

Datum: 07.09.2016

Az.: 36.05.01

Beschlussvorlage - öffentlich -

	Beratungsfolge	Datum
1.	Ausschuss für Umwelt, Bauen und Verkehr	28.09.2016

Betreff:

Lärmsanierung an der Hamm-Osterfelder-Bahnlinie in Bergkamen
hier: Durchführung einer schalltechnischen Untersuchung durch die DB Netz AG

Bestandteile dieser Vorlage sind:

1. Das Deckblatt
2. Der Beschlussvorschlag und die Sachdarstellung
3. 2 Anlagen

Der Bürgermeister In Vertretung Dr.-Ing. Peters Erster Beigeordneter	
---	--

Amtsleiter Reichling	Sachbearbeiter Busch	
-----------------------------	-----------------------------	--

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Umwelt, Bauen und Verkehr des Rates der Stadt Bergkamen nimmt die Vorlage der Verwaltung zur Kenntnis.

Sachdarstellung:**I. Ausgangssituation**

Die Hamm-Osterfelder-Bahnlinie durchquert als Güterbahnstrecke das Bergkamener Stadtgebiet in west-östlicher Richtung. In den Stadtteilen Oberaden und Overberge grenzen private Wohngrundstücke unmittelbar an die Bahnlinie. Aber auch über diese unmittelbar angrenzenden Grundstücke hinaus, je nach Witterungslage und Windrichtung, erreicht der von der Bahnlinie ausgehende Verkehrslärm weite Teile der Bergkamener Siedlungsbereiche. Unabhängig von den objektiv messbaren Immissionen und den Richt- bzw. Grenzwerten gesetzlicher Vorgaben zur Beurteilung der Lärmsituation empfinden weite Teile der Anwohnerschaft den Bahnlärm als eine erhebliche Lärmbelästigung. Mit der Umgebungslärmrichtlinie hat die EU die Mitgliedsstaaten verpflichtet, u.a. den von Haupteisenbahnlinien ausgehenden Verkehrslärm zu ermitteln und bei Überschreitung sog. Auslösewerte der Immissionen geeignete Lärminderungsmaßnahmen durchzuführen. Dazu ist im Fall der Eisenbahnstrecken der DB außerhalb von Ballungsräumen ein Lärmaktionsplan durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) erstellt worden. Der aktuelle Lärmaktionsplan des EBA umfasst die Beurteilung des Umgebungslärms gemäß der Definition der Umgebungslärmrichtlinie nur für Bahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 30.000 Zugbewegungen im Jahr (Bezugsjahr 2010). Da nach Aussage des EBA die Frequentierung der Hamm-Osterfelder-Bahnlinie diesen Wert unterschreitet ist sie nicht Bestandteil des derzeitigen Lärmaktionsplans.

Beim Neubau oder erheblichem Umbau einer Bahnstrecke gelten zur Lärmvorsorge gegenüber betroffenen Anliegern die Vorgaben der 16. BImSchV – Verkehrslärmschutzverordnung – und deren Immissionsgrenzwerte. Zur Einhaltung dieser Grenzwerte muss der Streckenbetreiber geeignete aktive und/oder passive Lärmschutzmaßnahmen durchführen.

An bestehenden Strecken wie der Hamm-Osterfelder-Bahnlinie entfallen auf Grund des Bestandschutzes die Vorgaben der 16. BImSchV. Um dennoch geeignete Lärmschutzmaßnahmen an betroffenen Streckenabschnitten durchzuführen hat die Bundesregierung ein freiwilliges Lärmsanierungsprogramm im Rahmen der Haushaltsgesetzgebung aufgestellt. Aus diesen Haushaltsmitteln, zur Verfügung gestellt durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, werden nach einer Dringlichkeitsliste der DB AG Lärmsanierungsmaßnahmen an einzelnen Streckenabschnitten durchgeführt. Ausschlaggebend für die Lärmsanierungsmaßnahmen sind die im Bundeshaushalt festgesetzten Grenzwerte des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms, die allerdings deutlich über den Grenzwerten der 16. BImSchV liegen.

Der Rat der Stadt Bergkamen hat wegen der bestehenden Lärmbelastung durch den Zugverkehr in seiner Sitzung vom 26.09.2013 eine Resolution beschlossen, mit der sowohl die Bundesregierung als Haupteigentümer der Deutschen Bahn AG als auch die DB AG aufgefordert wurden, geeignete Lärmsanierungsmaßnahmen durchzuführen. In ihrer

Reaktion auf die Resolution teilte die DB AG im Jahr 2013 mit, dass „die Ortsdurchfahrt Bergkamen im Gesamtkonzept der Lärmsanierung an Schienenwegen unter der laufenden Nummer 53 (Anm.: von insgesamt 226) aufgeführt (ist), so dass Lärminderungsmaßnahmen in Bergkamen kurzfristig nicht möglich sein werden“. Ferner verwies die DB AG auf ihr Unternehmerziel, den Bahnlärm bis zum Jahr 2020 zu halbieren. Sowohl Resolution als auch Reaktion der DB AG sind im Lärmaktionsplan der Stadt Bergkamen (2014) veröffentlicht.

II. Geplante Lärmsanierung

Mit Schreiben vom 18.08.2016 (s. Anlage 1) hat die DB Netz AG mitgeteilt, dass für die Strecken-Nr. 2250, Hamm-Osterfelder Bahnlinie, im Bereich der Stadt Bergkamen schalltechnische Untersuchungen im Rahmen des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms begonnen werden sollen. Die Untersuchung umfasst die Streckenabschnitte (s. Anlage 2) in

- Oberaden von km 56,00 bis 60,40
(von Hardenbergstraße, über Sundern/Bahnhofstraße, Rotherbachstraße/Hans-Böckler-Siedlung bis südl. Lippestraße) und
- Overberge vom km 63,10 bis km 65,30
(von Werner Straße, ehem. Bahnhof, über Erlentiefenstraße bis Overberger Straße, kurz vor der Stadtgrenze zu Hamm).

Die Streckenabschnitte sind die Bereiche, in denen Wohngrundstücke z.T. unmittelbar an die Hamm-Osterfelder-Bahnlinie angrenzen. Wie im o.g. Schreiben angekündigt wird die DB Netz AG für diese Streckenabschnitte zunächst ein schalltechnisches Gutachten zur Ermittlung der Lärmbetroffenheit der Anlieger erstellen lassen. Die ermittelten Immissionswerte werden dann in Bezug gesetzt zu den in der „Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahn des Bundes“ sowie im Bundeshaushalt festgesetzten Immissionsgrenzwerte.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die für die unterschiedlichen Siedlungsgebiete gültigen Grenzwerte.

	Tag	Nacht
	06.00 Uhr - 22.00 Uhr	22.00 Uhr - 06.00 Uhr
	dB(A)	dB(A)
reine u. allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete	70	60
Kern-, Dorf- und Mischgebiete	72	62
Gewerbegebiete	75	65

Tab. 1: Grenzwerte des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms (Bahnlärm)

Erst bei Überschreitung dieser Grenzwerte ist gemäß der o.g. Richtlinie eine Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung möglich. Zuwendungsempfänger der finanziellen Förderung geeigneter aktiver und passiver Lärminderungsmaßnahmen im Sinne der Richtlinie sind die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) des Bundes. Sofern passive Lärmschutzmaßnahmen, z.B. Einbau von Schallschutzfenster, an Gebäuden durchgeführt werden sollen, die sich nicht im Eigentum des EIU befinden, leiten die EIU als Erstempfänger diese Zuwendung an den Gebäudeeigentümer weiter, wenn dieser entsprechend geeignete Baumaßnahmen durchführen lässt. In diesen Zusammenhang ist die Aussage im Schreiben der DB Netz AG (Anlage 1), dass lärmbeeinträchtigte Anlieger nicht zur Durchführung von Lärmsanierungsmaßnahmen verpflichtet sind, einzuordnen.

Darüber hinaus gibt die „Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahn des Bundes“ in § 1 Abs. 3 vor, „die Lärmbelastung der Anlieger bestehender Schienenwege der Eisenbahn des Bundes ...zu mindern,

- a. soweit die zu schützenden baulichen Anlagen vor Inkrafttreten des BImSchG (Anm.: 22. März 1974!) errichtet wurden oder
- b. der Bebauungsplan, in dessen Geltungsbereich die bauliche Anlage errichtet wurde, vor Inkrafttreten des BImSchG rechtsverbindlich wurde oder
- c. das Grundstück bereits vor der verfestigten Eisenbahnplanung nach dem Bauplanungsrecht baulich genutzt werden durfte oder
- d. der Verkehrslärm nach Errichtung der baulichen Anlage in nicht vorhersehbarer Weise zugenommen hat.“

Für die Durchführung von Lärmsanierungsmaßnahmen wird nach dieser Vorgabe auch das Alter der baulichen Anlagen, an denen eine Grenzwertüberschreitung der Lärmimmission durch das schalltechnische Gutachten ermittelt wird, ausschlaggebend sein. So werden z.B. passive Lärmschutzmaßnahmen, soweit erforderlich und auch ausreichend lärmindernd, an den Gebäuden selber nur gefördert, wenn diese vor 1974 und damit vor Inkrafttreten des BImSchG errichtet worden sind. Ferner wird auch eine Lärmschutzwand nur in solchen Bereichen errichtet, wenn neben der Grenzwertüberschreitung und dem Nachweis der ausreichenden Lärminderung durch die Lärmschutzwand (Kosten-Nutzen-Analyse durch die DB) auch die errichteten Gebäude oder der betroffene Geltungsbereich eines Bebauungsplans älter als 1974 sind.

Das schalltechnische Gutachten wird von der DB Netz AG an ein externes Ingenieurbüro vergeben. Neben der Berechnung der Lärmsituation entlang eines Korridors der zu untersuchenden Streckenabschnitte erfolgt in dem Gutachten auch die Prüfung geeigneter und förderfähiger Lärmsanierungsmaßnahmen. Dazu bitte die DB Netz AG die Stadt um die zur Verfügung Stellung der in Ihrem Schreiben genannten Grundlagendaten an das noch zu beauftragende Ingenieurbüro. Sofern diese bei der Stadt vorhanden sind und nicht in ihrer Weitergabe durch Rechte einer anderen Behörde beschränkt sind, z.B. ALK bzw. ALKIS Daten aus dem Liegenschaftskataster des Kreises Unna, wird die Stadt diese Grundlagendaten dem Ingenieurbüro zur Verfügung stellen.