

Sitzungsvorlage		Vorlage- Nr: VO/2018/1449-R6
Federführend: Referat 6		Status: öffentlich
Beteiligt: 38 Amt für Umwelt-, Brand- und Katastrophenschutz		Aktenzeichen: Datum: 16.01.2018 Referent: Beese Thomas
Bahnausbau Bamberg: Vergleichende schalltechnische Untersuchungen auf Grundlage der Schall 03 (1990) und Schall 03 (2015) Sachstandsbericht		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
08.02.2018	Stadtrat der Stadt Bamberg	Kenntnisnahme

I. Sitzungsvortrag:

1. Ausgangslage

Das Thema Lärmschutz ist im Zusammenhang mit dem beabsichtigten viergleisigen Bahnausbau von Beginn aller Planungen an von größter Bedeutung. Dabei ist der **Lärm- und Gesundheitsschutz** für die Anlieger entlang der Bahnstrecke ein **wesentliches Ziel** der Stadt Bamberg. Zugleich ist die stadtverträgliche Gestaltung von Lärmschutzwänden (Höhe und Materialwahl) von besonderer Bedeutung.

2. Allgemeine schallschutztechnische Grundlagen

Jeder Schallschutz in Verbindung mit dem Ausbau von Verkehrsinfrastruktur muss der **16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes** (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) genügen. Die **Berechnungsmethodik zur Umsetzung der BImSchV** wiederum ist in der so genannten „**Schall 03**“ vorgegeben. Diese gibt es in einer Fassung von 1990 und von 2015. Die beiden Berechnungsverfahren unterscheiden sich in ihren Prämissen und damit oft auch in ihren Ergebnissen.

In diesem Zusammenhang ist es wichtig einmal mehr zu betonen, dass der Gesetzgeber auch Balkons, Terrassen, Gärten und offene Fenster als schutzwürdig erkannt hat. Deshalb muss in jedem Verfahren nach BImSchV dem **aktiven Schallschutz** („Lärmschutzwände“) weitgehend Vorrang vor dem **passiven Schallschutz** („Lärmschutzfenster“) eingeräumt werden. Die Genehmigungsbehörde hat hier aber **Ermessensspielräume**.

In diesem Zusammenhang spielt der Begriff des „**Schutzfalls**“ eine Rolle: „Schutzfall“ ist eine Wohnung, bei der die Grenzwerte der 16. BImSchV (hier wiederum unterteilt in einen Tag- und einen strengeren Nachtwert) überschritten werden. Wohnungen, bei denen selbst nach Errichtung von aktivem Schallschutz die Grenzwerte noch überschritten werden, haben Anspruch auf passiven Schallschutz.

Die Anzahl dieser „**verbleibenden Schutzfälle**“ ergibt sich aus dem jeweiligen Berechnungsverfahren. Gerade bei der Schall 03 (1990) gilt, dass ein berechneter Schutzfall nicht übereinstimmen muss mit realer Überschreitung der Grenzwerte an der konkreten Wohnung. Es handelt sich stets um ein Berechnungsverfahren und nicht um gemessene Wirklichkeit.

Eine weitere Rolle in dieser Thematik spielt das optimale **Kosten-Nutzen-Verhältnis** zwischen aktivem und passivem Schallschutz. Auch hier gilt, dass die Genehmigungsbehörde **Ermessensspielräume** hat.

Die Stadt Bamberg verfolgt einerseits das **Ziel eines gesetzeskonformen vorbeugenden Schallschutzes und damit Gesundheitsschutzes**. Dieses Ziel wird auf jeden Fall sowohl **mit der Schall 03 (1990) als auch mit der Schall 03 (2015) erreicht**, denn Gesundheitsschutz ist ja Sinn der BImSchV.

Die Stadt Bamberg verfolgt andererseits das **Ziel des geringstmöglichen Eingriffs in die visuelle Integrität des Stadtbildes**. Bei diesem Ziel können Schall 03 (1990) und Schall 03 (2015) zu **unterschiedlichen Ergebnissen (Lärmschutzwandhöhen)** führen, wobei hier auch die dargestellten Ermessensspielräume der Genehmigungsbehörde gesehen werden müssen.

Zuletzt hat Prof. Dr. iur. Kühling in der Sondervollversammlung am 28.11.2017 (Vorlage-Nr. VO/2017/1312-R6) die rechtliche Seite zum Thema Schall 03 (1990) versus Schall 03 (2015) ausführlich beleuchtet. Hierbei wurde deutlich, dass er der **Rechtsauffassung zuneigt**, dass bei Wiederaufnahme des Planfeststellungsverfahrens im Planfeststellungsabschnitt PFA 22 (Stadtgebiet Bamberg) die **Schall 03 (2015)** zwingend zugrunde zu legen ist, weil auch der Verfahrensschritt der öffentlichen Anhörung zwingend wiederholt werden muss.

Demgegenüber vertreten die DB AG, das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur BMVI und das Eisenbahn-Bundesamt EBA die Rechtsauffassung, dass die Überleitungsvorschrift zur 16. BImSchV so zu lesen ist, dass zwingend die **Schall 03 (1990)** Anwendung im PFA 22 findet.

Für die Stadt Bamberg wiederum ist nicht in erster Linie die Rechtsfrage wichtig, sondern die bestmögliche Erreichung der städtischen Ziele, egal auf welchem Weg. Deshalb sind **vergleichende Betrachtungen für die Meinungsbildung** in Bamberg besonders wichtig.

3. Vergleichende schallschutztechnische Untersuchung

Der schallschutztechnische Vergleich basiert hinsichtlich der Betrachtung der Schall 03 (1990) nicht 1:1 auf der Schall (1990), sondern auf den **weitergehenden Absprachen der DB AG und des EBA** aus den 1990er Jahren. Demnach werden im PFA 22 die außenseitigen Schallschutzwände nirgendwo höher als drei Meter sein (ab Schienenoberkante), egal ob durch diese Prämisse das Kosten-Nutzen-Verhältnis und das Aktiv-Passiv-Verhältnis verschoben werden.

Die Auswirkungen dieser Prämisse gilt es mit den Auswirkungen der Schall 03 (2015) zu vergleichen. Dabei sind zudem die neuesten **Güterzug-Prognosezahlen 2030** und die jüngsten Spurpläne der DB Netz AG vom Sommer 2017 rechnerisch zugrunde zu legen.

Mit Schreiben vom 09.11.2017 wurde das **Büro Möhler + Partner Ingenieure AG, Bamberg** beauftragt, die dargestellte vergleichende schalltechnische Untersuchungen für die Variante „Ebenerdige Durchfahrung“ durchzuführen. Dabei waren folgende **Fragestellungen** zu beantworten:

- Wie verändern sich die Schallemissionen durch die aktualisierten Zugzahlen im Prognosehorizont 2030 gegenüber 2025?
- Welche Auswirkungen haben die aktualisierten Zugzahlen auf die Ergebnisse der beiden Rechenverfahren?
- Welche Auswirkungen haben die aktualisierten Zugzahlen auf das Schallschutzkonzept (3/4/3 Meter ab Schienenoberkante SOK) aus der ursprünglichen Planfeststellung?
- Welche Auswirkungen hat die Reduzierung des ursprünglichen Schallschutzkonzepts (3/4/3 Meter ab SOK) um 0,5 Meter?

In der Sondersitzung am 08.02.2018 werden die **Ergebnisse der vergleichenden schalltechnischen Untersuchung** durch Herrn **Hans Högg** (Möhler + Partner, Bamberg) vorgestellt.

4. Zusammenfassung der Ergebnisse

- Unter Berücksichtigung der veränderten Zugzahlen auf Basis der Prognose 2030 **reduzieren sich die Schallemissionen um mehr als 3 dB(A)**. Die verwendeten Zugzahlen wurden bereits auch bei der Feststellung des grundsätzlichen Ausbaubedarfs für den Knoten Bamberg zugrunde gelegt (VWI Stuttgart GmbH, November 2017, vorgestellt in der Stadtratssitzung am 28.11.2017, Vorlage-Nr. VO/2017/1312-R6).
- Bei den Vergleichsberechnungen wurde das Stadtgebiet nach der Art der baulichen Nutzung in **sieben Teilabschnitte** entlang der Bahnstrecke aufgegliedert. In den meisten Abschnitten ergeben sich **keine Unterschiede zwischen den beiden Rechenverfahren**. Unterschiede in der Variantenuntersuchung ergeben sich bei vorgelagerter Riegelbebauung (z.B. Brennerstraße, Theresienstraße).
- Bei beiden Berechnungsverfahren wird im Prognosehorizont 2030 die Anzahl der **verbleibenden Schutzfälle (d.h. Anspruch auf passiven Lärmschutz) deutlich reduziert** (ca. 50 % gegenüber den Zugzahlen im Prognosehorizont 2025).
- Die Reduzierung der Schallschutzwandhöhen um 0,5 Meter führt zwar zu **Pegelerhöhungen um etwa +2 dB(A)**. Diese Pegelerhöhungen würden jedoch durch die geringeren Schallemissionen aufgrund der aktualisierten Zugzahlen im Prognosehorizont 2030 **verlässlich kompensiert** werden, weshalb folglich gegenüber dem Prognosehorizont 2025 auch weniger Schutzfälle verbleiben.

5. Weitere Vorgehensweise

Mit dieser Sitzungsvorlage sollten die **grundsätzlichen Zusammenhänge und die Untersuchungsergebnisse** bei wahlweiser Anwendung der Berechnungsvorschrift Schall 03 (1990) und Schall 03 (2015) vorgestellt werden. Eine abschließende Behandlung des Themas ist dabei zunächst nicht vorgesehen.

Vielmehr wird das **Gutachten** im Februar dem Stadtrat zur Verfügung gestellt und in einer weiteren Sondersitzung „Bahnausbau“ am 06.03.2018 erneut diskutiert werden. Zur Klärung der Frage, welche Berechnungsvorschrift – Schall 03 (1990) oder Schall 03 (2015) – aus Sicht der Stadt Bamberg letztlich zum Einsatz kommen soll, wird die Verwaltung dann auch eine **konkrete Handlungsempfehlung** vorlegen. Dabei ist es das **Ziel**, auf Grundlage einer Abwägung zwischen städtebaulichen und schallschutztechnischen Anforderungen abschnittsweise Lärmschutzwandhöhen zu definieren, von denen angenommen werden kann, dass sie von der Breite der Stadtgesellschaft akzeptiert werden.

Wenn der Stadtrat der Beschlussempfehlung am 06.03.2018 folgt, soll der Beschluss der Positionierung der Stadt für den Fall der Wiederaufnahme des Planfeststellungsverfahrens dienen.

Sollte sich im Zuge des Planfeststellungsverfahrens ergeben, dass Position der Stadt und Planfeststellungsunterlagen inakzeptabel voneinander abweichen, so steht der Stadt Bamberg der Klageweg ohnehin erst nach einem Planfeststellungsbeschluss offen. Eine frühzeitige gerichtliche Klärung der Frage Schall 03 (1990) oder Schall 03 (2015) ist nicht möglich.

II. Beschlussvorschlag:

Der Stadtrat nimmt den Bericht des Büros Möhler + Partner sowie der Verwaltung zur Kenntnis und weist die Angelegenheit zur weiteren Behandlung in die Sondervollversammlung Bahnausbau am 06.03.2018.

III. Finanzielle Auswirkungen:

Der unter II. empfohlene Beschlussantrag verursacht

X	1.	keine Kosten
	2.	Kosten in Höhe von für die Deckung im laufenden Haushaltsjahr bzw. im geltenden Finanzplan gegeben ist
	3.	Kosten in Höhe von für die keine Deckung im Haushalt gegeben ist. Im Rahmen der vom Antrag stellenden Amt/Referat zu bewirtschaftenden Mittel wird folgender Deckungsvorschlag gemacht:
	4.	Kosten in künftigen Haushaltsjahren: Personalkosten: Sachkosten:

Verteiler:

Amt 38