



Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung • Postfach 20 01 00, 531 00 Bonn

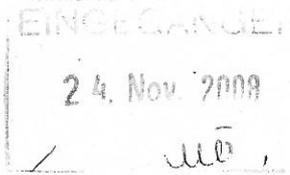
Klaus Beer

Ministerialrat

Leiter des Referates E 15

Eisenbahntechnik, betriebssicherheit, Umweltschutz

Bürgermeister der
Stadt Bergkamen
Herrn Roland Schäfer
Rathausplatz 1
59192 Bergkamen



HAUSANSCHRIFT Robert-Schuman-Platz 1, 53175 Bonn

POSTANSCHRIFT Postfach 20 01 00, 53170 Bonn

TEL 0228 300-41 50

FAX 0228 300-807 41 50

E-MAIL Ref-E15@bmvbs.bund.de

INTERNET www.bmvbs.de

BETREFF **Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes, Maßnahmen in der Ortsdurchfahrt Bergkamen**

BEZUG Ihr Schreiben vom 09.09.2008

AZ E 15/14.86.15/20 B 08

DATUM Bonn, 21.11.2008

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Schäfer,

Herr Bundesminister Tiefensee dankt Ihnen für Ihr Schreiben vom 9. September 2008 zu Maßnahmen der Lärmsanierung in der Ortsdurchfahrt Bergkamen. Er hat mich beauftragt, Ihnen zu antworten.

Nach Ihren Informationen kann ich davon ausgehen, dass Ihnen die Gesamtproblematik und die Rahmenbedingungen zu Maßnahmen der Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes in Folge des Antwortschreibens an Ihren Amtskollegen in Her-ten, Herrn Dr. Paetzel, im wesentlichen bereits bekannt sind. Auch die Zuordnung Ihrer Stadt im Gesamtkonzept zur Kenn-Nummer 53 mit der Priorisierungskennziffer 3,541 kann ich damit voraussetzen.

Für Ihr Anliegen, die Einstufung Ihrer Stadt gemäß der Prioritätenreihung kritisch zu überprüfen und gegenüber höher belasteten Abschnitten vorrangig einzustufen, habe ich durchaus Verständnis. Die Forderung, die Prioritätenreihung für die Umsetzung der Lärmsanierungs-



SEITE 2 VON 5 Maßnahmen zu Gunsten Ihrer Stadt außer Acht zu lassen, würde jedoch das Gesamtkonzept insgesamt in Frage stellen. Würde die Rang- und Reihenfolge der zu sanierenden Abschnitte von den vielfachen Forderungen und der Intensität der Beschwerden und Eingaben abhängig gemacht werden, wäre eine sachgerechte Umsetzung des Sanierungsprogramms in der Praxis nicht möglich. Ich bitte daher um Verständnis, dass eine diesbezügliche Abänderung des Gesamtkonzepts nicht in Betracht kommen kann.

Lärmsanierungsmaßnahmen sind aber auch nur ein Baustein zur Lösung des Problems. Das „Nationale Verkehrslärmschutzpaket“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) vom Februar 2007 zielt vorrangig auf die Vermeidung bzw. Begrenzung von Lärm an der Quelle. Dies ist die wirksamste Lärmvorsorge; gegen Lärm, der gar nicht erst in die Umgebung gelangt, braucht niemand technisch und finanziell aufwändig geschützt zu werden. Deshalb sind zur weiteren flächendeckenden Verbesserung des Schutzes der Bevölkerung insbesondere auch Maßnahmen an der Quelle des Schienenverkehrslärms – an den Schienenfahrzeugen – erforderlich.

Auf europäischer Ebene besteht bereits die Verpflichtung (TSI Noise), dass neu zugelassene Güterwagen Emissionsgrenzwerte einhalten müssen, für die der Einsatz lärmarmen Verbundstoff-Bremssohlen oder vergleichbarer technischer Lösungen erforderlich ist. Allerdings muss diese nur für Neufahrzeuge geltende Verpflichtung durch eine beschleunigte Ausrüstung von Bestands-Güterwagen mit der lärmarmen Technik ergänzt werden, um eine Wirkung in naher Zukunft zu erreichen.

In Deutschland hat eine interministerielle Arbeitsgruppe unter Federführung des BMVBS aufgrund der Zielsetzungen im Nationalen Verkehrslärmschutzpaket Empfehlungen zur beschleunigten Umrüstung der Güterwagenbestandsflotte sowie zur notwendigen Notifizierung bei der EU-Kommission erarbeitet. Aufgrund dieser Empfehlungen werden jetzt in einem Pilot- und einem Innovationsprogramm die notwendigen Erkenntnisse zur Umrüstung beste-



SEITE 3 VON 5

hender Güterwagen auf lärm mindernde Verbundstoff-Bremssohlen gesammelt. Mittlerweile liegt auch eine Mitteilung der EU-Kommission zur Lärminderung bei der bestehenden Güterwagenflotte vor, die unsere Strategie unterstützt.

Mit dem Pilot- und Innovationsprogramm wird ein Startschuss und Anschub für eine flottenbezogene Ausrüstung bestehender Güterwagen mit leiser Technik und für diesen Prozess fördernde wirtschaftspolitische Instrumente gegeben. Zielsetzung ist, mit diesen Maßnahmen auf nationaler und europäischer Ebene bereits ab dem Jahr 2012 eine deutliche substanzielle Lärminderung für die Anwohner zu ermöglichen.

Es ist allgemein bekannt, dass der Betrieb von Eisenbahnstrecken zwangsläufig mit der Eintragung von Schwingungen in den Baugrund und damit auch mit der Übertragung von Erschütterungen in die angrenzenden Gebäude verbunden ist. Die Schwingungseinwirkungen aus dem Bahnbetrieb auf die Bauwerke sind von verschiedenen Faktoren abhängig. Somit haben nicht nur unterschiedliche Zuggattungen Einfluss auf die Stärke der Schwingungen, sondern ebenso die jeweils vorherrschenden Bodenverhältnisse sowie die Konstruktion der betroffenen Gebäude selbst.

Die vom Bahnverkehr verursachten Erschütterungen liegen aber deutlich unter den Anhaltswerten einschlägiger Normen für die Beurteilung möglicher Schäden an Bauwerken (z. B. DIN 4150 Teil 3: „Erschütterungen im Bauwesen - Einwirken auf bauliche Anlagen“), auch wenn sie von den Bewohnern wahrgenommen und unter Umständen auch als belästigend empfunden werden.

Ein dazu vorliegendes und in einem anderen Zusammenhang erstelltes Gutachten zur Messung von Erschütterungen in Bauwerken in Bahnnähe bestätigt diese Ausführungen.

Beim Neubau oder der wesentlichen Änderung eines Fahrweges werden von der DB AG im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung umfangreiche Immissionsprognosen auch zu den



SEITE 4 VON 5 zu erwartenden Erschütterungseinwirkungen (einschließlich sekundärer Luftschall) durchgeführt, wobei hilfsweise die DIN 4150 „Erschütterungen im Bauwesen“, Teil 2 „Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden“ als Bewertungsgrundlage herangezogen wird.

Für bestehende Strecken kann diese Norm nicht unmittelbar angewendet werden. In Bezug auf die bereits erwähnten Belästigungen führt die DIN 4150 selbst aus, dass dies an bestehenden Strecken regelmäßig der Fall ist, die aufgeführten Anhaltswerte jedoch nur zur Orientierung bei der Erstellung von neuen Gebäuden oder neuen Schienenverkehrswegen zur Vermeidung zunehmender Belästigungen dienen sollen.

Nicht unerwähnt bleiben sollte in diesem Zusammenhang, dass im Zuge der umwälzenden technischen Verbesserungen der Materialien und Bauweisen an Fahrzeugen und Fahrwegen die Erschütterungsemissionen über die Jahrzehnte gesehen an allen Strecken der DB Netz AG wesentlich gemindert worden sind:

- Wegfall der schweren Dampflokomotiven, die insbesondere durch die Gestaltung ihres Antriebssystems starke Erschütterungen an den Schienenwegen verursacht haben,
- verbesserte Bauweisen der Federung der Radsätze, der Antriebssysteme und bessere Radqualitäten sowie
- lückenlos verschweißter Gleisoberbau, wesentliche Minderung bzw. Wegfall der Schienenstöße.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und die Deutsche Bahn AG (DB AG) sind sich der Problematik der als Belästigung empfundenen Erschütterungen bewusst. Wirkungsvolle Maßnahmen zur Minderung von Erschütterungen stehen jedoch insbesondere für oberirdische Strecken kaum zur Verfügung und müssen erst noch entwickelt werden.

Zur BÜ-Beseitigung im Zuge der L 821 möchte ich folgendes anmerken: die Änderung von Bahnübergängen aus Gründen der Sicherheit und Abwicklung des Verkehrs ist eine Maßnahme nach § 3 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG). Dabei ist die Beseitigung von Bahnübergängen eine verkehrspolitische Zielsetzung der Bundesregierung. Mit der Bereitstellung eines Drittels der kreuzungsbedingten Kosten durch den Bund soll sichergestellt werden, dass



Maßnahmen nicht an der Finanzschwäche eines der beteiligten Baulastträger scheitern.

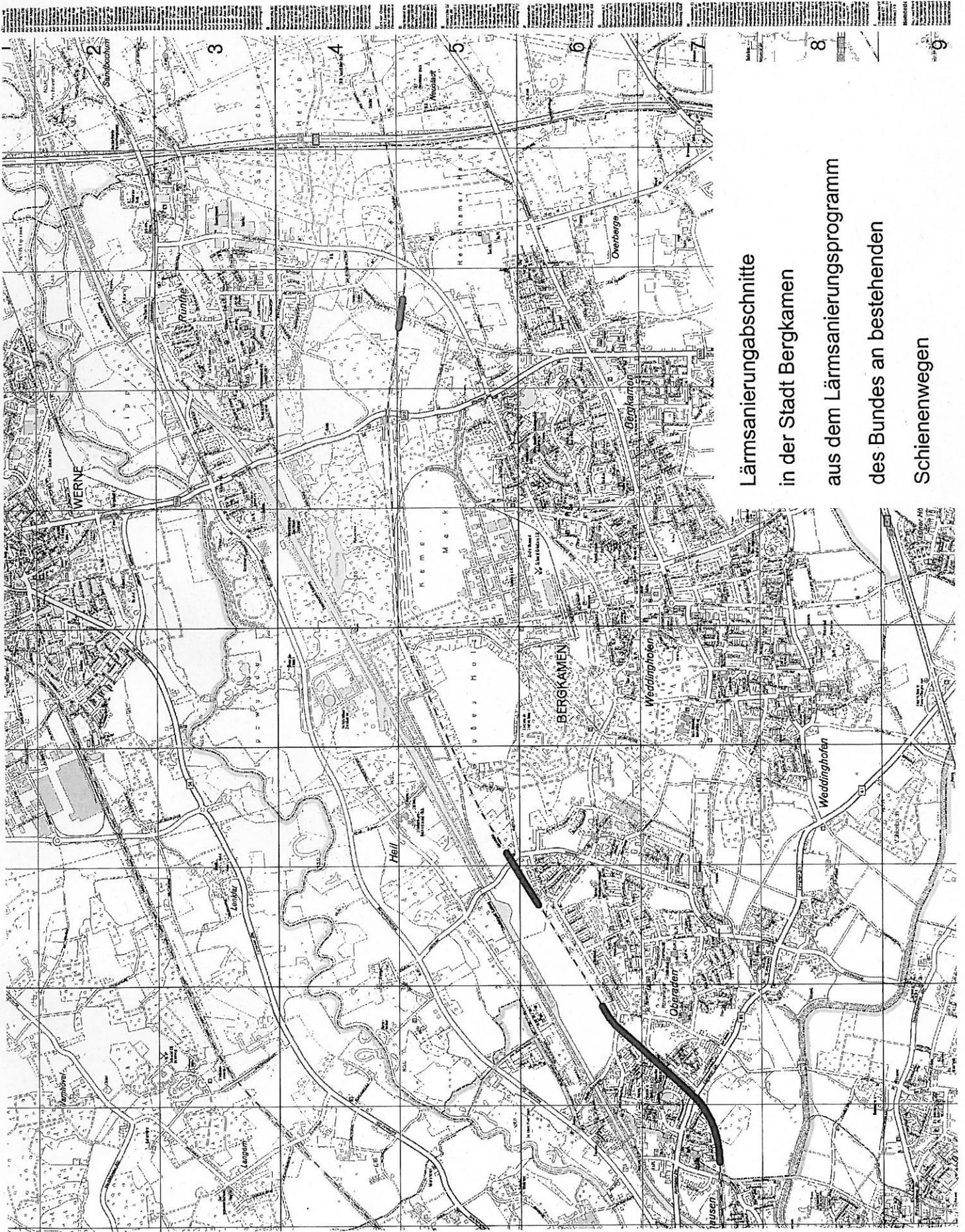
Es ist vorrangig Sache der beiden Beteiligten der sich kreuzenden Verkehrswege, unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse zu entscheiden, ob und wie ein Bahnübergang geändert werden soll. Beteiligte sind der Schienenbaulastträger und der jeweilige Straßenbaulastträger. Zwischen diesen sind die erforderlichen Maßnahmen am Bahnübergang abzustimmen und gemäß § 5 EKrG in einer Vereinbarung festzulegen. Für die Gewährung des sogenannten „Bundesdrittels“ stehen Haushaltsmittel des Bundes in ausreichender Höhe zur Verfügung. Voraussetzung ist aber die Vorlage der von den Kreuzungsbeteiligten abgeschlossenen Kreuzungsvereinbarung beim BMVBS.

Bezüglich der BÜ-Beseitigung im Zuge der L 821 - Jahnstraße - existiert schon ein Entwurf aus dem Jahre 1994. Dieser musste wegen Änderung des planrechtlichen Verfahrens und der straßenplanerischen Zielvorgaben (Aufgabe der Zufahrten für eine Zechenanlage sowie Anbindung eines städtischen Baugebietes, Änderung der Entwässerungseinrichtungen und Knoten punktsformen) umgeplant werden. Auf der Grundlage des geänderten Entwurfs wird derzeit das Planfeststellungsverfahren vorbereitet, an dem die Stadt Bergkamen beteiligt ist. Die Planungen für die BÜ-Beseitigung im Zuge der B 61 laufen zur Zeit; für beide v. g. Maßnahmen sind noch Kreuzungsvereinbarungen abzuschließen.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

Klaus Beer



Lärmsanierungsabschnitte
 in der Stadt Bergkamen
 aus dem Lärmsanierungsprogramm
 des Bundes an bestehenden
 Schienenwegen