

01 - Büro des Oberbürgermeisters
Frau Doll

Datum:
10.10.2017

Antrag

Beschließendes Gremium:
Rat der Hansestadt Lüneburg

Antrag "Besten Lärmschutz an der Bahnstrecke Hamburg-Hannover sichern" (Antrag der Fraktionen CDU und Bündnis 90/Die Grünen vom 29.08.2017, eingegangen am 31.08.2017)

Beratungsfolge:

Öffentl. Status	Sitzungsdatum	Gremium
N	17.10.2017	Verwaltungsausschuss
Ö	26.10.2017	Rat der Hansestadt Lüneburg

Sachverhalt:

s. Antrag der Fraktionen CDU und Bündnis 90/Die Grünen vom 29.08.2017, eingegangen am 31.08.2017

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Der Antrag der Fraktionen CDU und Bündnis 90/Die Grünen vom 29.08.2017, eingegangen am 31.08.2017, wird abgelehnt.

Finanzielle Auswirkungen:

Kosten (in €)

- a) für die Erarbeitung der Vorlage: s. Stellungnahme
 - aa) Vorbereitende Kosten, z.B. Ausschreibungen, Ortstermine, etc.
- b) für die Umsetzung der Maßnahmen:
- c) an Folgekosten:
- d) Haushaltsrechtlich gesichert:
 - Ja
 - Nein
 - Teilhaushalt / Kostenstelle:
 - Produkt / Kostenträger:
 - Haushaltsjahr:

e) mögliche Einnahmen:

Anlage/n:

Antrag der Fraktionen CDU und Bündnis 90/Die Grünen vom 29.08.2017, eingegangen am 31.08.2017

Beratungsergebnis:

	Sitzung am	TOP	Ein-stimmig	Mit Stimmen-Mehrheit Ja / Nein / Enthaltungen	lt. Beschluss-vorschlag	abweichende(r) Empf /Beschluss	Unterschr. des Proto-kollf.
1							
2							
3							
4							

Beteiligte Bereiche / Fachbereiche:



Christliche Demokratische Union
Stadtkoppel 16 - 21337 Lüneburg

Niels Webersinn
niels.webersinn@gmx.de
Tel.: 04131 - 206 09 36

Oberbürgermeister Mädge
- Rathaus -

21335 Lüneburg

eing. am
31.08.17
[Signature]



Bündnis 90/ Die Grünen
Neue Sülze 4 - 21335 Lüneburg

Ulrich Blanck
ulrich.blanck@rathaus-aktuell.de
Tel.: 04131 - 221580

ORR 2. u. V.

akt 7/9.

29.08.2017

Antrag zur Sitzung des Rates am 26.10.2017

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Mädge,

zur o.a. Ratssitzung stellen wir folgenden Antrag:

Besten Lärmschutz an der Bahnstrecke Hamburg –Hannover sichern

Der Rat der Hansestadt Lüneburg möge beschließen:

Der Rat der Stadt Lüneburg wird aufgefordert sich dem Votum des Dialogforums Schiene Nord (DSN) anzuschließen und den bestmöglichen Lärmschutz an der Bahnstrecke Hamburg – Hannover durch die Umsetzung der Alpha E – Variante herzustellen.

Begründung:

In der abschließenden Sitzung des DSN am 05.11.2015 wurde das Votum für die „Alpha-E-Variante“ mit Forderungen zum Lärmschutz untermauert.

Das DSN fordert einen Vollschutz gegen Bahnlärm an sämtlichen von Ausbau- oder Neubaumaßnahmen (auch indirekt bei deutlichem Belastungszuwachs durch betriebliche Änderungen) betroffenen Trassenabschnitten, d.h. das dann in Schlafräumen bei teilgeöffnetem Fenster nur noch Maximalpegel aus Bahnlärm von nicht mehr als 45 dB(A) ankommen dürfen. Spitzenpegel müssen zusätzlich zu den bisher üblichen Berechnungsgrundlagen betrachtet werden. 45 dB (A) heißt, „statt Lärm nur ein Rauschen“ wie die LZ vom 26.5.17 titelte.

Dieser umfassende Lärmschutz ist fester Bestandteil des Votums des DSN und ist Teil des Antrages des Landes Niedersachsen zur Aufnahme der Alpha E-Variante in den Bundesverkehrswegeplan.

Technisch ist eine Reduzierung des Bahnlärms auf 45 dB (A) in kurzer Zeit möglich, durch die Kombination von Umstellung des Bremssystems der Güterwaggons, durch eine bessere Gleispflege und durch Geschwindigkeitsreduzierung in Wohnbereichen.

Diese Form des Lärmschutzes wird es nur geben, wenn die Alpha E-Variante umgesetzt wird. Zum Wohle der Einwohner*innen der Stadt Lüneburg ist ein umfassender Lärmschutz schnellstmöglich herzustellen.

Für die Fraktionen



CDU



Bündnis 90/ Die Grünen

01R

ü b e r

Herrn Stadtrat Moßmann, Dezernent III

Herrn Oberbürgermeister Mädge

Antrag der Fraktionen CDU und Bündnis90/Die Grünen vom 29.08.2017 zur Sitzung des Rates der Hansestadt Lüneburg am 26.10.2017 - „Besten Lärmschutz an der Bahnstrecke Hamburg-Hannover sichern“

Stellungnahme der Verwaltung

1. Stellungnahme

Die Verwaltung hat kontinuierlich über den Stand der Planungen zum Ausbau der Schieneninfrastruktur im Raum Hamburg/Bremen/Hannover berichtet, zuletzt im Verkehrsausschuss mit Vorlage VO/7195/17 (Sachstand Bundesverkehrswegeplanung Schiene („Optimiertes Alpha-E“) und dabei u. a. die aktuelle Beschlusslage des Verwaltungsausschusses vom 03.11.2015 (VO 6418/15) wie folgt dargelegt:

- Die Hansestadt Lüneburg trägt die nutzenoptimierte Alpha-Variante in Form des Alpha E einschließlich des dreigleisigen Ausbaus der Bestandsstrecke von Lüneburg bis Uelzen grundsätzlich mit.
- Sie fordert auf der Grundlage der vom Dialogforum Schiene Nord entwickelten Bedingungen Lärmschutz gemäß Vorsorgekriterien, also in der Qualität des Lärmschutzes für das 3. Gleis von Stelle bis Lüneburg (Nord), **ab der Goseburgbrücke für das gesamte Stadtgebiet** mit Nachdruck ein.
- Sie lehnt die mit der alleinigen Realisierung des Alpha E einhergehende Zunahme von Güterzügen für das Stadtgebiet Lüneburgs ab und fordert eine dauerhafte Begrenzung der für das 3. Gleis zwischen Stelle und Lüneburg prognostizierten Zugzahlen durch eine auch von der Freien und Hansestadt Hamburg favorisierte Neubaustrecke entlang der A 7.
- Sie fordert, dass Lüneburg im Falle der Realisierung der Trasse entlang der A 7 nicht vom schnellen Personenverkehr abgekoppelt werden darf.
- Die Hansestadt Lüneburg ist bereit, das Abschlussdokument des Dialogforums nach Einarbeitung der im Beschlussvorschlag genannten Punkte zu unterzeichnen.

Da die Aufnahme der oben genannten Punkte in das Abschlussdokument des Dialogforums Schiene Nord (DSN) bei dessen Teilnehmern nicht konsensfähig war, hat die Hansestadt Lüneburg das Abschlussdokument nicht unterzeichnet. Auch die Aufnahme eines Minderheitenvotums wurde nicht akzeptiert. In diesem Zusammenhang ist anzumerken, dass die Bürgerinitiativen an der Bestandsstrecke im Bereich Lüneburg und Deutsch Evern nicht vertreten waren. Hingegen waren zahlreiche Bürgerinitiativen vertreten, die von den verschiedenen Neubaustrassen-Varianten betroffen gewesen wären. Insofern war das DSN eindeutig einseitig besetzt.

In der bereits genannten Vorlage VO/7195/17 wurde ferner dargelegt, dass nunmehr für die Region Lüneburg nicht mehr allein der Bau eines 3. Gleises zwischen Lüneburg und Uelzen vorgesehen ist, sondern zusätzlich eine **Ausbaustrecke (ABS) „Ashausen-Uelzen-Celle, Vmax 250/230 km/h (ggf. mit zusätzlichen fahrplanbasierten Maßnahmen zur Kapazitätserweiterung und Ortsumfahrungen“)** Gegenstand der Bundesverkehrswegeplanung geworden ist.

Das Bundeskabinett ist damit in dieser Hinsicht der vom Dialogforum Schiene Nord empfohlenen Vorzugsvariante „Alpha E“ nicht gefolgt, sondern hat mit dem „Optimierten Alpha E“ aus eisenbahnkonzeptionellen Überlegungen (u. a. Ausweitung des sogenannten Deutschlandtaktes) weitergehende Maßnahmen zum Gegenstand der Bundesverkehrswegeplanung gemacht.

Was dies im Einzelnen für das Stadtgebiet von Lüneburg heißt, auch im Hinblick auf die bereits geforderte Verbesserung des Lärmschutzes und den ebenso einzufordernden Erschütterungsschutz, lässt sich derzeit noch nicht abschätzen. Um dies beurteilen zu können, bedarf es konkreter Planungen und entsprechender Berechnungen zur **Schallausbreitung** sowie zum **Erschütterungsschutz**, die sich durch die Deutsche Bahn derzeit noch in der Vorbereitung befinden.

Insbesondere der Aspekt der Erschütterungen hat unter Gebäudeschutzgesichtspunkten bereits beim Ausbau des 3. Gleises Stelle – Lüneburg eine wichtige Rolle gespielt und wird für den innerstädtischen Bereich im Abschnitt Goseburgbrücke bis Wilschenbruch beim Optimierten Alpha E eine noch größere Bedeutung erhalten. Dies liegt an dem schützenswerten und teilweise denkmalgeschützten Gebäudebestand (u.a. Kloster Lüne).

Dies gilt umso mehr, weil im Zusammenhang mit der festen Fehmarnbelt-Querung die Bundesverkehrswegeplanung die Elektrifizierung der Strecke Lübeck – Büchen – Lüneburg vorsieht und damit unter Umständen zusätzliche transnationale Güterverkehre durch das Lüneburger Stadtgebiet geführt werden.

Gegenstand des Abschlussdokumentes des Dialogforums Schiene Nord ist zum einen, die Empfehlung für die „Alpha-Variante-E“, die, wie bereits dargelegt, nicht mehr allein Gegenstand der Bundesverkehrswegeplanung ist, und zum anderen die sogenannten **Bedingungen der Region**. Das sind gemäß Seite 12 des Abschlussdokuments Forderungen, die bei jeglicher Trassenumsetzung zu erfüllen sind. Sie gelten damit übergreifend für alle Trassenvarianten. Dazu gehört u.a.:

„Bestmöglicher Gesundheitsschutz, insbesondere Vollschutz vor Bahnlärm (Lärmvorsorge) für alle durch einen Verkehrszuwachs betroffenen Schienenstrecken entlang bewohnter Gebiete durch aktive Maßnahmen.“

Die bisherigen bundespolitischen Aussagen zu den im Abschlussdokument formulierten **Bedingungen der Region** stellen deren Finanzierung und Umsetzung mehr als infrage. Jedoch hat der Bundestag mit Drucksache 18/7365 am 28.01.2016 u. a. beschlossen:

- “1. in Fällen besonderer regionaler Betroffenheit durch die Realisierung von Schienengütertrassen der Verkehrskorridore des TEN-Verkehr-Kernetzes, die durch EU-Mittel (CEF) bezuschussungsfähig sind, auch künftig die konstruktive Zusammenarbeit der Akteure vor Ort zu unterstützen und deren Vorschläge bei der Erarbeitung konkreter Lösungen besonders zu berücksichtigen;
2. aus den jeweils dort gewonnenen Empfehlungen im Einzelfall konkrete Beschlüsse an die Bundesregierung zu formulieren, um im Einzelfall im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel einen besonderen – über das gesetzliche Maß hinausgehenden – Schutz von Anwohnern und Umwelt erreichen zu können; (...)“

Derzeit steht weder fest, welche Bestandteile des „Optimierten Alpha E“ in Form von Schienengütertrassen Bestandteil des Transeuropäischen TEN-Verkehr-Kernetzes sein werden noch hat der Bundestag bisher konkrete Beschlüsse zu über das gesetzliche Maß hinausgehende Maßnahmen z. B. beim Lärmschutz gefasst.

Der gesetzliche Anspruch auf Lärmschutz bei Schienenwegen richtet sich daher aktuell nach der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV). Er ist nach dessen § 1 geknüpft an den **Bau** oder **die wesentliche Änderung eines Schienenweges**.

Die Änderung ist dann wesentlich, wenn der Schienenweg um **ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert** wird oder der Beurteilungspegel **durch einen erheblichen baulichen Eingriff** um mindestens 3 Dezibel (A) oder auf mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder mindestens 60 Dezibel (A) in der Nacht erhöht wird.

Eine Änderung ist auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder 60 Dezibel (A) in der Nacht **durch einen erheblichen baulichen Eingriff** erhöht wird.

Im Falle der Realisierung eines dritten Gleises zwischen Lüneburg und Uelzen ist aufgrund von im Stadtgebiet von Lüneburg genügend vorhandenen Gleisen zu befürchten, dass es **weder zu einer wesentlichen Änderung des Schienenweges noch zu einem erheblichen baulichen Eingriff** im Sinne der 16. BImSchV kommen wird, es auf gesetzlicher Grundlage allein also keinerlei Verbesserungen im Lärmschutz geben wird.

Im Übrigen sei Folgendes angemerkt:

1. Die in der Begründung des Antrages genannten Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastung im Stadtgebiet von Lüneburg werden aller Voraussicht nach nicht ausreichend sein, um „Maximalpegel aus Bahnlärm von nicht mehr als 45 dB(A)“ zu erreichen. Hier dürften neben weiteren Maßnahmen zur Reduzierung der Schallemissionen im Gleisbereich insbesondere umfangreiche Baumaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden erforderlich werden. Unabhängig davon bestehen aus fachtechnischer Sicht erhebliche Zweifel, inwieweit sich der in dem Abschlussdokument formulierte „Vollschutz“ ohne Abstriche überhaupt realisieren ließe. Klarheit in dieser Frage können erst dezidierte Berechnungen zur Schallausbreitung liefern.
2. Auch die Umsetzung eines Lärmschutzes gemäß der aktuellen Beschlusslage des Verwaltungsausschusses bedarf detaillierter Planungen einschließlich Schallausbreitungs- und Erschütterungsberechnungen.
3. Ein Kausalzusammenhang, dass es die im Antrag genannte Qualität des Lärmschutzes nur geben wird, wenn die Alpha E-Variante umgesetzt wird, ist nach hiesiger Auffassung nicht gegeben.
4. Ein im Sinne des Antrags geforderter nachträglicher Anschluss an das Votum des Dialogforums Schiene Nord (einschließlich des Votums für die Vorzugsvariante) für die Realisierung eines „bestmöglichen Lärmschutzes“ für das Stadtgebiet von Lüneburg widerspricht der oben dargelegten Beschlusslage des Verwaltungsausschusses vom 03.11.2015. Aus Sicht der Verwaltung besteht kein (und schon gar kein aktueller) Anlass für eine Abkehr von der bisherigen Beschlusslage.
5. Ein nachträglicher Anschluss an das Votum des Dialogforums Schiene Nord wäre zudem gleichbedeutend mit der freiwilligen Aufgabe von Verhandlungspositionen und damit ein den von in hohem Maße von Bahnlärm betroffenen Lüneburger Einwohnern nicht zu vermittelnder taktischer Fehler. Gleichermäßen würde hiermit die bisher gegenüber den Gemeinden Deutsch-Evern und Bad Bevensen vermittelte Solidarität aufgekündigt werden.

6. Unabhängig davon bestehen, wie bereits in VO/6418/15 dargelegt, nach wie vor erhebliche Zweifel, ob die vom Dialogforum Schiene Nord favorisierte Alpha-E-Variante eine ausreichend bedarfsgerechte Lösung im Sinne eines verkehrspolitisch gewollten attraktiven Schienenpersonennah- und Schienenpersonenfernverkehrs wäre.

2. Beschlussempfehlung

Aus den dargestellten Gründen wird empfohlen, den Antrag abzulehnen.



Dr.-Ing. Karl-Heinz Rehbein