



AMT:	6
Sachgebiet:	63
Vorlagen.Nr.:	2015/103
Datum:	21.04.2015

Sitzungsvorlage an den

Stadtrat	28.04.2015	öffentlich	zur Kenntnisnahme
----------	------------	------------	-------------------

Kitzingen, 21.04.2015 Amtsleitung	Mitzeichnungen:	Kitzingen, 21.04.2015 Oberbürgermeister
---	-----------------	---

Bearbeiter:	Hilmar Hein	Zimmer: 26
E-Mail:	hilmar.hein@stadt-kitzingen.de	Telefon: 09321/20-6302
Maßnahme:		

Bahnlärm, Sachstandsinformation

Beschlussentwurf:

1. Vom Sachvortrag wird Kenntnis genommen.

Sachvortrag:

Ausgangslage

Am 21.06.2012 hat der Stadtrat nach einem Antrag der CSU-Stadtratsfraktion beschlossen entlang der Bahntrasse Würzburg –Fürth im Stadtgebiet Kitzingen Lärmmessungen durch ein Fachbüro durchzuführen.

Weiterhin fand am 08.10.2012 in der Alten Synagoge eine öffentliche Podiumsdiskussion zum Thema Bahnlärm mit Fachleuten aus der Wissenschaft, Verkehrsexperten, Vertretern der Deutschen Bahn und der Kommunalen Spitzenverbände statt.

Lärmmessungen

Durch das Büro Wölfel, Höchberg wurden vom 24.06.2014 bis zum 01.07.2014 entlang der Bahnlinie Nürnberg – Würzburg an ausgewählten Wohngrundstücken die Geräuscheinwirkungen messtechnisch erfasst und die Beurteilungspegel des Bahnverkehrs für die Beurteilungszeiträume Tag und Nacht ermittelt.

Messorte:

MP 1	Paul-Rücklein-Straße 7	allgemeines Wohngebiet (WA)
MP 2	Friedenstraße 3a	Mischgebiet (MI)
MP 3	Hindenburgring Nord 1c	Mischgebiet (MI)
MP 4	Richard-Wagner-Straße 18	allgemeines Wohngebiet (WA)

Zusammenfassung und Bewertung der Ergebnisse:

Wohngebiet Paul-Rücklein-Straße (MP 1)

Hier ist an allen Messtagen die sichere Einhaltung des Immissionsgrenzwerts der 16. BimSchV für allgemeine Wohngebiete $IGW_{WA, Tag} = 59 \text{ dB (A)}$ am Tag festzustellen. Im Nachtzeitraum wird von Samstag auf Sonntag auch der Immissionsgrenzwert $IGW_{WA, Nacht} = 49 \text{ dB(A)}$ unterschritten; in den übrigen Nächten jedoch um bis zu 8 dB überschritten.

Mischgebiet Friedenstraße (MP2)

Tagsüber wird der Immissionsgrenzwert $IGW_{MI, Tag} = 64 \text{ dB(A)}$ durch den Bahnverkehr um 1 dB und durch den Gesamtverkehr um 2 dB überschritten, am Sonntag leicht unterschritten bzw. eingehalten. Nachts wird der Grenzwert $IGW_{MI, Nacht} = 54 \text{ dB(A)}$ aus Bahnverkehr um 4 dB (Samstag auf Sonntag) bis zu 14 dB (übrige Nächte) überschritten. Der Straßenverkehr kann nachts demgegenüber nachts als untergeordnet betrachtet werden.

Mischgebiet Hindenburgring Nord (MP 3)

Die Geräuschemissionen sind hier so deutlich vom Bahnverkehr bestimmt, dass weitere Geräusche (auch der Straßenverkehr der Nordtangente) demgegenüber nicht relevant sind und zu keiner weiteren Erhöhung beitragen. Es werden Überschreitungen der Grenzwerte für Mischgebiete tagsüber um 2 dB (Sonntag) und 7 dB (übrigen Tage) und nachts um 7 dB (Samstag auf Sonntag) und 19 dB festgestellt.

Wohngebiet Richard-Wagner-Straße (MP 4)

Die hier ermittelten Geräuschemissionen werden analog zum Messpunkt MP 3 ausschließlich durch den Bahnverkehr bestimmt. Aufgrund des von den Bahnanlagen zu den Wohngrundstücken hin ansteigenden Geländes ergeben sich sehr hohe Schallimmissionen, welche die Immissionsgrenzwerte tagsüber um 5 dB (Sonntag) und bis 10 dB (übrigen Tage) sowie nachts um 6 dB (Samstag auf Sonntag) und bis 20 dB (übrigen Tage) überschreiten.

Die eingesetzten Messgeräte waren Präzisionsschallpegelmesser nach DIN EN 60651 mit einer Fehlergrenze von $\pm 0,7$ dB. Durch die gewählten Aufstellorte ergaben sich keine relevanten Geräuschminderungen (Abschirmungen) oder Erhöhungen (Schallreflexionen). An den umliegenden Wohngebäuden kann unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Abstände zu den Bahnanlagen eine maximale Abweichung von ± 2 dB zu den Messwerten angegeben werden. Unter Berücksichtigung dieser Ergebnisgenauigkeit ergaben sich besonders für den Nachtzeitraum an den zur Bahn gewandten Gebäudefassaden erhebliche Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte.

Bisher durchgeführte Schallschutzmaßnahmen:

Entlang der Bahnlinie im Stadtgebiet wurden bisher verschiedene Schallschutzmaßnahmen durchgeführt:

- a) **Lärmsanierungen** der Bahn in Kitzingen
 Installation von Lärmschutzwänden in der Südstadt (ca. 550.000 €) und in Sickershausen (ca. 880.000 €)
 Passiver Lärmschutz an Wohngebäuden (ca. 105.000 €)
 Planfeststellung 2007, Umsetzung 2008

- b) **Lärmvorsorge** durch Stadt Kitzingen im Zuge des Neubaus der Nordtangente BA I
 Bau von Lärmschutzwänden 2011
 (Aufwand ca. 1.600.000 €)
 Passiver Lärmschutz (Fenster) an Wohngebäuden 2011 - 2014
 nach Planfeststellungsverfahren
 (Aufwand ca. 322.000 €)

Für die beiden Verfahren gelten unterschiedliche Immissionsgrenzwerte:

Lärmsanierung:

	Tag	Nacht
allgemeines Wohngebiet (WA)	70 dB(A)	60 dB(A)
Mischgebiet (MI)	72 dB(A)	62 dB(A)

Lärmvorsorge:

	Tag	Nacht
allgemeines Wohngebiet (WA)	59 dB(A)	49 dB(A)
Mischgebiet (MI)	64 dB(A)	54 dB(A)

Grundlage sowohl für die Lärmsanierung als auch für die Lärmvorsorge sind Berechnungen von Geräuschimmissionen.

Nachfolgend werden die Ergebnisse der durchgeführten Messungen mit den jeweiligen Ansätzen in den Berechnungen verglichen:

Vergleich der Messergebnisse mit den Ansätzen in den Berechnungen:

Lärmvorsorge (Nordtangente BA I)

MP 3 Hindenburgring 1c, 1.OG (MI)

Tag

Nacht

Beurteilungspegel in Lärmschutzberechnung	72 dB(A)	71 dB(A)
Messergebnisse ¹⁾	69,5 dB(A)	70,1 dB(A)

MP 4 Richard-Wagner-Straße 18, 2.OG (WA)

	Tag	Nacht
Beurteilungspegel in Lärmschutzberechnung	66 dB(A)	65 dB(A)
Messergebnisse ¹⁾	67,4 dB(A)	67,6 dB(A)

Hinweis: Standort des Messeinrichtung ca. 8 m näher am Bahngleis!

Lärmsanierung (Bahn)

MP 1 Paul-Rücklein-Straße 7 (WA)

	Tag	Nacht
Beurteilungspegel	60 dB(A)	62 dB(A)
Messergebnisse ¹⁾	54,0 dB(A)	55,6 dB(A)

Gewährung von passiven Lärmschutzmaßnahmen (Überschreitung nachts)

MP 2 Friedenstraße 3a (MI)

	Tag	Nacht
Beurteilungspegel	61 dB(A)	63 dB(A)
Messergebnisse ¹⁾	65,4 dB(A)	65,7 dB(A)

¹⁾ Mittelwert aus allen Wochentagen

Die Berechnungen für die Lärmsanierung basieren auf den Verkehrszahlen 2010 Prognose; in den Ansätzen ist ein Schienenbonus von 5dB(A) berücksichtigt!

Fazit:

Die Ergebnisse der nun durchgeführten Lärmmessungen zeigen, dass die den jeweiligen Berechnungen (für Lärmvorsorge und Lärmsanierung) zugrunde liegenden Beurteilungspegel nicht oder nur gering (bei MP 4, hier jedoch Messpunkt 8 m näher am Bahngleis) überschritten werden.

In manchen Fällen (Lärmvorsorge und Lärmsanierung) haben Berechtigte auf den Einbau von Lärmschutzfenstern (passiver Lärmschutz) verzichtet.

Im Zuge des Baus der Nordtangente BA I (Lärmvorsorge) wurde in einigen Fällen auch eine Entschädigung für die Verlärmung des Außenwohnbereiches gewährt.

Stellungnahme Deutsche Bahn AG

Das Ergebnis der Lärmmessungen wurde im November 2014 an die DB ProjektBau GmbH übermittelt mit der Bitte, durch geeignete Maßnahmen eine Verbesserung der Lärmsituation herbeizuführen.

In dem Antwortschreiben vom 05.12.2015 geht die DB ProjektBau GmbH ausführlich auf die rechtlichen Grundlagen ein.

Siehe **Anlage** Schreiben der DB ProjektBau GmbH vom 05.12.2015

Zusammenfassung

Die Lärmmessungen haben gezeigt, dass die Grenzwerte der 16. BimSchV zum Teil erheblich überschritten werden.

Grundlage für mögliche Schutzmaßnahmen sind jedoch stets Lärmberechnungen.

Die Messergebnisse haben bestätigt, dass die den jeweiligen Berechnungen (für Lärmvorsorge und Lärmsanierung) zugrunde liegenden Beurteilungspegel nicht oder nur gering (bei MP 4, hier jedoch Messpunkt 8 m näher am Bahngleis) überschritten werden.

Es wird festgestellt, dass sowohl die Deutsche Bahn AG (im Rahmen der Lärmsanierung) als auch die Stadt Kitzingen (im Rahmen der Lärmvorsorge bei Nordtangente BA I) für aktiven und passiven Lärmschutz entlang der Bahnstrecke gesorgt haben.

Für eine weitere Verbesserung der Situation fehlen die rechtlichen Voraussetzungen.

Weitere Verbesserungen oder Nachbesserungen in den Bereichen, in welchen schon aktive Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt wurden, sind bautechnisch nur schwer möglich. Kostenträger wäre in jedem Fall die Stadt Kitzingen; Fördermöglichkeiten sind hierfür derzeit nicht bekannt.

Passive Schutzmaßnahmen (Schallschutzfenster) sind in vielen Fällen vorhanden.

Aus Sicht der Verwaltung sollte das Augenmerk auf die Verringerung des Lärms an der Quelle gelegt werden.

Laut dem Koalitionsvertrag soll der Schienenlärm in Deutschland bis 2020 halbiert werden.

Dies soll hauptsächlich durch Umrüstung der Güterwagen auf lärmarme Bremsen (bis 2016 soll die Hälfte aller Waggons auf leise Bremsen umgerüstet sein) erfolgen.

Hierauf hat die Kommune jedoch wenig bis keinen Einfluss.

Anlagen:

Anlage 1 - Schreiben der DB vom 05.12.2014