandsstrecken weder von Seiten der „Bahn“ noch von Seiten der Hansestadt Lübeck ein Anspruch der Anwohner auf Maßnahmen, auch wenn die Grenzwerte überschritten werden. Die Anwohner können eigene Schallschutzmaßnahmen ergreifen, wie z.B. den Einbau von Schallschutzfenstern.

2. Wie ist die rechtliche Situation im Hinblick auf den Betrieb des Rangierbahnhofs (insbesondere des Ablaufbergs) der Deutschen Bahn AG, gelegen zwischen „Kamelbrücke“ und Geniner Kanalbrücke, und die daraus resultierenden Emissionen? Welche Möglichkeiten gibt es, den aus dem Betrieb des Rangierbahnhofs hervorgehenden Lärm zu mindern?

Seit zwei Wochen habe ich versucht (mehrfach telefonisch und per Mail), den für diese Frage zuständigen Mitarbeiter der DB Cargo AG in Hamburg (Herr Waldow) zu erreichen. Bis heute habe ich leider keine Rückmeldung/Reaktion auf die Anfrage erhalten.

Grundsätzlich gehört das Gelände der DB AG. Von Seiten der Hansestadt Lübeck kann nicht beurteilt werden, welche Eingriffsmöglichkeiten es von Seiten der DB AG gibt, die Emissionen des Rangierbahnhofs zu verringern. Mögliche Eingriffe in die notwendigen Betriebsabläufe können nur von Seiten der DB AG beurteilt werden.

3. Welche Erkenntnisse gibt es seitens der HL bezüglich einer Steigerung der Lärmbelastung entlang der Eisenbahnstrecke Puttgarden – Hamburg durch ein erhöhtes Eisenbahnverkehrsaufkommen infolge der geplanten festen Fehmarnbeltquerung? Welche Möglichkeiten gibt es, diese zu reduzieren?

Es ist davon auszugehen, dass sich das Verkehrsaufkommen mit Eröffnung der festen Fehmarnbeltquerung (FBQ) erhöht und folglich auch die Lärmbelastung (vor allem nachts) an den betroffenen Strecken steigt. (So werden im Vergleich zur heutigen Situation in der Nacht beispielsweise 5 mal so viele Güterzüge zwischen dem Abzweig Bad Schwartau und dem Hauptbahnhof erwartet).

Im Oktober 2017 wurde eine städtische AG (derzeitige Mitglieder: Bereiche Stadtplanung und Bauordnung, Stadtgrün und Verkehr, Wirtschaft und Liegenschaften, Port Authority, UNV und Wirtschaftsförderung Lübeck) zur FBQ gegründet, die vom Bereich Stadtplanung und Bauordnung (Stabsstelle Stadtentwicklung) koordiniert wird. Die AG hat erstmals am 01.11.2017 getagt. Die vorhandenen Datengrundlagen befinden sich derzeit noch in der Prüfung und Auswertung. Als erster Schritt soll zunächst die Durchführung einer eisenbahnbetriebstechnischen Leistungsfähigkeitsuntersuchung „Stresstest“ für den Lübecker Hauptbahnhof sowie für die Einfädelung der Hafenverkehre auf das Hauptgleis unter Berücksichtigung aller zukünftigen Verkehre sowohl im Güterverkehr als auch im Personenverkehr von der DB AG eingefordert werden. Lärm mindernde Maßnahmen sollen in diesem Zusammenhang auch erörtert werden. Dem Senat soll alle 2 Monate Bericht erstattet werden.

Im Auftrag

Britta Meybohm