

# Landeshauptstadt Magdeburg

## Stellungnahme der Verwaltung öffentlich

zum/zur	Stadtamt	Stellungnahme-Nr.	Datum
F0161/11 Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen	Amt 61	S0278/11	10.11.2011
Bezeichnung	Lärmschutz an der innerstädtischen Eisenbahnstrecke		
Verteiler	Tag		
Der Oberbürgermeister	22.11.2011		

*Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister, auf der Bürgerversammlung vom 20.09.2011 im Gesellschaftshaus stellte die Deutsche Bahn zusammen mit dem Baudezernat der Landeshauptstadt die 500 Mio. Euro teure Maßnahme „Ausbau des Eisenbahnknotens Magdeburg“ vor.*

*Herr Bernhard Mai drückte sein Unverständnis aus, dass die an der Erich-Weinert-Straße geplante Brücke statt mit einer Lärmschutzeinhausung mit normalem Gittergeländer vorgesehen ist. Die Projektleiterin der DB Frau Birgit Hartmann behauptete, dass die gesetzlich geforderten Grenzwerte eingehalten werden. Dies obwohl sie bestätigte, dass anstatt der derzeit 800 ab dem Jahr 2020 mit etwa 1.250 Zügen in 24 Stunden gerechnet werden muss.*

*Nach meiner persönlichen Einschätzung ist schon seit Jahren eine Zunahme des Lärms insbesondere durch die nächtlichen Güterzüge festzustellen. Es ist kaum vorstellbar, dass Bürger der Stadt Magdeburg es hinnehmen müssen, dass der Güterverkehr mitten durch die Stadt geleitet wird. Selbst im Umland beabsichtigen Gemeinden auf dem Klageweg Lärmschutzmaßnahmen zu erstreiten.*

*Ich frage Sie daher:*

**1. Teilt der Oberbürgermeister die in der Bürgerversammlung am 20.09.2011 geäußerte Auffassung der Deutschen Bahn, dass beim Neubau der Eisenbahnbrücken – speziell der Brücke über die Erich-Weinert-Straße – keine Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind, obwohl sich die Zahl der Züge – vornehmlich nächtliche Güterzüge – von derzeit 800 auf 1.250/24 h erhöhen wird?**

**2. Welche Möglichkeiten sieht der Oberbürgermeister die Bewohner in Buckau, der Innenstadt, Stadtfeld und Neustadt vor der Zunahme des Lärms zu schützen?**

**zu 1.)**

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens zum Planfeststellungsverfahren für den geplanten Ausbau des Knoten Magdeburg, 2. Ausbaustufe – Änderung der Eisenbahnüberführung Erich – Weinert – Straße in Magdeburg, km 1,975 der Strecke Magdeburg Hbf – Leipziger Messe Süd (6403), Gemarkung Magdeburg war die Landeshauptstadt Magdeburg beteiligt. Aufgrund der eingereichten Planfeststellungsunterlage erging am 04.08.2010 eine Stellungnahme seitens der Landeshauptstadt Magdeburg mit Einwänden und zu beachtenden Hinweisen an das Landesverwaltungsamt, Ref. Planfeststellungsverfahren in Halle. Am 23.02.2011 wurde durch das Eisenbahn-Bundesamt das Vorhaben gemäß § 18 AEG (Allgemeines Eisenbahngesetz) planfestgestellt (Aktenzeichen 561ppa/004-2316#017). Gemäß § 18 AEG dürfen Betriebsanlagen einer Eisenbahn einschließlich der Bahnfernstromleitungen nur gebaut oder

geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Der Beschluss zur Planfeststellung ist bei der Landeshauptstadt Magdeburg am 01.03.2011 eingegangen.

Gemäß Planfeststellungsbeschluss stellt die Planfeststellungsbehörde unter der Überschrift B.4.4.9.2 Verkehrslärm fest, dass die Änderung der Eisenbahnüberführung nicht zu unzumutbaren Lärmimmissionen führen, die einer planungsrechtlichen Zulassungsentscheidung entgegen stehen würden. Nach §41 Abs. 1 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von Eisenbahnen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Zur Durchführung dieser Vorschrift hat der Gesetzgeber gemäß §43 Abs 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG die 16. Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) erlassen. Nach §1 Abs. 1 der 16. BImSchV gilt diese für den Bau oder die wesentliche Änderung von Schienenwegen der Eisenbahn. Bau bedeutet ausschließlich Neubau. Ein solcher liegt hier nicht vor. Um den Bau eines neuen Schienenweges (eine Eisenbahnüberführung ist Teil des Schienenweges) handelt es sich nur dann, wenn eine bestehende Trasse auf einer längeren Strecke verlassen wird (BVerwG, Urteil vom 10.11.2004, Az.: 9 A 67/03). Hier handelt es sich um eine wesentliche Änderung in der Gestalt eines erheblichen baulichen Eingriffs. Der bauliche Eingriff besteht in der Vergrößerung der lichten Weite und der Breite des Überbaus.

Nach § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV stellt ein erheblicher baulicher Eingriff dann eine wesentliche Änderung dar, wenn durch diesen der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird. Eine Änderung ist auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärm von mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird.

Die schalltechnische Untersuchung ergab für den Prognosezeitraum 2015 keine Pegelerhöhungen um mindestens 3 dB(A), jedoch kommt es an den Gebäuden Erich-Weinert-Straße 27 und Erich-Weinert-Straße 30 und an den Gartenlauben 2 und 11 zu Erhöhungen des Beurteilungspegels auf mindestens 60 dB(A) in der Nacht. Für die Gartenlauben bestehen keine Schutzansprüche. Nur bei einer Erhöhung des Beurteilungspegels am Tag auf 70 dB(A) hätte ein Anspruch auf eine angemessene Entschädigung in Geld bestanden. Insgesamt ergeben sich durch die Erhöhung der Beurteilungspegel an den beiden Gebäuden vier Schutzfälle.

Nach den Vorschriften der §§ 41, 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG i.V.m. § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen grundsätzlich sicherzustellen, dass die Beurteilungspegel die dort genannten Immissionsgrenzwerte nicht überschreiten. Prinzipiell besteht daher ein Anspruch auf „Vollschutz“ durch aktive Schutzmaßnahmen, von dem aber nach Maßgabe und in den Grenzen des § 41 Abs. 2 BImSchG Abstriche möglich sind. Die hierfür gebotene Verhältnismäßigkeit vollzieht sich auf Grund einer planerischen Abwägung der Planfeststellungsbehörde, die sich an dem grundsätzlichen Vorrang aktiven Schallschutzes vor Maßnahmen passiven Schallschutzes zu orientieren hat. Bei der hierbei vorzunehmenden differenzierten Kosten-Nutzen-Analyse ist die Zahl der Lärmbetroffenen, das Maß der Grenzwertüberschreitung und der Lärminderungseffekt der verschiedenen Schutzmaßnahmen zu berücksichtigen (BVerwG, Urteil vom 23.11.2005, Az.: 9 A 28/04). Als aktive Schallschutzmaßnahmen kommen die Errichtung von Schallschutzwänden und das Besonders Überwachte Gleis (BÜG) in Betracht. Durch das BÜG können Minderungen des Immissionspegels von bis zu 3 dB(A) erreicht werden, allerdings unterliegt dessen Anwendbarkeit bestimmten technischen Randbedingungen, die im vorliegenden Fall, durch die sich auf dem Brückenüberbau angeordneten Weichen, nicht gegeben sind.

Die Lärminderung durch Lärmschutzwände ist immer dann besonders wirksam, wenn diese nahe an der Schallquelle aufgestellt werden können. Auf dem Überbau der Eisenbahnüberführung können aufgrund des Platzangebotes und der Weichen keine Mittelwände aufgestellt werden.

Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung wurde seitens des Vorhabenträgers die Errichtung einer Lärmschutzwand auf der Ostseite der Eisenbahnüberführung mit Höhen von 2 m, 4 m, 6 m, 9 m und 14 m geprüft. Die Annahmen von Lärmschutzwänden > 5,5 m zur Ermittlung eines möglichen Vollschutzes sind dabei rein fiktiv, eine technische Realisierbarkeit ist nicht möglich.

Im Ergebnis der Untersuchungen ist festzustellen, dass selbst bei einer 14 m hohen Lärmschutzwand nur zwei Schutzfälle (50 %) gelöst werden und somit zusätzliche passive Lärmschutzmaßnahmen erforderlich wären. Zwei Schutzfälle werden auch schon mit einer 4 m hohen Lärmschutzwand gelöst.

Die Kosten für die Lärmschutzwand steht nach § 41 Abs. 2 BImSchG jedoch außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck. Für eine 4 m hohe Lärmschutzwand beliefen sich die Gesamtkosten auf etwa 188.000 €. Hinzu kämen noch Kosten für den passiven Schallschutz (3.000 € je Schutzfall). Die Planfeststellungsbehörde kommt daher aufgrund der geringen Schutzwirkung und der unverhältnismäßigen Kosten im Rahmen der Abwägung zu dem Ergebnis, dass passiver Schallschutz zu gewähren ist.

Der Eigentümer des in der Tabelle unter A.4.3. aufgeführten Gebäudes hat deshalb einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld für Schallschutzmaßnahmen am Gebäude in Höhe der erbrachten Aufwendungen (passiver Schallschutz) nach Maßgabe des § 42 BImSchG i.V.m der 24. BImSchV. Weitergehende Schallschutzmaßnahmen waren nicht anzuordnen. Das Gebäude Erich-Weinert-Straße 27 wird vorwiegend nur tagsüber genutzt, so dass kein Anspruch auf passiven Lärmschutz besteht.

Die Planfeststellungsbehörde stellt unter der Überschrift A.4.3. Passiver Schallschutz fest:

- (1) Der Eigentümer des nachfolgend benannten Grundstückes hat für das in der schalltechnischen Untersuchung bezeichneten Wohngebäudes dem Grund nach einen Anspruch auf eine angemessene Entschädigung in Geld für Schallschutzmaßnahmen an den Gebäuden in Höhe der erbrachten Aufwendungen (passiver Schallschutz) nach Maßgabe der 24. BImSchV:

<b>Adresse des Grundstückes</b>	<b>Gebäudefront</b>	<b>Stockwerk</b>
Erich-Weinert-Straße 30	Südwest	2. OG
Erich-Weinert-Straße 30	Nordwest	EG und 2. OG

- (2) Der Vorhabenträger hat die Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass bis zur Inbetriebnahme der neuen Eisenbahnüberführung die zur Realisierung des passiven Schallschutzes erforderlichen baulichen Maßnahmen umgesetzt werden können. Hierbei ist er insbesondere verpflichtet,

- die anspruchsberechtigten Eigentümer anzuschreiben und über die Ansprüche dem Grund nach zu informieren,
- eine örtliche Begehung zur Feststellung der schutzbedürftigen Räume durchzuführen und die erforderlichen Daten (Raumgrundfläche, Außenwandfläche usw. zur Berechnung der erforderlichen Schalldämmmaße zu erfassen,
- die Berechnungsverfahren mit Ermittlung der notwendigen baulichen Maßnahmen durchzuführen,
- die Eigentümer über die danach erforderlichen baulichen Maßnahmen (z.B. Austausch Fenster, Lüftungselemente für Schlafzimmer) zu informieren,
- den Vertragsabschluss mit den Eigentümer über die baulichen Maßnahmen und die Entschädigung zu betreiben und
- die Umsetzung der baulichen Maßnahmen und die Rechnung zu prüfen und die Entschädigung durchzuführen.

Eine erneute Prüfung im Oktober 2011 ergab, dass die Zuordnung der Gebietsnutzungen in der Schalltechnischen Untersuchung (veröffentlicht Januar 2010 in der Anlage 11 der Antragsunterlagen) sachgerecht erfolgt ist.

Des Weiteren ergab eine Nachfrage im Umweltamt/Untere Immissionsschutzbehörde, dass die schalltechnische Untersuchung in diesem Verfahren korrekt war. Die Veränderung von 800 Zügen auf 1200 Zügen in 24 h ergibt eine Erhöhung des Beurteilungspegel um 1,8 dB(A), dies ist nicht wesentlich.

## zu 2.)

Nach Veröffentlichungen des Sächsischen Staatsministeriums für Umwelt und Landwirtschaft werden im Allgemeinen die Geräusche des Eisenbahnverkehrs weniger belästigend empfunden als Straßenverkehrslärm. Dieser Tatsache wird bei der Beurteilung von Schienenverkehrsgeräuschen durch einen so genannten »Schienenbonus«, das heißt einen Abschlag von 5 dB(A) vom Mittelungspegel, Rechnung getragen. Das Maß der Lästigkeit von Eisenbahngeräuschen alleine ist für Betroffene allerdings wenig hilfreich. Denn ähnlich wie beim Straßenverkehrslärm greifen erst bei Neubau oder einer wesentlichen Änderung der Umstände die Regelungen der Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV. Bei Überschreitung der dort gesetzlich verankerten Immissionsgrenzwerte sind Schallschutzmaßnahmen gesetzlich vorgeschrieben. Für bestehende Schienenwege besteht dagegen kein Anspruch auf Schallschutz.

Nach § 3 Satz 2 der 16. BImSchV gilt der vorgesehene Abschlag aufgrund der Besonderheiten des Schienenverkehrs in Höhe von 5 dB(A) nicht für Schienenwege, auf denen in erheblichem Umfang Güterzüge gebildet oder zerlegt werden.

Eine Bildung oder Zerlegung ist in diesem Bereich nicht zu erkennen, somit bleibt der „Schienenbonus“ von 5 dB(A) erhalten.

Neben einer Lärmsanierung an Schienenwegen mittels aktivem oder passivem Schallschutz (Lärmschutzwände oder –wälle beziehungsweise Schallschutzfenster), gibt es auch Programme zur Bekämpfung des Schalls direkt am Entstehungsort, also an der Lärmquelle. Durch geeignete Maßnahmen an Rad und Schiene sollen Lärmemissionen vermindert oder ganz verhindert werden:

- Durch Schleifen der Schienen können Lärminderungen bis zu 3 dB(A) erzielt werden.
- Durch den Einsatz von Scheiben- statt Klotzbremsen an den Zügen können die bei der Klotzbremstechnik üblichen leichten Verformungen vermieden werden. Dadurch bleibt das Rad länger »rund« und dies führt zu einem wesentlich ruhigeren Wagenlauf und trägt somit zu einer stark verringerten Schallabstrahlung bei.
- Durch den Austausch von bisher noch im Einsatz befindlichen Graugussbremsklötzen gegen Kunststoffbremsklötze wird das »Unrundwerden« der Radlaufkränze verzögert und vermindert dadurch das Entstehen von Laufgeräuschen.
- Durch Anbringung von so genannten Radabsorbern oder die Verkleidung der Radsätze kann die Lärmemission weiterhin vermindert werden.

Demnach spielt die Steigerung der Zuganzahl von derzeit 800 Zügen auf 1.250 Züge 2020 eine eher geringe Rolle. Diese Aussage wird durch das Umweltbundesamt unterstützt, in dem es zu folgender Grundaussage kommt, dass die Geräuschbelastungen konstant bleiben, aber die technisch bedingt geringen Geräuschemissionen werden durch den Anstieg der Fahrleistungen kompensiert.

Der Bund ist Eigentümer vieler Eisenbahnstrecken und Eigentümer eines Schienenverkehrsunternehmens, darüber hinaus liegt die Zuständigkeit auch für den Schienenverkehrslärm, beim Eisenbahnbundesamt. Für Haupteisenbahnstrecken (> 30 000 Züge) sind die neuen Lärmkarten bis zum 30. Juni 2012 zu erstellen. In dem Prozess der Aufstellung der Aktionspläne können sich dann die betroffenen Anlieger konstruktiv einbringen. Ab Mitte 2012 können die aktuellen Lärmkarten unter folgender Adresse <http://laermkartierung.eisenbahnbundesamt> aufgerufen werden.

Die Stellungnahme ist mit dem Umweltamt abgestimmt.

Dr. Scheidemann  
Beigeordneter für Stadtentwicklung,  
Bau und Verkehr