

DB verspricht Anrainern Informationen – am Freitag konferieren die Osterwalder

Bahnprojekt Hameln–Elze: Bald mehr Klarheit zum Lärmschutz?

HAMELN-PYRMONT/OSTERWALD. Seit 2016 will der Bund die Bahntrasse Hameln–Elze elektrifizieren und teilweise wieder auf zwei Gleise erweitern. Doch die Anrainer warten nach wie vor auf die Details insbesondere zum Schutz vor der befürchteten Lärmzunahme, aber auch zu Verbesserungen im Personenverkehr. Wie geht's weiter?

veröffentlicht am 07.01.2022 um 08:00 Uhr



Der Schall der Dieseltriebwagen dringt auch nach Osterwald. Die Dorfbewohner fragen sich, wie es sein wird, wenn dort in einigen Jahren lange Güterzüge fahren.



Marc Fisser Reporter [zur Autorensseite](#)

Osterwalds Bürgermeisterin Nina Wüstemann (Wir.lokal.Politik) wohnt im oberen Bereich ihres Dorfes. Dort sei die im Tal fahrende Bahn deutlich zu hören – „zeitweise von Voldagsen bis Mehle“, schildert die Lokalpolitikerin. Und sie fügt an: „Das macht mir Sorgen mit Blick auf die langen Güterzüge.“ Die könnten hier entlangrollen, wenn die Strecke in vielleicht sechs Jahren elektrifiziert und bei Osterwald sowie Behrensens um Ausweichgleise erweitert ist. Immerhin werden dann die lauten Dieselmotoren der heutigen Personenzüge, die Wüstemann und andere Anwohner hören, Vergangenheit sein. Auch im Frachtsektor ist die Bahn europaweit um eine Reduzierung der Geräuschemissionen bemüht. Was also auf die Anrainer zwischen Elze, Hameln und Bad Pyrmont konkret zukommt, welche

Schutzmaßnahmen es geben soll, müssen Fachleute erklären. Doch die halten sich bisher zurück, wollen erst einmal alle Rahmendaten ermitteln.

Die Dewezet fragt regelmäßig bei der Deutschen Bahn (DB) nach – die jüngste Antwort stellt nun immerhin in Aussicht, dass es 2022 mehr Informationen geben wird: „Sobald wir die grundlegenden Untersuchungen abgeschlossen haben, können wir voraussichtlich noch in diesem Jahr die sogenannte Verkehrliche und Betriebliche Aufgabenstellung abschließen“, heißt es seitens der DB. In der Aufgabenstellung werden die Anforderungen beschrieben, die eine Infrastruktur nach dem Neu- oder Ausbau erfüllen soll. Dazu zählen Zugzahlen sowie technische und betriebswirtschaftliche Kriterien. „Diese Anforderungen werden vorab mit allen Beteiligten abgestimmt und bilden die Grundlage für weitere Planungen“, erklärt eine DB-Sprecherin. Im Rahmen der Planungen werde auch der Lärmschutz geprüft.

Das könnte Sie auch interessieren...

Projekt demnächst im Bauportal der DB aufrufbar

Momentan befinde sich das Projekt „Ausbaustrecke Hameln–Elze“ noch in einer „sehr frühen Planungsphase, der Leistungsphase 1“. Es gebe aber bereits Kontakte zu den Kommunalverwaltungen. Sobald die „grundlegenden Informationen vorliegen“, will die Bahn „die Öffentlichkeit in einem geeigneten Rahmen informieren“. Als Beitrag zur Transparenz werde „in naher Zukunft“ das Projekt ins Internet-Bauportal der DB gestellt: Unter <https://bauprojekte.deutschebahn.com> könne sich dann jeder über die Planungsfortschritte informieren.



Lärmschutzwände – hier in einer niedrigen Version – sollen den Schall nahe seiner Quelle stoppen.

So lange wollen die Osterwalder nicht warten. Ihr Dorfverein hat auf Initiative von Andreas Hartnack Bürger und Politiker für Freitag, 7. Januar, zu einer Video-Konferenz eingeladen ([die Anmeldefrist ist abgelaufen](#)). Die Bürgerinitiative Transit, die seit 2011 im Landkreis aktiv ist, legt dann ihre Einschätzungen dar. Hatte sich die BI lange gegen den Streckenausbau quergelegt, ist sie inzwischen auf den pragmatischeren Kurs, den der Landrat und die Bürgermeister jetzt fahren, eingeschwenkt: Das Ziel lautet, viel für die Region herausholen, sei es beim Lärmschutz, bei den Bahnquerungen oder für den Personenverkehr auf der Schiene. So betont Hartnack: „Ich bin kein Bahngegner, sondern Bahnpendler und fahre auch mit dem Zug in den Urlaub.“ Güter auf die Schiene zu bringen, sei „grundsätzlich positiv – aber die Leute müssen an der Strecke weiter leben können“. Das Informationsdefizit sei groß.

Der Bundestag ist beteiligt

Im vorigen Jahr hatte es aus den Reihen des Bundestages, der eines Tages über den Umfang der Baumaßnahme und damit den Grad des Lärmschutzes entscheiden wird, offizielle Nachfragen bei der Regierung gegeben. Die damalige Abgeordnete Jutta Krellmann (Linke) wollte unter anderem wissen: „In welcher Art und in welchem Umfang werden in den Siedlungsbereichen entlang der zukünftigen Gütertransitstrecke (Hameln, Behrensen, Coppenbrügge, Marienau, Salzhemmendorf) Maßnahmen des Lärm- und Erschütterungsschutzes vorgenommen, und bis wann werden diese voraussichtlich fertiggestellt sein?“ Enak Ferlemann (CDU), zu jener Zeit Staatssekretär im Verkehrsministerium, antwortete nur: „Die DB Netz AG hat in diesem Jahr mit den Planungen begonnen.“

Die AfD-Fraktion hob in einer Kleinen Anfrage hervor, dass „ein Teil der Anwohner sowie das Krankenhaus Lindenbrunn in Coppenbrügge vom Bahnlärm betroffen sein“ werden. Sie fragte nach einer „vorausschauenden Lärmvorsorge“ anstelle einer „nachträglichen Lärmsanierung“ und Auswirkungen auf das Nutzen-Kosten-Verhältnis, „wenn der höchstmögliche Lärmschutz gebaut werden würde“. Ferlemann verwies darauf, dass sich weitere Erkenntnisse im Laufe des Planungsprozesses ergäben. Die „frühe Öffentlichkeitsbeteiligung“ werde durchgeführt, „sobald der Planungsstand dies zulässt“.

Bund rechnet mit 26 Güterzügen pro Tag

Krellmann fragte auch nach der Zahl der zu erwartenden Güterzüge. Ferlemann verwies auf den Bundesverkehrswegeplan, der zwischen Elze und Hameln nach dem Ausbau „bis zu 13 Zugpaare“ täglich prognostiziert, ohne Elektrifizierung wäre es einer. Derzeit fahren hier werktags je Richtung 18 Personenzüge der untersten Kategorie – die Trasse gilt damit tagsüber als ausgelastet. Der Fahrdrat und die Ausweichgleise könnten Haltepunkte etwa in Mehle, Behrensen, Afferde, Hameln-Süntelstraße und Fischbeck ermöglichen. Vorteilhaft für das Weserbergland wäre die Verlängerung der Regionalexpresslinie von Braunschweig über Hildesheim nach Hameln und Paderborn. In Salzhemmendorf und Coppenbrügge hofft mancher, nach dem Bau der Oberleitung ohne Umstieg nach Hannover gelangen zu können.

Coppenbrüggens Bürgermeister Hans-Ulrich Peschka (CDU) hatte im Herbst als Sprecher von Hameln-Pyrmonts Kommunalspitzen angekündigt: „Zum Lärmschutz wollen wir nochmals in Berlin mit dem zukünftigen Staatssekretär sprechen.“

Über Bahnlärm und wie er erfasst wird

Laut Umweltbundesamt (UBA) ist Schienenverkehr eine „bedeutende Lärmquelle“ in Deutschland. „Über ein Drittel der deutschen Bevölkerung fühlt sich durch Schienenverkehrslärm gestört oder belästigt.“ Rund eine Million Menschen ist demnach in deutschen Ballungsräumen entlang von Gleisen und an Bahnlinien mit einem Verkehrsaufkommen von mindestens 30 000 Zügen pro Jahr ganztags Pegeln von mehr als 65 Dezibel ausgesetzt. Nachts seien über zwei Millionen Menschen mit Pegeln von mehr als 55 Dezibel belastet. So viel geht etwa von einem Kühlschrank aus.

Lärm kann nach Angaben des UBA zu schweren gesundheitlichen Schäden führen: Schwerhörigkeit, Tinnitus, Bluthochdruck, Herz-Kreislauf-Erkrankungen seien mögliche Folgen, Blutfett- und Blutzucker-Werte könnten beeinflusst werden. Der durch Lärm ausgelöste Stress wirke sich auch auf das Nervensystem aus.

Wie laut es entlang von Bahnstrecken ist, kann man auf Lärmkarten des Eisenbahn-Bundesamts (EBA) sehen. Gerade arbeiten die Firmen Disy, Afry und Soundplan an der aktuellen Übersicht, die bis Sommer 2022 veröffentlicht sein soll. Dafür stehen die Mitarbeiter aber nicht mit Messgeräten an den Gleisen. „Eine punktuelle Messung wäre nur eine Momentaufnahme und mit Blick auf die Lärmbelastung auch gar nicht zielführend“, erklärt eine Sprecherin des Karlsruher Softwareunternehmens Disy Informationssysteme GmbH, das sich auf Datenmanagement und Analysen mit Geobezug spezialisiert hat.

Breitet sich der Schall im Tal aus?

Stattdessen füttern die Experten ihre Rechner mit allerhand Daten: Wo fahren welche Züge und wie viele? Ist die Gegend eher flach oder kann sich der Schall in einem Tal zwischen Bergen ausbreiten? Wo stehen Schallschutzwände? All das wird in Berechnungen zusammengefügt. Zum ersten Mal werden auch alle Strecken des Bundes jenseits von Ballungsräumen und neben den Haupttrouten kartiert. Dass es sich hierbei um eines der größten Geodatenmanagementprojekte in Deutschland handelt, machen Zahlen deutlich: mehr als 33 000 Kilometer Schienen, etwa 25 000 Brücken, 700 Tunnel, rund 14 000 Bahnübergänge, Tausende Kilometer Schallschutzwände, gut 60 Millionen Gebäude und Zehntausende Quadratkilometer Geländemodell.

Dabei liegen die Tücken oft im Detail, wie die Sprecherin erklärt. Zum einen müssten Daten vereinfacht werden, um den Rechenaufwand zu minimieren. So solle etwa der Kölner Dom mit vielen Fenstern und Verzierungen als möglichst simpler Quader in die Rechnung einfließen. Auf der anderen Seite sollen die Ergebnisse aber so genau wie möglich sein, um die Lärmbelastung für die Umwelt realistisch darzustellen. Denn auf dieser Grundlage werden weitere Schutzmaßnahmen geplant.

Die Rechenoperationen sind dann eine ziemlich komplexe Angelegenheit. Die Fachleute müssen neben offensichtlichen Faktoren wie dem Gelände auch viele Details berücksichtigen wie Zuggeschwindigkeiten und Fahrpläne. Und auch Bremssysteme verschiedener Zugtypen und die Zusammenstellung von Zügen erzeugen unterschiedliche Geräusche. Bei bestimmten Kurven werden pauschal acht Dezibel für „Kreischgeräusche“ zugeschlagen. Auch werde „Brückendröhnen“ eingerechnet, also Geräusche, die durch Schwingungen einer Brücke entstehen, wenn Züge darüberfahren.

Die Deutsche Bahn hat Verbesserungen beim Lärmschutz entlang ihrer Strecken versprochen: Nachdem 2020 die Umrüstung sämtlicher Güterwaggons mit neuen Bremssystemen abgeschlossen wurde folgen nun die Lokomotiven: „Bis 2025 werden unsere elektrischen Streckenlokomotiven der Güterzüge von DB Cargo in Deutschland mit leisen Bremssystemen unterwegs sein“, heißt es im Lärmschutzbericht des Konzerns mit Blick auf die eigene Gütertochter.

6500 Kilometer Bahnstrecke „zu laut“

Zudem sollen sämtliche Dieselloks im Rangierbetrieb durch leisere Hybrid-Antriebe ersetzt werden. „Und bis 2030 wird DB Cargo alle im Fernbereich eingesetzten lauten Dieselloks ausgemustert haben.“ Die Umrüstung der Flotte ist nur die eine Säule des Lärmschutzkonzepts bei der Deutschen Bahn. Die andere besteht aus Lärmschutzwänden und -vorrichtungen entlang der Strecken sowie aus Förderungen für Schallschutzmaßnahmen in Wohnungen.

Die Bundesregierung geht davon aus, dass rund 6500 Streckenkilometer sanierungsbedürftig sind, weil die Lärmbelastung für die Anwohner dort zu hoch ist. Das betreffe rund 2200 Städte und Gemeinden. Zwischen 1999 und 2020 wurden aber lediglich 2000 dieser Streckenkilometer entsprechend saniert. Bis 2030, so hat es der Bund angekündigt, sollen weitere 1250 Kilometer hinzu kommen. Jährlich sind das demnach 125 Kilometer, wofür die Regierung pro Jahr 140 Millionen Euro bereit stellen will. Eine solche Strecke sei pro Jahr gut umsetzbar, betont die Bahn. Das wäre aber gerade einmal die Hälfte der sanierungsbedürftigen Gleiskilometer. Der Rest soll laut Bahn bis 2050 mit Lärmschutzanlagen ausgerüstet sein.

Bis also alle Anwohner weniger unter dem Lärm leiden müssen, wird es noch fast 30 Jahre dauern. Die Bahn verweist auf lange Vorlaufzeiten bei Planung und Genehmigung. Die Anwohner würden transparent über den Stand der Umsetzung via Internet informiert. dpa

Das Eisenbahnbundesamt (EBA) ist die Behörde, die Schienenprojekte prüft und genehmigt. Ihre Grundsätze bei Lärmschutzmaßnahmen:

– Das EBA unterscheidet nach „Lärminderung beziehungsweise -vermeidung an der Quelle“, etwa durch verbesserte Technik bei den Bremsen und am Fahrweg, und der „Lärminderung beziehungsweise -vermeidung auf dem Ausbreitungsweg“, zum Beispiel durch Schutzwände und -fenster.

– Bei der Lärminderung/-vermeidung auf dem Ausbreitungsweg differenziert das EBA zwischen der Lärmvorsorge beim Neu- oder Ausbau und der Lärmsanierung an bestehenden Trassen. Der Bund finanziert nur die Lärmvorsorge mit. Deshalb ist es wichtig, dass „Hameln-Elze“ als Ausbaumaßnahme gewertet wird.

– Laut Bundesimmissionsschutzgesetz sind durch Bau oder wesentlicher Änderung der Bahninfrastruktur „schädliche Verkehrsgeräusche soweit als möglich zu vermeiden“. Grundsätzlich seien die Grenzwerte der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung durch aktive Lärmschutzmaßnahmen einzuhalten. Sei dies unmöglich oder stünden „die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zum Schutzzweck“, müssen geeignete passive Schutzmaßnahmen an den Gebäuden durchgeführt werden. Lassen sich Lärmimmissionen nicht ausreichend abwehren, können die verbleibenden Beeinträchtigungen des Wohngrundstücks – hierbei zählt auch der Außenwohnbereich – „in Geld ausgeglichen werden“.

– Für die schalltechnische Untersuchung ist der prognostizierte Betrieb zugrunde zu legen, nicht die maximale Leistungsfähigkeit der Strecke.

– Die Planfeststellungsbehörde entscheidet „im Rahmen der Abwägung über den Umfang des aktiven und ergänzenden passiven Lärmschutzes“. Dabei ist sie an die Immissionsschutzverordnung gebunden und kann der Bahn keinen darüber hinausgehenden Lärmschutz auferlegen.

– Die DB ist verpflichtet, Lärmschutzmaßnahmen im planfestgestellten Umfang auch dann durchzuführen, wenn diese nicht oder nur teilweise vom Bund finanziert werden.

– Wann von einer Unverhältnismäßigkeit der Lärmschutzkosten auszugehen ist, die dem Anspruch auf aktiven Lärmschutz entgegensteht, ist laut EBA dem Gesetz nicht zu entnehmen und bleibe auch in der höchstrichterlichen Rechtsprechung umstritten. Aktiver Lärmschutz,

also die Vermeidung von Umweltauswirkungen, sei vorrangig, schon weil passive Maßnahmen im Außenwohnbereich eines Wohngebäudes nicht greifen. Nur im extremen Ausnahmefall könne anerkannt werden, dass passiver Lärmschutz kostengünstiger ist als der aktive.

– Bei der Verhältnismäßigkeitsprüfung sei der für einen Vollschutz erforderliche Aufwand durch Variantenrechnungen abzustufen, zum Beispiel durch die Reduzierung von Wandhöhen, um den „gerade noch verhältnismäßigen Aufwand“ zu ermitteln. Entscheidend sind letztlich nicht die Ausgaben für die einzelne Maßnahme, sondern die Durchschnittskosten. mafi

Copyright © Deister- und Weserzeitung 2022
Texte und Fotos von dewezet.de sind urheberrechtlich geschützt.
Weiterverwendung nur mit Genehmigung der Chefredaktion.

Quelle: https://www.dewezet.de/region/weserbergland_artikel,-bahnprojekt-hamelnelze-bald-mehr-klarheit-zum-laermschutz- arid,2723917.html (Zugriff: 7.1.22)