

Machbarkeitsuntersuchung Elbtal e. V.

Stellungnahme der Bürgerinitiative Weinböhla e. V. zu den vorgeschlagenen Maßnahmen für Weinböhla und der Verkehrslärmsituation im Ort

1 Anlass der Stellungnahme

Die BI Weinböhla e. V. nimmt Stellung zu den Vorschlägen des Büros Obermeyer im Rahmen der Machbarkeitsuntersuchung Elbtal unter Bezugnahme auf:

- Veröffentlichung „Bahnlärm – Machbarkeitsuntersuchung Elbtal“ in der Weinböhla Information Nr. 7/2017
- Stellungnahme der BI Bahnemission-Elbtal e. V. Coswig vom April 2017 zur MU Elbtal bezüglich Ortslage Coswig
- Anfragen von Bürgern an die BiW e. V. im Zusammenhang mit dem Schreiben der Gemeinde vom 4. April 2017

2 Fachliche Würdigung

2.1 Gesetzliche Grundlagen

Es ist festzustellen, dass die grundsätzlichen Probleme zur Verbesserung des Lärmschutzes von Anwohnern an Bahnstrecken seit längerem zwar bekannt, aber nach wie vor nicht gelöst sind. Dies sind aus Sicht der BiW e. V.

- einerseits unterschiedliche, grundsätzlich von den Zielstellungen der WHO nach oben abweichende Immissionsgrenzwerte mit einer Unterscheidung zwischen Lärmvorsorge und Lärmsanierung sowie
- andererseits die Ermittlung von Lärmindexwerten nach vorgeschriebener Berechnung, d. h. den Verzicht auf validierende Messungen. Jede Berechnung – auch die gemäß BImSchV – basieren auf den Annahmen eines Modells und erfassen nicht die komplexe Realität.

Bereits in der Beteiligung Planfeststellungsverfahren Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 9 Ausbaustrecke Leipzig – Dresden (km 13.8 bis 17.2 und 17.2 bis 18.9) formulierte die Gemeindeverwaltung Weinböhla im Jahr 1995 in ihrer Stellungnahme:

„Verglichen mit zulässigen Immissionsgrenzwerten für allgemeine Wohngebiete sind die genannten Bereiche (Bahnhofstraße/Martinstraße und Berliner Straße) in der Tat bereits zum heutigen Zeitpunkt einer erhöhten Lärmbelastung ausgesetzt; ... Die Lärmimmissionen werden in erster Linie vom Güterverkehr hervorgerufen. Die seinerzeit von der Deutschen Bahn AG getroffene Zusicherung, dass sich gerade der Güterzugverkehr und langsam fahrende Zugverkehr auf die westliche Bahnlinie Leipzig – Dresden verlagern soll, lässt sich aus den Prognosewerten der Planfeststellungsunterlagen nicht nachvollziehen.

...

Die Gemeinde wertet jedoch den Streckenausbau als insgesamt erheblichen baulichen Eingriff, von dem alle unmittelbaren Anwohner der Bahnhofstraße, Martinstraße und Berliner Straße gleichermaßen betroffen sind. Obwohl sich die Planungsverantwortlichen mit ihrer Herangehensweise sicherlich auf die maßgeblichen gesetzlichen Bestimmungen stützen, besteht nach Einschätzung der Gemeinde ein zumindest moralischer Anspruch aller unmittelbar Betroffenen an Lärmschutzmaßnahmen, da sich nach Ausbau der Strecke die Belastung gleichermaßen auswirkt.

Des Weiteren sollte überprüft werden, ob sich durch städtebaulich vertretbare aktive Lärmschutzmaßnahmen im Bereich Bahnhofstraße/Martinstraße die Lärmimmission vermindern lässt, z. B. Plexiglaswände. Es ist dabei allerdings dem Anspruch zu genügen, dass keine optische Trennung zwischen den beidseitig der Bahntrasse gelegenen städtebaulichen Räumen erfolgt.“

Auch im Rahmen der Massenpetition "Gesund leben ohne Verkehrslärm! Wir für Sachsen.", gemeinsam von allen in der Sächsischen Lärmallianz vertretenen Bürgerinitiativen unterstützt bzw. organisiert, wurde die Forderung sowohl nach einer Verbesserung der Gesetze zum Schutze der Bürger einschließlich einem Rechtsanspruch auf Lärmschutz bei Bestandsstrecken, als auch die Forderung nach Errichtung von Messstationen an den verkehrsreichsten Güterzugstrecken formuliert. In diesem Punkt leitete der Sächsische Landtag die Petition an den Bundestag weiter. Eine Antwort steht noch aus, auch auf die Nachfrage der BiW e. V. vom 22.01.2016 erfolgte bisher leider keine Reaktion.

Für eine wirksame Verbesserung der Lärmsituation betroffener Bewohner in der Umgebung von Bahnlinien muss aus Sicht der BiW e. V. die von der WHO seit 2009 (!) verfolgte Zielstellung einer nächtlichen Lärminderung auf mindestens 45 dB(A) auch für Deutschland verbindlich werden. Mit den jetzigen gesetzlichen Grenzwerten wird dieses Ziel nicht einmal im Rahmen der Lärmvorsorge erreicht (49 dB(A)) in reinen Wohngebieten. In der Argumentation mit betroffenen Bürgern wären darüber hinaus aus Sicht der BiW e. V. vergleichende Betrachtungen zwischen berechneten und gemessenen Werten sehr hilfreich, zumal subjektives Lärmempfinden und objektive Lärmemission nur schwer vergleichbar sind.

2.2 Methodik der Machbarkeitsuntersuchung

Nach den der BiW e. V. vorliegenden Informationen ist festzustellen:

- Es wurde nur ein ausgewählter Bereich der Gemeinde betrachtet (insgesamt 521 m Bahnstrecke neu zuzüglich 1.325 m Schallschutzwände in Niederau und Weinböhla beidseitig der Bahn im Rahmen der Lärmvorsorge).
- Aus Sicht der BiW e. V. handelt es sich bei den vorgeschlagenen Maßnahmen zwar um zur Lärmvorsorge zusätzliche, aber bereits seit längerem geplante Maßnahmen (bereits im Dezember 2015 angekündigt).
- Es fehlen Aussagen zur Durchführung des vollständigen Verfahrens für die Gemeinde Weinböhla hinsichtlich
 - Begehung **aller** Ortslagen mit Vertretern der Kommune und vollständige Erfassung des Lärms (Anzahl Güterzüge pro Tag, Entfernung von den Gleisen, Länge der Güterzüge)
 - vollständige und realistische Erfassung der betroffenen Anwohner, Beherbergungsbetriebe und Schulen jeweils unter- und oberhalb der jeweiligen Grenzwerte (von der EBA angegebene und im Internet veröffentlichte Daten basieren auf Durchschnittswerten und wurden pauschal berechnet; Schulen wurden, obwohl lt. Lärmkarte des EBA betroffen, in die MU nicht einbezogen – s. Gebiets-ID_b)
 - Ermittlung aller möglichen zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen auf der Basis aller möglichen klassischen und innovativen technischen Möglichkeiten (in der MU Elbtal für Weinböhla lediglich Schallschutzwand, Geländerausfachung und absorbierende Verkleidung untersucht und vorgeschlagen)

Bei der Stellungnahme zur Durchführung der MU Elbtal bezieht sich die BiW e. V. auf Anlage 1 zum Schlussbericht „Sonderprogramm Lärmschutz Schiene“ – Maßnahmesteckbriefe zum „Sonderprogramm Lärmschutz Schiene“ zur Finanzierung von Einzelmaßnahmen zum Lärmschutz an Schienenwegen des Bundes im Rahmen des Infrastrukturbeschleunigungsprogramms II (IBP II). Als Maßnahme Nr. 7 wird in diesem Papier die Machbarkeitsuntersuchung Mittelrheintal dargestellt. Diese „MU untersuchte und bewertete im Auftrag des Beirates ‚Leiseres Mittelrheintal‘ über die Lärmsanierung hinausgehende technische Möglichkeiten der Lärminderung. Dabei wurden klassische und innovative Schallschutzmaßnahmen an der Quelle und auf dem quellnahen Ausbreitungsweg berücksichtigt.“

Aus diesem Bericht ergibt sich bezüglich der MU Mittelrheintal:

- Einbezogen wurden insgesamt 75,8 km linksrheinisch und 62,5 km rechtsrheinisch (gegenüber einer Strecke von 0,521 km der MU Elbtal in Weinböhla).
- Unter Bewertung und Bemerkungen ist ausgeführt: „Insgesamt wurden 78 Maßnahmen als technisch machbar und wirtschaftlich sinnvoll bewertet.“ (MU Elbtal Weinböhla – Beschränkung auf drei Maßnahmen)
- „Durch Umsetzung der Maßnahmevorschläge verringert sich die Anzahl der Betroffenen, die mehr als 60 dB ausgesetzt sind, um ca. 62 %.“ Als Maßnahmevorschläge werden genannt: „Akustisches Schleifen, SSA (Schienenstegabschirmung)/SSD (Schienenstegdämpfer), SSW (Schallschutzwand), nSSW (niedrige Schallschutzwand), Aufsatz Spoiler, Geländerausfachung, Schienenschmiereinrichtungen.“
- Abschließend wird festgestellt: „Entwickelte Methodik grundsätzlich geeignet für Untersuchung von Lärmbrennpunkten.“

2.3 Bewertung der im Rahmen der MU Elbtal vorgeschlagenen Maßnahmen

Für den stark begrenzten Bereich zwischen Hauptstraße/Beethovenstraße und Georgstraße in Weinböhla wird im Rahmen der MU Elbtal vorgeschlagen:

- Verlängerung der vorhandenen 1.325 m langen Schallschutzwand um 80 m (km 17,500 bis 17,580)
- Geländerausfachungen beidseitig der Bahnstrecke mit Unterbrechungen (östlich der Bahnstrecke mit 481 m Länge und westlich der Strecke mit 213 m Länge)
- zusätzlich absorbierende Verkleidungen mit 165 m an Bauwerken im Bereich des Bahnhofs (keine nähere Untersetzung)

Die Wirksamkeit dieser empfohlenen bzw. untersuchten Schallschutzmaßnahmen wird mit einem Absenken der Zahl betroffener Anwohner mit Mittelungspegel $L_{eq,Nacht} > 55 \text{ dB(A)}$ um 15 % angegeben. Auf welcher Grundlage diese Wirksamkeit berechnet wurde, ist nicht bekannt. Ebenso nicht, wie die Anzahl betroffener Anwohner ermittelt wurde.

Zieht man zur Bewertung der vorgeschlagenen Maßnahmen die bereits o. g. Anlage 1 zum Schlussbericht „Sonderprogramm Lärmschutz Schiene“ heran, so ist festzustellen:

- Die Wirksamkeit von Geländerausfachungen ist nicht nachgewiesen. Bei der Bewertung der Maßnahme Nr. 16 (Geländerausfachung Oberwesel) wird festgestellt: „Lärminderungseffekt Brücke 3 bis 5 dB(A) im Abstand von 25 m und 6 bis 8 dB(A) im Abstand von 50 m (**Abschätzung, keine repräsentative Messung**). Repräsentative Ergebnisse Niederheimbach nach Realisierung bis Ende 2016 verfügbar.“ Diese Ergebnisse liegen der BiW e. V. nicht vor. Es ist zu vermuten, dass auch im Rahmen der MU Elbtal für die Geländerausfachungen lediglich Abschätzungen vorgenommen wurden. Dies ist als Beleg für eine wirksame Pegelminderung **nicht** ausreichend.
- Aus der Vielzahl der dargestellten Maßnahmen ist zu schließen, dass eine Kombination von mehreren konventionellen und innovativen Maßnahmen zu einer deutlich höheren Wirksamkeit führt. Zumal eine bewusste Wahrnehmung der Veränderung des Schalldruckpegels nur eingeschränkt möglich ist. Als Faustformel gilt, dass 10 dB Unterschied etwa als doppelte bzw. halbe Lautstärke wahrgenommen wird. Die Erkennbarkeit von Schalldruckpegeländerungen ist vom Ausgangspegel abhängig. „Das Gehör wird mit wachsendem Schalldruck immer empfindlicher gegen Amplitudenänderungen von Sinustönen. Bei einem niedrigen Pegel von 20 dB liegt der eben wahrnehmbare Modulationsgrad bei einem Wert von etwa 10 %. Bei einem Pegel von 100 dB erreicht er etwa den Wert von 1 %.“ (s. Zwicker E. und R. Feldtkeller: Das Ohr als Nachrichtenempfänger. S. Hirzel Verlag, Stuttgart, 1967)

3 Vorschläge zum weiteren Vorgehen

3.1 Vorschläge bezüglich des weiteren Verfahrens im Rahmen der MU Elbtal

Aus Sicht der BiW e. V. sind die vorliegenden Ergebnisse der MU Elbtal für die Ortslage Weinböhla nicht ausreichend. Da nur eine Verbesserung der Lärmsituation für 15 % Anwohner erreicht wird und auf Grund der bisher mangelnden Transparenz des Verfahrens schlägt die BiW e. V. vor:

- Einordnung der geplanten Maßnahmen mit Bezug auf Gesamtlänge der Bahnstrecken im Ort und Einbeziehung aller Bahnstrecken im Ort in die MU
- Sicherstellung eines vollständigen Verfahrens auch für die Gemeinde Weinböhla
- Berechnung und Darstellung der Bewertung der Wirkungen von einem breiten Spektrum klassischer und innovativer Lärminderungsmaßnahmen (Vorher-Nachher-Betrachtung, nicht nur allgemeine Angabe 15 % der Bewohner), Bewertung der Maßnahmen nach Nutzen-Kosten-Index und Nutzen-Kosten-Verhältnis und Ableitung von Vorschlägen zur Umsetzung
- Sicherstellung der erforderlichen Transparenz des Verfahrens durch Einbeziehung der Bürger und ortsansässiger in Sachen Bahnlärm aktiven Bürgerinitiativen: Machbarkeitsuntersuchung zur Verfügung stellen und Möglichkeit der Stellungnahme einräumen, fachliche Ansprechpartner benennen

3.2 Vorschläge bezüglich der Verbesserung des Schutzes vor Verkehrslärm in Weinböhla

Wie der Anlage zu entnehmen ist, stellt sich die Situation in der Ortslage Weinböhla bezüglich des Bahnlärms analog zur Situation in Coswig dar. Die BiW e.V. schlägt vor, die nach wie vor offenen Forderungen sowohl der o. g. Petition als auch der Gemeindeverwaltung Weinböhla zu prüfen und Lösungen zu entwickeln:

- Verbesserung der Gesetze zum Schutze der Bürger und Rechtsanspruch auf Lärmschutz bei Bestandstrecken (s. Petition 2015)
- Errichtung von Messstationen an den verkehrsreichsten Güterzugstrecken (s. gleichfalls o. g. Petition, wurde auch an den Bundestag weitergeleitet – BiW e. V. begrüßt es, dass Herr Dr. de Maizière den Herrn Bundesminister Dobrindt um Prüfung der Einrichtung eines Lärm-Monitoringsystems im Bereich des Fachkrankenhauses Coswig gebeten hat (s. Schreiben vom 21.04.2017 an BM) → Ergänzung um Messstation in der Ortslage Weinböhla in Abstimmung mit der BiW e. V. als ortsansässiger Bürgerinitiative erforderlich und sinnvoll
- Durchsetzung zeitlich begrenzter Temporeduzierungen (bereits Forderung des Gemeinderates Weinböhla Sitzung am 17.10.2012, d. h. zwei Jahre nach Inbetriebnahme der ausgebauten Strecke, zur Durchsetzung eines Tempolimits in den Nachtstunden, wiederholt gefordert im Schreiben des Bürgermeisters Weinböhla vom 11.11.2013 an Herrn Bundesminister Ramsauer)

Die BiW e. V. vertritt nach wie vor die Auffassung, dass nur eine komplexe Betrachtung von Schienen- und Straßenlärm langfristig wirksamen Lärmschutz ermöglicht. Bei der Addition inkohärenter Schallquellen ergibt sich der korrekte Summenpegel durch die energetische Addition der beteiligten Schallquellen, d. h. Pegelwerte in Dezibel können **nicht** einfach addiert werden. Liegen von den zu addierenden Einzelschallquellen lediglich die Schalldruckpegel vor, so müssen daraus zunächst die quadrierten Schalldrücke (die zur Energie proportional sind) berechnet werden. Daher setzt sich die BiW e. V. auch für eine Lärmaktionsplanung der Gemeinde für Schienen- und Straßenlärm ein, die leider auf Grund der gesetzlichen Bestimmungen nur auf Freiwilligkeitsbasis möglich ist. Die BiW e. V. schlägt daher die Bildung eines Verkehrsrates zur Vorbereitung der Lärmaktionsplanung und eines Verkehrskonzeptes für Weinböhla vor.

Übersichten zur Bahnlärmbelastung Weinböhla und Coswig

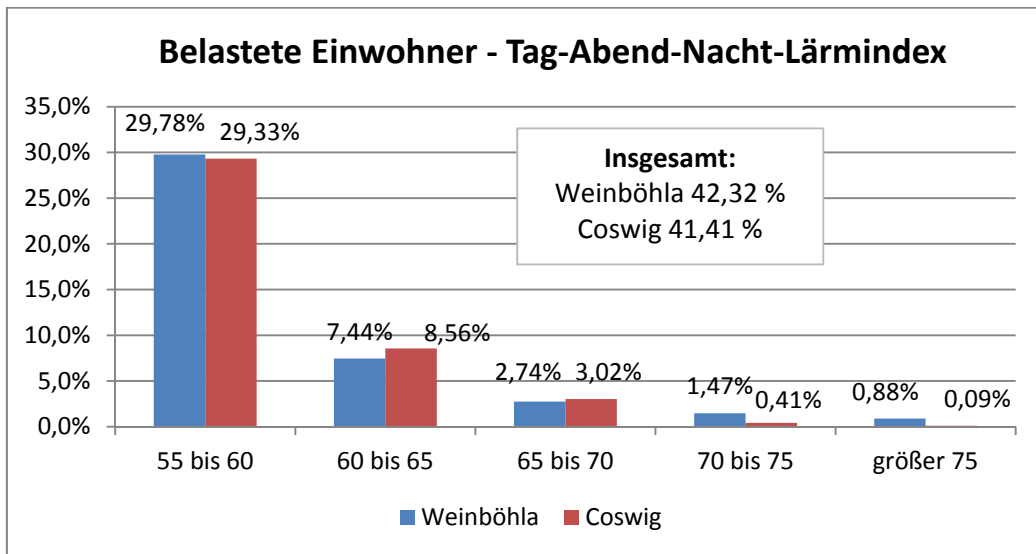


Abbildung 1: Angaben EBA

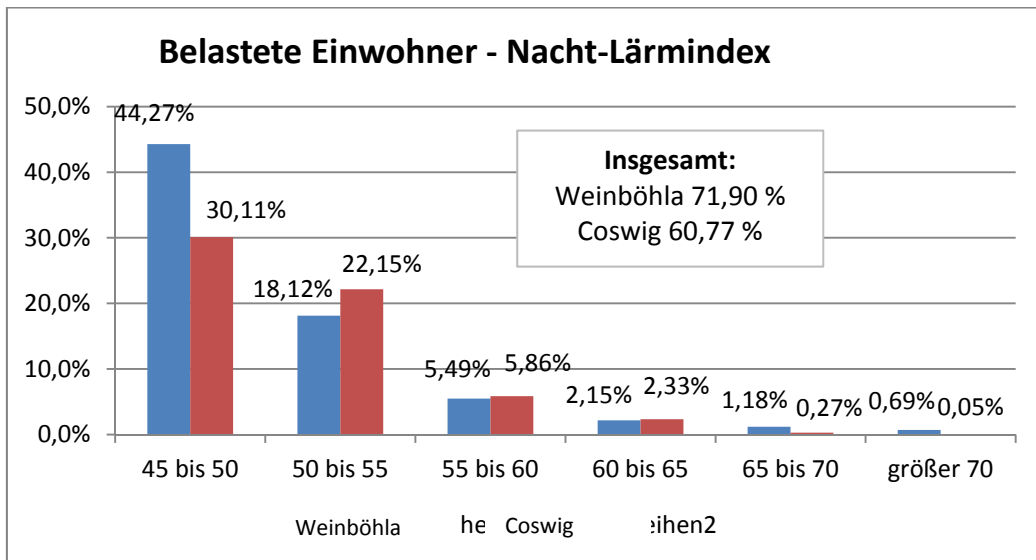


Abbildung 2: Angaben EBA

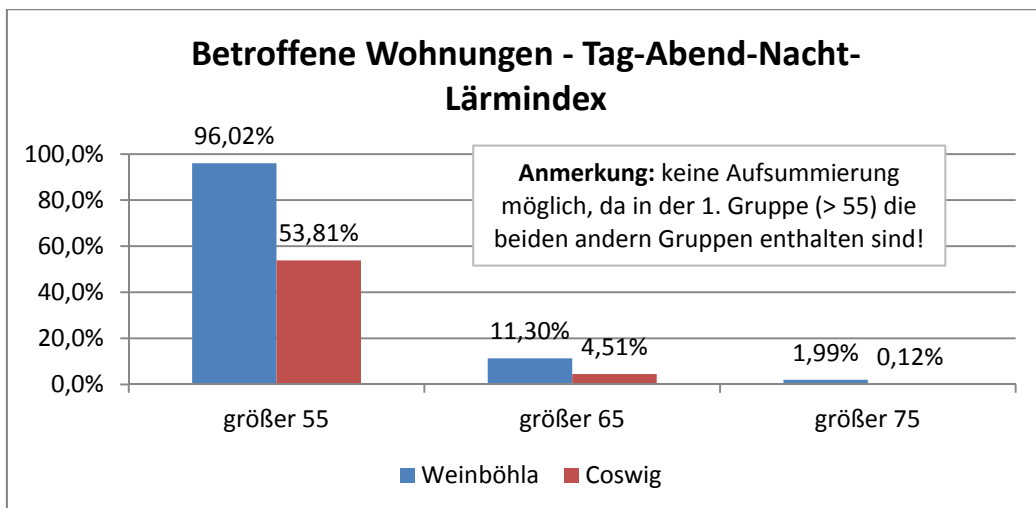


Abbildung 3: Berechnung über Angaben EBA und Statistisches Landesamt