Beschlussvorlage
Ö/0581/XV.WP

GEMEINDE GAUTING
XV. Wahlperiode 2020 - 2026

Geschäftsbereich / Fachbereich	Sachbearbeiter
Fachbereich 21 - Bauleitplanung	Frau Eberhardt

Az.: 610-11/21/Eb

Beratung	Datum	Behandlung	Zuständigkeit
Bauausschuss	19.12.2023	öffentlich	Entscheidung

Betreff

Lärmaktionsplan des Eisenbahn-Bundesamtes Runde 4 - Öffentlichkeitsbeteiligung

Sachverhalt:

1. Der Lärmaktionsplan an Schienenwegen des Bundes, erarbeitet vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA), wird alle fünf Jahre fortgeschrieben. Am 20.11.2023 wurde der Entwurf für die Runde 4 veröffentlicht. Gleichzeitig startete die zweite Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung dieser Runde 4. Bis zum 02.01.2024 besteht sowohl für die Öffentlichkeit als auch für Kommunen die Gelegenheit, über einen Online-Fragebogen dem EBA eine Rückmeldung zum Entwurf des Lärmaktionsplans sowie zum Beteiligungsverfahren zu geben. Nach deren Auswertung werden die Ergebnisse im finalen Lärmaktionsplan im Sommer 2024 veröffentlicht.

   In der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung konnten von März bis April 2023 zu den Lärmkarten des EBA aus dem Sommer 2022 Stellungnahmen abgegeben werden. Das EBA hat die Beiträge ausgewertet und veröffentlicht die Ergebnisse mit dem Lärmaktionsplan-Entwurf auf der Beteiligungsplattform www.laermaktionsplanung-schiene.de und auf der Internetseite des EBA unter www.eba.bund.de/lap.

2. Auf Grundlage der Auswertung der Lärmkarten, ergänzt um Betroffenheitskarten, die den Zusammenhang zwischen Anwohnern und der jeweiligen errechneten Lärmbelastung darstellen, und der Beiträge aus der Öffentlichkeit erstellt das EBA im vorliegenden Lärmaktionsplan eine Analyse der Belastung deutschlandweit an allen Haupteisenbahnstrecken (Verkehrsaufkommen von mehr als 30.000 Zügen pro Jahr). An einzelnen Beispielen, die repräsentativ für ähnliche Gebiete stehen, wird diese ausführlich erklärt. Um Belastungsschwerpunkte zu identifizieren, werden verschiedene Indikatoren, wie z. B. Lärmkennziffern, berechnet und ebenfalls ausgewertet. So ergibt sich ein Überblick über das Ausmaß der Lärmbelastung an verschiedenen Orten in Deutschland. Der Lärmaktionsplan enthält jedoch keine Maßnahmen im Verantwortungsbereich des EBA.

3. Alle rechtlichen Regelungen zur Lärmaktionsplanung finden sich in §§ 47 a- f Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG), womit die Umsetzung der europäischen Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG (URL) in deutsches Recht erfolgte. Danach übernimmt das EBA die Lärmaktionsplanung für alle Haupteisenbahnstrecken des Bundes. Außerdem werden alle Strecken des Bundes für die zukünftige Verwendung im Lärmsanierungsprogramm kartiert. Die zweigeteilte Beteiligung der Öffentlichkeit an der Aufstellung und Überprüfung des Lärmaktionsplans sowie eine Informationspflicht über die Ergebnisse sind hier ebenfalls gesetzlich geregelt.

   Eingaben und Rückmeldungen, die im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung eingehen, werden geprüft und nach Abwägung an zuständige Stellen, z.B. die DB Netz AG oder Kommunen, weitergeleitet. Diese Hinweise können frühzeitig bei Planungen berücksichtigt wer-

den, eine rechtliche Pflicht dazu besteht aber nicht. (Deshalb müssen entsprechende Hinweise auf starke Belastungen unbedingt (zusätzlich) im Beteiligungsverfahren bei Planfeststellungen abgegeben werden, um sich hierauf berufen zu können.) Aus der Beteiligung an der Lärmaktionsplanung des EBA selbst ergibt sich kein Recht auf Maßnahmen zum Lärmschutz.

4. Neben der Lärmaktionsplanung gemäß BImSchG gibt es weitere Gesetze und Förderprogramme, die den Schutz vor Schienenverkehrslärm regeln und das Ziel haben, den Lärm zu mindern. Ansprüche auf Schallschutz beim Bau und bei wesentlichen Änderungen von Schienenwegen sind unabhängig von der Lärmaktionsplanung in den §§ 41 – 43 BImSchG geregelt. Dabei sind schädliche Verkehrsgeräusche soweit wie möglich zu verhindern und dürfen am Immissionsort die zulässigen Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) nicht überschreiten. Ein gesetzlicher Anspruch eines Betroffenen auf Lärmschutz besteht nur dann, wenn Schienenwege neu gebaut oder wesentlich geändert werden (Lärmvorsorge).

   Im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms der Bundesregierung (rechtliche Grundlage im Bundeshaushaltsgesetz) kann auch an bestehenden Eisenbahnstrecken Schallschutz realisiert werden (Gesamtprojektleiter ist die DB Netz AG). Dies ist aber eine freiwillige Leistung des Bundes, auf die kein Rechtsanspruch besteht. Es werden Investitionen in den Lärmschutz durch aktive Schallschutzmaßnahmen am Ausbreitungsweg und am Emissionsort unterstützt sowie passive Lärmschutzmaßnahmen am Gebäude wie Schallschutzfenster und schallgedämpfte Lüfter gefördert. Die Finanzierung und Förderung erfolgen durch den Bund.

   Voraussetzung für Lärmsanierungsmaßnahmen ist, dass die entsprechende Strecke in das Gesamtkonzept des Bundes aufgenommen ist und der Lärmpegel die Auslösewerte der Lärmsanierung überschreitet. Die Maßnahmen werden anhand einer Prioritätenliste mit Priorisierungskennzahlen durchgeführt. Bevorzugt saniert werden solche Abschnitte, bei denen die Wirkung des Lärmschutzes besonders hoch ist und an denen viele Anwohner von Lärm betroffen sind.

   Der Lärmaktionsplan und das freiwillige Programm zur Lärmsanierung haben unterschiedliche Parameter zur Bewertung von Lärm. Da die abweichenden Kriterien sowie die Folgelosigkeit der Lärmaktionsplanung in der Öffentlichkeit häufig Irritationen auslösen, hat der Bund sich zum Ziel gesetzt, diese beiden Regelwerke zu harmonisieren.

5. Prinzipiell hängt die Lärmbelastung im Wesentlichen vom Verkehrsaufkommen ab. Die für den vorliegenden Lärmaktionsplan zugrunde liegenden Daten stammen aus dem Fahrplan der Deutschen Bahn AG aus dem Jahr 2021.

   Die Ausbreitung des Lärms wird mit Hilfe eines schalltechnischen Modells berechnet, da Messungen für das gesamte Bundesgebiet sehr aufwendig und kostenintensiv wären. Die sich dabei ergebenden Werte liegen im Regelfall deutlich über denen einer Schallpegelmessung, was sich grundsätzlich zugunsten der Betroffenen auswirkt.

   In der aktuellen Runde 4 der Lärmaktionsplanung wurden gegenüber der bisherigen Methode zur Ermittlung der Belastetenzahlen für die Lärmstatistik gesetzlich geforderte Änderungen bzw. Anpassungen an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt vorgenommen.

   Es ist zu beachten, dass es sich um strategische Lärmkarten und Statistiken handelt und ein Vergleich der Lärmkarten und Zahlen der aktuellen Runde 4 mit denen der vorherigen Runde 3 nur bedingt möglich ist. Ebenso wird die Ableitung der Wirkung von Lärmschutzmaßnahmen erschwert. Dies liegt vor allem an dem neuen, europaweit vereinheitlichten Berechnungsverfahren CNOSSOS, da unter anderem die Schallausbreitung anders berechnet und die Belastetenzahlen nach neuer Methode ermittelt werden. Die Bewohner werden nun nicht mehr wie bisher auf alle Immissionspunkte gleich, sondern auf die lautere Hälfte der Immis-

sionspunkte eines Gebäudes verteilt. In der Belastungsstatistik erhöht sich dadurch die Belastung und es werden mehr Bewohner einer höheren Pegelklasse zugeordnet. Eine weitere bedeutende Änderung gegenüber Runde 3 zeigt sich durch die Umrüstung der Bremssysteme von Güterwagen u.a. Aufgrund des Verbots von lauten Güterwagen wurde gemäß Schienenlärmschutzgesetz (SchlärmschG) für die Runde 4 mit einer Umrüstungsrate von 100 % gerechnet (im Vergleich zu 0 % in Runde 3).

Außerdem haben sich für die Berechnung der Emissionen des Schienenverkehrs wichtige Änderungen im Vergleich zur vorherigen Berechnungsmethode ergeben. Diese befassen sich mit der Berechnung der Schallemission, den Höhen der Schallquellen, der Bremsbauart, den Brückengeräuschen, den Lärmminderungsmaßnahmen und der Richtwirkung.

Neben den Lärmkennziffern (LKZ und Raster-LKZ), die die Lärmbelastung in Zusammenhang mit der Bevölkerung setzen und demnach ein Maß für Lärmbelastung in einem definierten Gebiet sind, werden erstmals in dieser Runde anhand der Belastetenzahlen der Lärmkartierung auch die Fälle gesundheitsschädlicher Auswirkungen durch Lärm ermittelt. Die geschätzte Zahl der Fälle starker Belästigung tagsüber und Fälle starker Schlafstörungen je Gemeinde wird dabei über die Zahl der ermittelten belasteten Personen bestimmt. Dargestellt werden die Fälle, wie die Lärmkennziffern, in einem Raster in sechs Klassen.

6. Der Gemeindestatistik zur Umgebungslärmrichtlinie für Gauting ist zu entnehmen, dass hier insgesamt eine Fläche von 2,75 km² mit 1.100 Wohnungen von Umgebungslärm betroffen sind. Die Zahl der Menschen, die in ihren Wohnungen tagsüber belastet werden, wird auf 2.050 geschätzt, wobei mit 980 nahezu die Hälfte in der niedrigsten Kategorie mit über 55 dB(A) (auf 2,26 km²) fällt. Die geschätzte Zahl der Fälle gesundheitsschädlicher Auswirkungen und Belästigungen wird im gesamten Gemeindegebiet Gauting mit 371 angegeben und die Fälle starker Schlafstörung mit insgesamt 146.

In der 1. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung der Runde 4 der Lärmaktionsplanung haben in Gauting mit der Beantwortung eines Fragebogens insgesamt vier Personen teilgenommen. Grob zusammengefasst fühlen sie sich zu Hause vom Lärm v.a. beim Schlafen stark gestört und beim Arbeiten sowie Erholen/in der Freizeit unterschiedlich stark. Der Personenverkehr stört dabei stark, der Güterverkehr eher schwach. Kein einheitliches Bild ergibt sich bei der Beantwortung der Frage nach den unterschiedlichen Lärmquellen des Schienenverkehrs. Als Maßnahmen zum Schutz vor Schienenverkehrslärm werden v.a. solche am Zug, an der Strecke und an den Vorschriften und Regelungen (z.B. Grenzwerte für Lärm) für sehr wichtig gehalten.

Aus dem Anhang I zum Lärmaktionsplan geht hervor, dass in Gauting mit seinen beiden Strecken München – Mittenwald (Streckennummer 5504) und München – Gauting (Streckennummer 5540) keine planerisch begonnenen, in Realisierung befindlichen oder bereits abgeschlossene Lärmsanierungsmaßnahmen vorhanden sind. Eine Priorisierungskennzahl ist aber mit 0,168 angegeben, woraus sich ergibt, dass die Gemeinde in das Lärmsanierungsprogramm aufgenommen wurde. Allerdings ist dieser Wert äußerst niedrig, wie ein Vergleich zu Strecken in München mit einer Priorisierungskennzahl von bis zu 129 oder einer der höchsten Werte wie z.B. Strecken in Bonn mit einer Kennzahl von 225 zeigen.

6. Nachdem die Gemeinde Gauting nun mit ihren beiden Bahnstrecken offensichtlich in das Lärmsanierungsprogramm des Bundes aufgenommen wurde, die ermittelte Priorisierungskennzahl aber so niedrig ist, dass nicht davon auszugehen ist, dass die ohnehin freiwilligen Maßnahmen in absehbarer Zeit ergriffen werden, wird vorgeschlagen, den Entwurf der Lärmaktionsplanung der Runde 4 ohne Einwände zur Kenntnis zu nehmen. Gleichzeitig wird vorgeschlagen anzuregen, die Öffentlichkeitsbeteiligung zu hinterfragen. Die Aussagekraft der Öffentlichkeitsbeteiligung bei wie in Gauting sehr geringer Beteiligung mit nur vier Personen kann bezweifelt werden. Prinzipiell ist davon auszugehen, dass der Online-Fragebogen nur von Personen beantwortet wird, die sich durch den Schienenlärm mindestens mäßig oder stark gestört und belastet fühlen und sich kaum Personen beteiligen wer-

den, die sich nicht oder nur schwach gestört fühlen. Somit kann sich ein verzerrtes Bild der Situation vor Ort ergeben.

Beschlussvorschlag:

1. Der Bauausschuss nimmt Kenntnis von der Beschlussvorlage der Verwaltung (Drucksache Ö 0581) vom 14.12.2023 zur Öffentlichkeitsbeteiligung zur 4. Runde des Lärmaktionsplans des Eisenbahn-Bundesamtes.

2. Es werden keine Einwände vorgebracht. Allerdings wird angeregt, die Vorgehensweise bei der Öffentlichkeitsbeteiligung zu hinterfragen, da die Aussagekraft bei einer wie in Gauting sehr geringen Beteiligung mit vier Personen bezweifelt werden kann. Zudem kann davon ausgegangen werden, dass der Online-Fragebogen nur von Personen beantwortet wird, die sich durch den Schienenlärm mindestens mäßig oder stark gestört und belastet fühlen und sich kaum Personen beteiligen werden, die sich nicht oder nur schwach gestört fühlen. Somit kann sich ein verzerrtes Bild der Situation vor Ort ergeben.

Gauting, 15.12.2023

Unterschrift