

Stand: 15.07.2013



Bild 1: Luftbild von Parsberg mit der Bahnlinie Regensburg – Nürnberg
Quelle: Rauminformationssystem RIS Oberpfalz – Erstellungsdatum der Luftaufnahme 09.07.2010



Inhaltsverzeichnis

Einführung	3
1. Beschreibung der Lärmquellen und der örtlichen Situation	4
1.1 Straßenverkehrslärm.....	4
1.2 Schienenverkehrslärm.....	4
1.3 Die bauliche Nutzung im Einwirkungsbereich der Bahnlinie Regensburg-Nürnberg ...	6
2. Rechtlicher Hintergrund	6
2.1 Lärmkarten und Lärmaktionsplan.....	6
2.2 Lärmschutz bei neuen und wesentlich geänderten Verkehrswegen.....	9
2.3 Lärmsanierung an bestehenden Verkehrswegen.....	10
3. Lärmbelastung in Parsberg	11
3.1 Isophonenkarten.....	11
3.1.1 Isophonenkarte für die BAB A3 im Bereich Hackenhofen für die Nacht (L_{Night}) (zur Information).....	12
3.1.2 Isophonenkarte für die BAB A3 im Bereich Klapfenberg für die Nacht (L_{Night}) (zur Information).....	12
3.1.3 Isophonenkarte für die Bahnlinie Regensburg-Nürnberg für den Tag (L_{DEN})..	13
3.1.4 Isophonenkarte für die Bahnlinie Regensburg-Nürnberg für die Nacht (L_{Night})	14
3.2 Anzahl der betroffenen Personen.....	15
3.2.1 Anzahl der vom Straßenlärm betroffenen Personen.....	15
3.2.2 Anzahl der vom Bahnlärm betroffenen Personen.....	15
3.3 Belastete Flächen mit der geschätzten Anzahl der Wohnungen auf der Basis der L_{DEN} -Werte	15
4. Lärminderungsmaßnahmen	16
4.1 Vorhandene oder bereits geplante Maßnahmen an der Bahnlinie Regensburg- Nürnberg.	16
4.2 Grundsätzlich mögliche Lärminderungsmaßnahmen an Bahnlinien	16
4.3 Umsetzung der grundsätzlich möglichen Lärminderungsmaßnahmen in Parsberg	17
5. Öffentliche Anhörung und Beteiligung der Bürger	18
5.1 Auslegung des Lärmaktionsplanentwurfs	18
5.2 Anregungen der Bürger	19



5.3 Bewertung der Bürgervorschläge	19
6. Gemeindliches Einvernehmen	19
7. Zusammenfassung	20
Anhang – Allgemeine Grundlagen zum Lärmschutz	21

Einführung

Auf Grundlage des § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) ist für Orte in der Nähe von Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über 6 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr sowie bei Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 60.000 Zügen pro Jahr ein Lärmaktionsplan aufzustellen, mit dem Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden. Durch die 34. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung - 34. BImSchV) wird das Ermittlungsverfahren für die Lärmsituation festgelegt. Danach sind bestimmte Lärmpegelbereiche darzustellen und es ist die Anzahl der Menschen innerhalb der jeweiligen Pegelbereiche anzugeben.

Die Bahnstrecke *Regensburg-Nürnberg* ist bei der Lärmkartierung des Eisenbahn-Bundesamtes erfasst worden. Es wurde ermittelt, dass im Stadtgebiet von Parsberg eine relevante Anzahl von Menschen durch einen erheblichen Lärmpegel belastet ist, weshalb der vorliegende Lärmaktionsplan aufgestellt wurde.

Die Bundesautobahn A3 wurde bei der Lärmkartierung des Bayerischen Landesamtes für Umwelt erfasst. Dabei wurde jedoch ermittelt, dass im Stadtgebiet von Parsberg die Aufstellung eines Aktionsplanes bezüglich des von der Autobahn hervorgerufenen Lärmpegels nicht erforderlich ist, da die Schwellenwerte von 70 dB(A) über den ganzen Tag bzw. 60 dB(A) nachts nicht erreicht werden. Seit Mitte des Jahres 2012 gelten für die Lärmaktionsplanung an Hauptverkehrsstraßen jedoch folgende – um jeweils 3 dB(A) abgesenkte - Schwellenwerte:

Überschreitung

- eines 24-Stunden-Wertes L_{DEN} von größer 67 dB(A) und / oder
- eines Nachtwertes L_{Night} von größer 57 dB(A)

Auch diese Schwellenwerte werden bezüglich des von der Autobahn hervorgerufenen Lärmpegels im Stadtgebiet von Parsberg nicht erreicht.

Für die Lärmaktionsplanung an den Haupteisenbahnlinien bleiben die Auslösewerte von $L_{DEN} > 70$ dB(A) bzw. $L_{Night} > 60$ dB(A) bis auf Weiteres bestehen.



1. Beschreibung der Lärmquellen und der örtlichen Situation

Parsberg liegt im Oberpfälzer Jura auf einer Höhe von ca. 500 m zwischen den Städten Regensburg und Nürnberg. Die Stadt war bis zur Gebietsreform 1972 Zentrum des aufgelösten Landkreises Parsberg. Die Einwohnerzahl beträgt etwa 6.600. Zum Stadtgebiet gehören die Stadtteile Willenhofen, Herrnried, Darshofen, Hörmannsdorf, Klapfenberg, Rudenshofen / Hackenhofen und Rudolfshöhe.

1.1 Straßenverkehrslärm

Im Norden von Parsberg verläuft die Bundesautobahn A 3 mit einem Verkehrsaufkommen von über 16.400 Kfz/Tag. Aufgrund der großen Entfernung zum Stadtbereich von Parsberg werden hier die Schwellenwerte für die Aufstellung eines Lärmaktionsplanes nicht erreicht. Die Stadtteile Hackenhofen und Klapfenberg werden durch den Lärm der BAB A 3 am meisten beeinträchtigt.

Wie eingangs bereits ausgeführt, gelten seit Mitte des Jahres 2012 für die Lärmaktionsplanung an Hauptverkehrsstraßen jedoch folgende – um jeweils 3 dB(A) abgesenkte - Schwellenwerte:

Überschreitung

- eines 24-Stunden-Wertes L_{DEN} von größer 67 dB(A) und / oder
- eines Nachtwertes L_{Night} von größer 57 dB(A).

Das Bayerische Landesamt für Umwelt (LfU) hat mittlerweile für die zweite Stufe der Lärmaktionsplanung, bei der die Hauptverkehrsstraßen außerhalb von Ballungsräumen mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke von mehr als 8.200 Kfz erfasst wurden, entsprechend aktualisierte Lärmkarten erstellt. In diese Lärmkarten wurden in die graphische Darstellung der Lärmsituation mit den Isophonenbändern gemäß 34. BImSchV auch die "Grenzlinien" 57/67 dB(A) eingezeichnet.

Die aktualisierten Lärmkarten sind unter www.umgebungslaerm.bayern.de verfügbar.

Da sich auf Grund der nunmehr gesenkten Anhaltswerte für die Festlegung von Lärm-brennpunkten für Straßenverkehrslärm die Anzahl der jeweils Betroffenen tendenziell erhöhen wird, hat das LfU auch eine neue Ermittlung der Lärmbetroffenen auf der Basis der gesenkten Anhaltswerte durchgeführt.

Wie bereits dargestellt, werden auch die gesenkten Anhaltswerte im Stadtgebiet von Parsberg (einschließlich der Stadtteile Hackenhofen und Klapfenberg) nicht erreicht und somit die Kriterien für einen „Lärmbrennpunkt“ nicht erfüllt. Die Berücksichtigung des von der BAB 3 verursachten Straßelärms ist somit im Augenblick nicht veranlasst.

1.2 Schienenverkehrslärm

Nach Angaben des Eisenbahn-Bundesamtes fahren auf der Bahnstrecke Regensburg-Nürnberg im Bereich von Parsberg über 60.000 Züge pro Jahr.



Mit Planfeststellungsbeschluss vom 20.12.2012 hat das Eisenbahn-Bundesamt den Neubau eines ca. 1 km langen (Bahn-km 34,365 – 35,325) Überholungsgleises an der Strecke 5850 im südöstlichen Bereich von Parsberg (siehe folgendes Bild) genehmigt. Begründet wurde das Vorhaben von der Deutschen Bahn AG mit einer schnelleren Zugfolge und hieraus mit einer Steigerung der Produktivität bzw. Leistungsfähigkeit in der Trassenrelation Nürnberg-Regensburg im Rahmen des Sofortprogramms Seehafenhinterlandverkehr. Außerdem hat die Deutsche Bahn AG nachvollziehbar dargelegt, dass die Errichtung des Überholungsgleises nicht zu einem Mehrverkehr auf der Bahnstrecke Nürnberg – Regensburg und einer damit verbundenen Erhöhung der Verkehrslärmbelastung führt.



Wohnbebauung an der Straße „Zum Spitzberg“. Entfernung zum nächstgelegenen Gleis ca. 30 m.

Quelle: Regierung der Oberpfalz, Aufnahme vom 22.04.2011

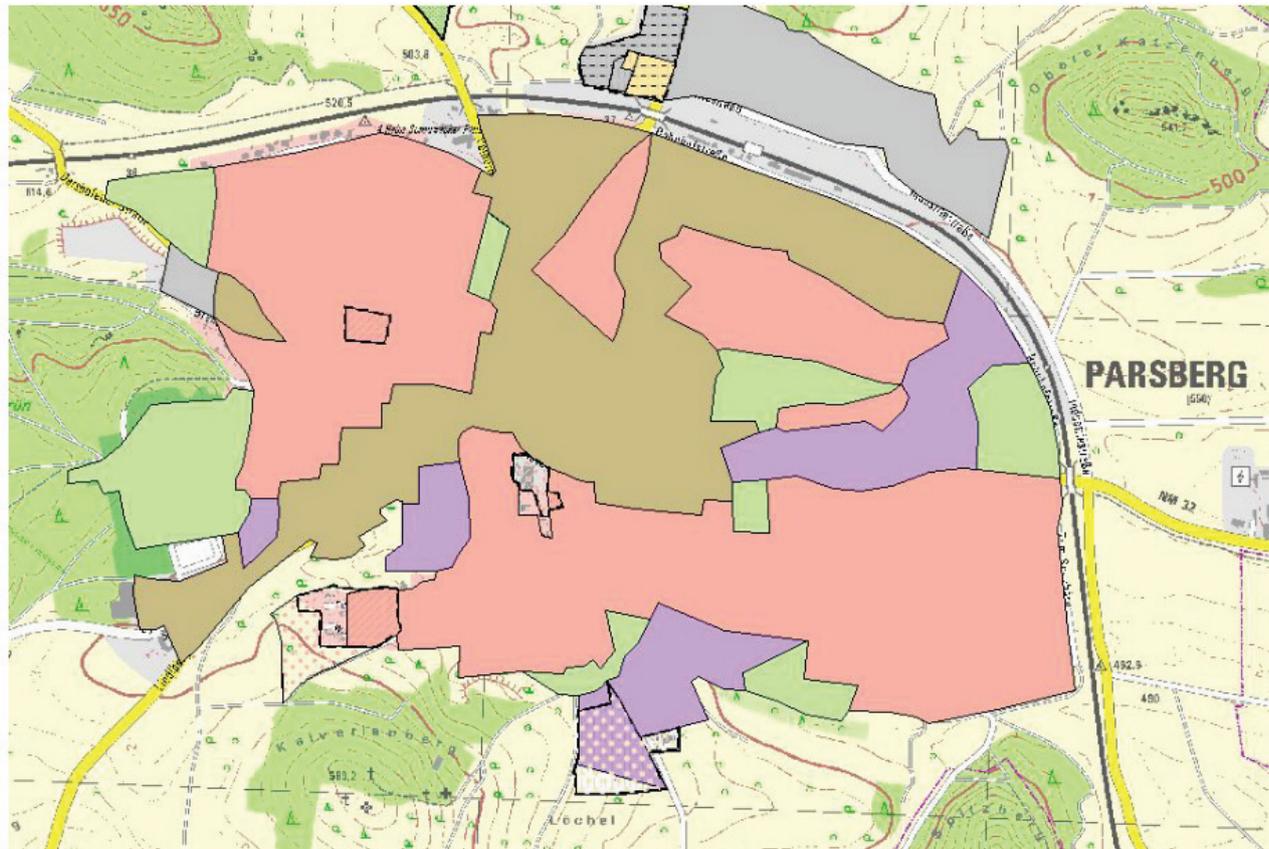


Aufnahme vom nordöstlichen Rand Parsbergs in der Bahnhofstraße – Abzweigung Schulzentrum / Kreiskrankenhaus.

Quelle: Regierung der Oberpfalz, Aufnahme vom 05.11.2008



1.3 Die bauliche Nutzung im Einwirkungsbereich der Bahnlinie Regensburg-Nürnberg



Wohnbauflächen

Mischbauflächen

Gewerbliche Flächen

Gemeinbedarfsflächen

nach Flächennutzungsplan

Schraffierte Flächen = Bebauungsplan vorhanden.

Quelle: Rauminformationssystem RIS Oberpfalz

2. Rechtlicher Hintergrund

2.1 Lärmkarten und Lärmaktionsplan

Die Europäische Kommission hat sich zum Ziel gesetzt, europaweit ein gemeinsames Konzept zur Verminderung von Umgebungslärm festzulegen.

Mit der Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 25.06.2002 (Richtlinie 2002/49/EG) wurden die Mitgliedsstaaten verpflichtet, die Lärmbelastung der Bevölkerung in Ballungsräumen, an Hauptverkehrswegen und im Bereich großer Flughäfen zu erfassen und bei problematischen Lärmsituationen Lärmaktionspläne gegen die Lärmbelastung aufzustellen.

Die EG-Richtlinie wurde durch das Gesetz vom 24. Juni 2005 (BGBl I S. 1794) in nationaler Regierung der Oberpfalz



nales Recht umgesetzt. Artikel 1 des Gesetzes fügt in das Bundes-Immissionsschutzgesetz einen sechsten Teil - Lärminderungsplanung (§§ 47a - 47f BImSchG) - ein.

Gemäß § 47c BImSchG sollten bis zum 30.06.2007 für Ballungsräume mit mehr als 250.000 Einwohnern, Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 6 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr (ca. 16.400 Kfz/24 h), Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 60.000 Zügen pro Jahr (ca. 164 Züge/24 h) und Großflughäfen Lärmkarten angefertigt werden. Bis zum 18.07.2008 sollten nach § 47d BImSchG für diese Ballungsräume und Orte in der Nähe dieser Verkehrswege bei problematischen Lärmsituationen Lärmaktionspläne aufgestellt werden. Für die kleineren Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern und Hauptverkehrswege mit der Hälfte des vorgenannten Verkehrsaufkommens gelten entsprechende Fristen bis 2012 bzw. 2013.

Bei der Aufstellung der Lärmaktionspläne ist die Öffentlichkeit zu beteiligen und zu unterrichten.

Die Lärmkarten sind mindestens alle fünf Jahre nach ihrer Erstellung zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten.

Die Lärmaktionspläne werden bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Aufstellung überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet.

Die Anforderungen an die Lärmkarten hat die Bundesregierung durch die Verordnung über die Lärmkartierung vom 06.03.2006 (34. BImSchV, BGBl. I, S. 516) festgelegt.

Die bis zur Einführung harmonisierter europäischer Regelungen vorläufigen Berechnungsverfahren für Lärmkarten nach der EG-Umgebungslärmrichtlinie wurden am 17.08.2006 bekannt gemacht und im Bundesanzeiger Nr. 154 a veröffentlicht. Im Einzelnen sind folgende Verfahren anzuwenden:

- VBUS: Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen,
- VBUSch: Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienenwegen,
- VBUF: Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Flugplätzen und
- VBUI: Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm durch Industrie und Gewerbe.

Die Ermittlung der Anzahl der durch Umgebungslärm belasteten Personen und die Größe der belasteten Flächen werden durch die vorläufige Berechnungsmethode VBEB vorgenommen.

Messungen sind nach der 34.BImSchV nicht vorgesehen.

Nach den Berechnungsvorschriften werden für Immissionsorte in ca. 4 m Höhe über dem



Boden die äquivalenten Dauerschallpegel für die Zeiträume Tag-Abend-Nacht als L_{DEN} (Day, Evening, Night) und die Nacht als L_{Night} berechnet.

Der Dauerschallpegel L_{DEN} wird aus den Kenngrößen L_{Day} für den Zeitraum von 06.00 bis 18.00 Uhr, $L_{Evening}$ für den Zeitraum von 18.00 bis 22.00 Uhr und L_{Night} für den Zeitraum von 22.00 bis 06.00 Uhr ermittelt; die höhere Störwirkung von Geräuschen in den Abend- und Nachtstunden wird dabei durch Zuschläge berücksichtigt.

Auslösewerte für Lärmaktionspläne sind weder durch die EU noch durch die Bundesregierung gesetzlich festgelegt. Um die Lärmaktionsplanung auf die Lärmbrennpunkte zu fokussieren, empfahl das Bayerische Staatsministerium für Umwelt und Gesundheit (StMUG) als Anhalt die Überschreitung

- eines 24-Stunden-Wertes L_{DEN} von größer 70 dB(A) und / oder
- eines Nachtwertes L_{Night} von größer 60 dB(A)

zugrunde zu legen, wenn gleichzeitig mehr als 50 Bürger betroffen sind. Ab diesen Werten sollte eine Aktionsplanung in Erwägung gezogen werden.

Seit Mitte des Jahres 2012 gelten – wie bereits ausgeführt - für die Lärmaktionsplanung an Hauptverkehrsstraßen folgende – um jeweils 3 dB(A) abgesenkte - Anhaltswerte:

Überschreitung

- eines 24-Stunden-Wertes L_{DEN} von größer 67 dB(A) und / oder
- eines Nachtwertes L_{Night} von größer 57 dB(A)

Für die Lärmaktionsplanung an den Haupteisenbahnlinien bleiben die Auslösewerte von $L_{DEN} > 70$ dB(A) bzw. $L_{Night} > 60$ dB(A) bis auf Weiteres bestehen.

Außerdem sollen auch weiterhin mehr als 50 Bürger von der Überschreitung betroffen sein.

Den Regierungen wurden diese Anhaltswerte zuletzt mit Schreiben des StMUG vom 31.07.2012 verwaltungsintern vorgegeben.

Lärmaktionspläne der Regierung für Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes, die Maßnahmen mit Einfluss auf den Eisenbahnverkehr vorsehen, bedürfen des Einvernehmens des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie; Lärmaktionspläne der Regierung bedürfen ferner des Einvernehmens der betroffenen Gemeinden (Art. 8a Abs. 2 BayImSchG).

Die Deutsche Bahn AG als Betreiberin des Schienennetzes kann im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht zur Durchführung von Schallschutzmaßnahmen verpflichtet werden.

Das Eisenbahn-Bundesamt erstellt die Lärmkarten für Schienenwege der Eisenbahnen



des Bundes und ermittelt in diesem Zusammenhang auch die Anzahl der betroffenen Anwohner sowie die Größe der belasteten Flächen mit der geschätzten Anzahl der Wohnungen in den durch die Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) vorgegebenen Pegelgrenzen auf Grundlage der Berechnungsvorschrift VBEB.

Nach Art. 8a des Bayerischen Immissionsschutzgesetzes (BayImSchG) ist das Landesamt für Umwelt zuständig für die Ausarbeitung der übrigen Lärmkarten, während die Regierungen für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen für Bundesautobahnen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen zuständig sind.

Die Aktionsplanung in Ballungsräumen und an den anderen Hauptverkehrsstraßen obliegt gemäß § 47 e BImSchG den Gemeinden.

Gemäß Art. 1, Nr. 2 des Elften Gesetzes zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 02.07.2013 (BGBl. 2013 Nr. 34) ist ab dem 01.01.2015 das Eisenbahn-Bundesamt für die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplanes für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit zuständig.

2.2 Lärmschutz bei neuen und wesentlich geänderten Verkehrswegen

Gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.

Dies gilt nach § 41 Abs. 2 BImSchG nicht, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden.

Der Begriff der schädlichen Umwelteinwirkung wird durch die Immissionsgrenzwerte (sog. Vorsorgegrenzwerte) nach § 2 Abs. 1 der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036) konkretisiert.

Für die einzelnen Nutzungen sind folgende Immissionsgrenzwerte festgelegt:

Krankenhäuser, Schulen, Kurheime, Altenheime:

tags: 57dB(A) nachts: 47dB(A)

Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete:

tags: 59 dB(A) nachts: 49 dB(A)

Misch-, Kern- und Dorfgebiete:

tags: 64dB(A) nachts: 54dB(A)

Gewerbegebiete:

tags: 69dB(A) nachts: 59dB(A)



Gemäß § 3 der Verkehrslärmschutzverordnung sind die Beurteilungspegel für Straßen nach Anlage 1 und für Schienenwege nach Anlage 2 dieser Verordnung zu berechnen. Treffen die in den Anlagen getroffenen Voraussetzungen (einfache geometrische und verkehrliche Verhältnisse) nicht zu, erfolgt die Berechnung nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (Ausgabe 1990 – RLS-90) bzw. der Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen (Schall 03).

Da die Ermittlung der Lärmbelastung durch Schienenfahrzeuge nach nationalem Recht nach der „Schall 03“ erfolgt, können deren Ergebnisse von denen der VBUSch z. T. erheblich abweichen. Allein wegen des sog. „Schienenbonus“ ergeben sich somit nach nationalem Recht i. d. R. um 5 dB(A) niedrigere Immissionspegel als nach VBUSch.

Gemäß Art. 1, Nr. 1 des Elften Gesetzes zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 02.07.2013 (BGBl. 2013 Nr. 34) ist dieser zur Berücksichtigung der Besonderheiten des Schienenverkehrs bislang vorgesehene Abschlag von 5 dB(A) ab dem 01.01.2015 nicht mehr anzuwenden, soweit zu diesem Zeitpunkt das Planfeststellungsverfahren noch nicht eröffnet ist und die Auslegung des Plans noch nicht öffentlich bekanntgemacht wurde. Von der Anwendung des „Schienenbonus“ kann aber bereits schon vor dem 01.01.2015 abgesehen werden, wenn die damit verbundenen Mehrkosten vom Vorhabensträger oder vom Bund übernommen werden.

2.3 Lärmsanierung an bestehenden Verkehrswegen

Nach geltender Rechtslage besteht kein Rechtsanspruch auf eine Durchführung von Lärmsanierungsmaßnahmen an bestehenden Verkehrswegen durch den Baulastträger. Auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen können jedoch im Rahmen der vorhandenen Mittel Zuwendungen für Lärmsanierungsmaßnahmen an vorhandenen Verkehrswegen gewährt werden, wenn die folgenden Immissionsgrenzwerte außen vor Wohn- und Aufenthaltsräumen überschritten werden:

Krankenhäuser, Kurheime, Altenheime, Wohn- und Kleinsiedlungsgebiete:

tags: 70 dB(A) nachts: 60 dB(A)

Kern-, Dorf- und Mischgebiete:

tags: 72 dB(A) nachts: 62 dB(A)

Gewerbegebiete:

tags: 75 dB(A) nachts: 65 dB(A)

Als Nacht gilt jeweils der Zeitraum von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr.

Die Deutsche Bahn AG führt seit geraumer Zeit auf freiwilliger Basis ein Lärmsanierungsprogramm an Bundesschienenwegen durch, bei dem auch Kommunen in Bayern – ohne Rechtsanspruch – in den Genuss von Schallschutzmaßnahmen kommen können.



Einzelheiten regelt die Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes (VkBf. 2005, S. 176). Näheres hierzu finden Sie im Internet unter

http://www.bmvbs.de/DE/VerkehrUndMobilitaet/Verkehrspolitik/VerkehrUndUmwelt/Laermschutz/laermschutz_node.html

Beim Straßenverkehr wird die Lärmsanierung durch die Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97, VkBf. 1997, S. 434) i. V. m. der Bekanntmachung der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern vom 14.02.2007 (AllIMBI 2007, S. 208) geregelt.

Mit Verabschiedung des Bundeshaushaltes 2010 und des Bayerischen Staatshaushalts 2011 wurden die o.g. Auslösewerte für die Lärmsanierung von Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes und der Staatsstraßen um jeweils 3 dB(A) abgesenkt.

3. Lärmbelastung in Parsberg

3.1 Isophonenkarten

Die Lärmimmissionen von Straßenverkehrswegen werden unter Berücksichtigung der durchschnittlichen jährlichen Verkehrsbelastung und weiterer Parameter (Lkw-Anteil, Geschwindigkeit, Straßenoberfläche, Steigung, Entfernung, Abschirmung ...) nach festgelegten Verfahren berechnet. Für die Straßen ist dies das vorläufige Berechnungsverfahren VBUS (siehe Punkt 2.1).

Bei Schienenverkehrswegen werden die Lärmimmissionen nach dem vorläufigen Berechnungsverfahren VBUSch (siehe Punkt 2.1) berechnet. Neben der durchschnittlichen jährlichen Verkehrsbelastung werden hier Parameter wie Fahrzeug-, Bremsbauarten, Zuglängen, Geschwindigkeiten, Entfernung und Abschirmung berücksichtigt.

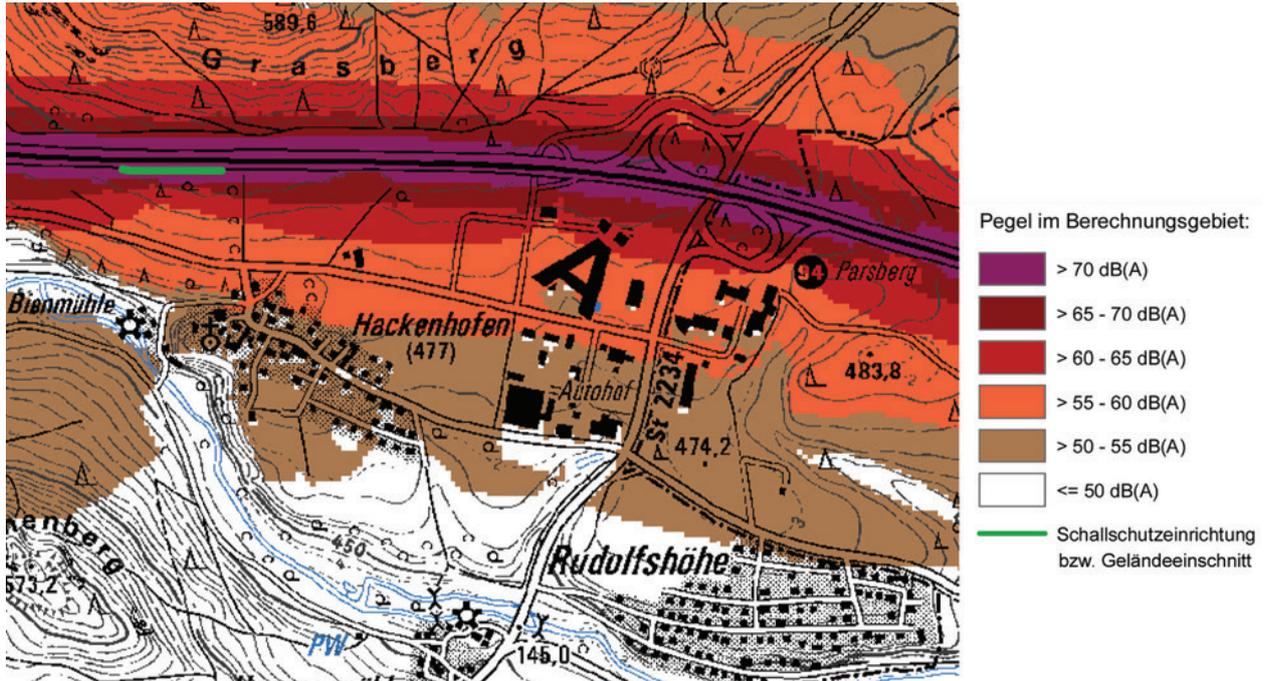
Die Darstellung der Lärmpegel (Einheit: dB(A)) erfolgt durch Linien gleichen Schalldrucks (Isophonen), die in den Karten durch die Bänder farbiger Flächen in 5-dB-Klassen dargestellt werden.

Die Lärmkarten sind im Internet unter folgenden Adressen abrufbar:

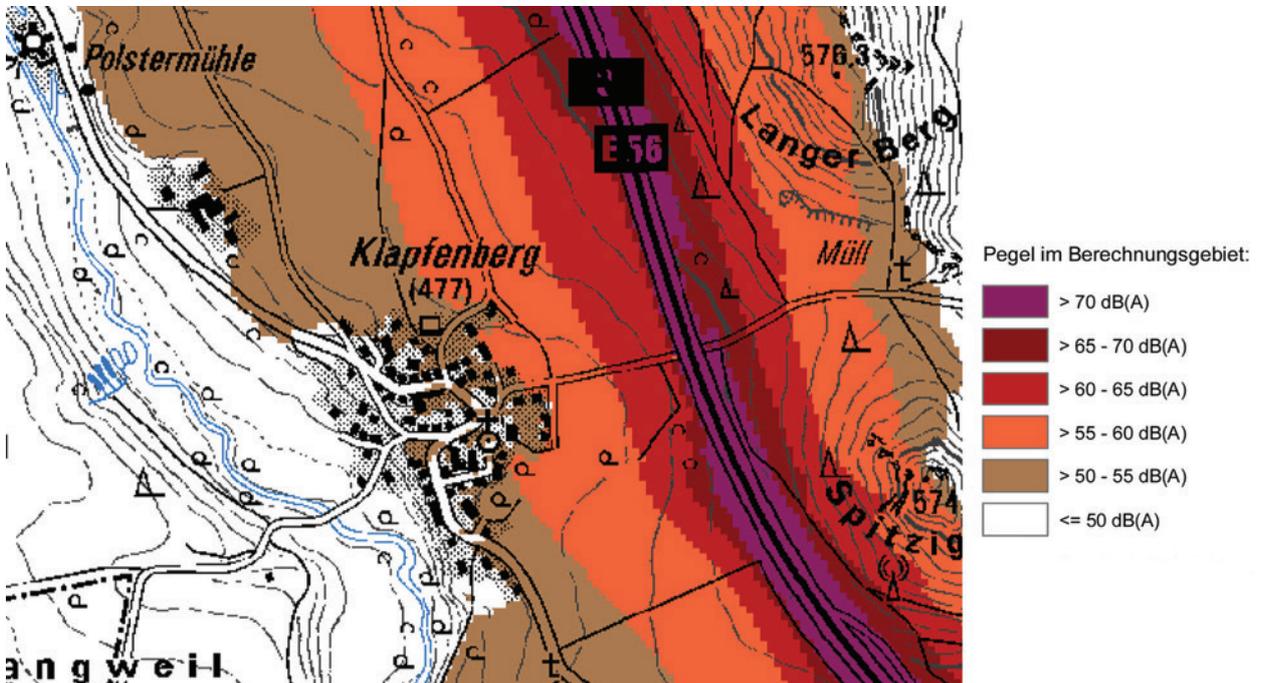
<http://www.umgebungs-laerm.bayern.de> für den Straßenlärm und
<http://laermkartierung.eisenbahn-bundesamt.de> für den Bahnlärm



3.1.1 Isophonenkarte für die BAB A3 im Bereich Hackenhofen für die Nacht (L_{Night}) (zur Information)



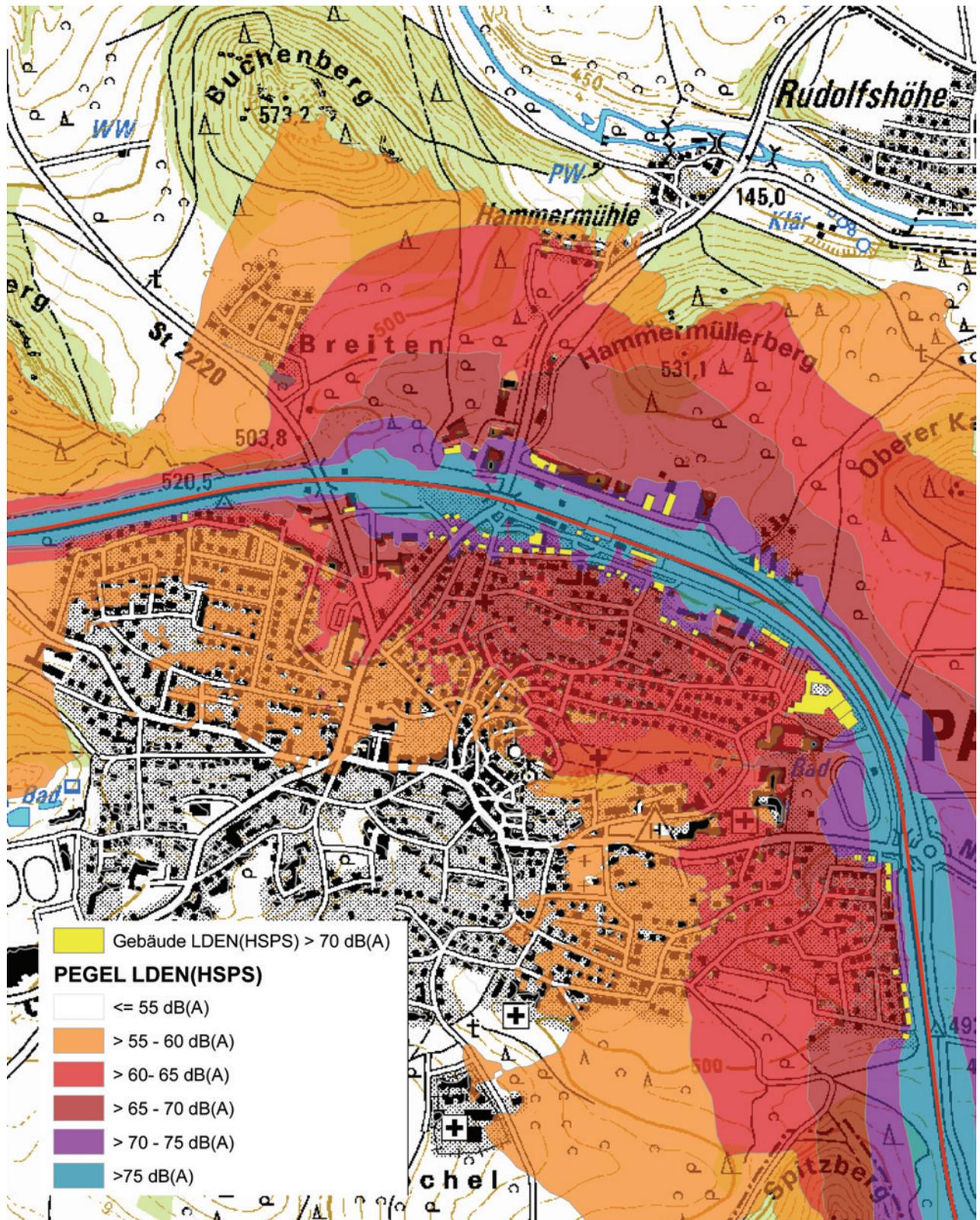
3.1.2 Isophonenkarte für die BAB A3 im Bereich Klapfenberg für die Nacht (L_{Night}) (zur Information)



Da die Stadtteile auf den obigen beiden Lärmkarten derzeit keinen Lärmschwerpunkt darstellen, wurde nur der kritischere Zustand zur Nachtzeit dargestellt.

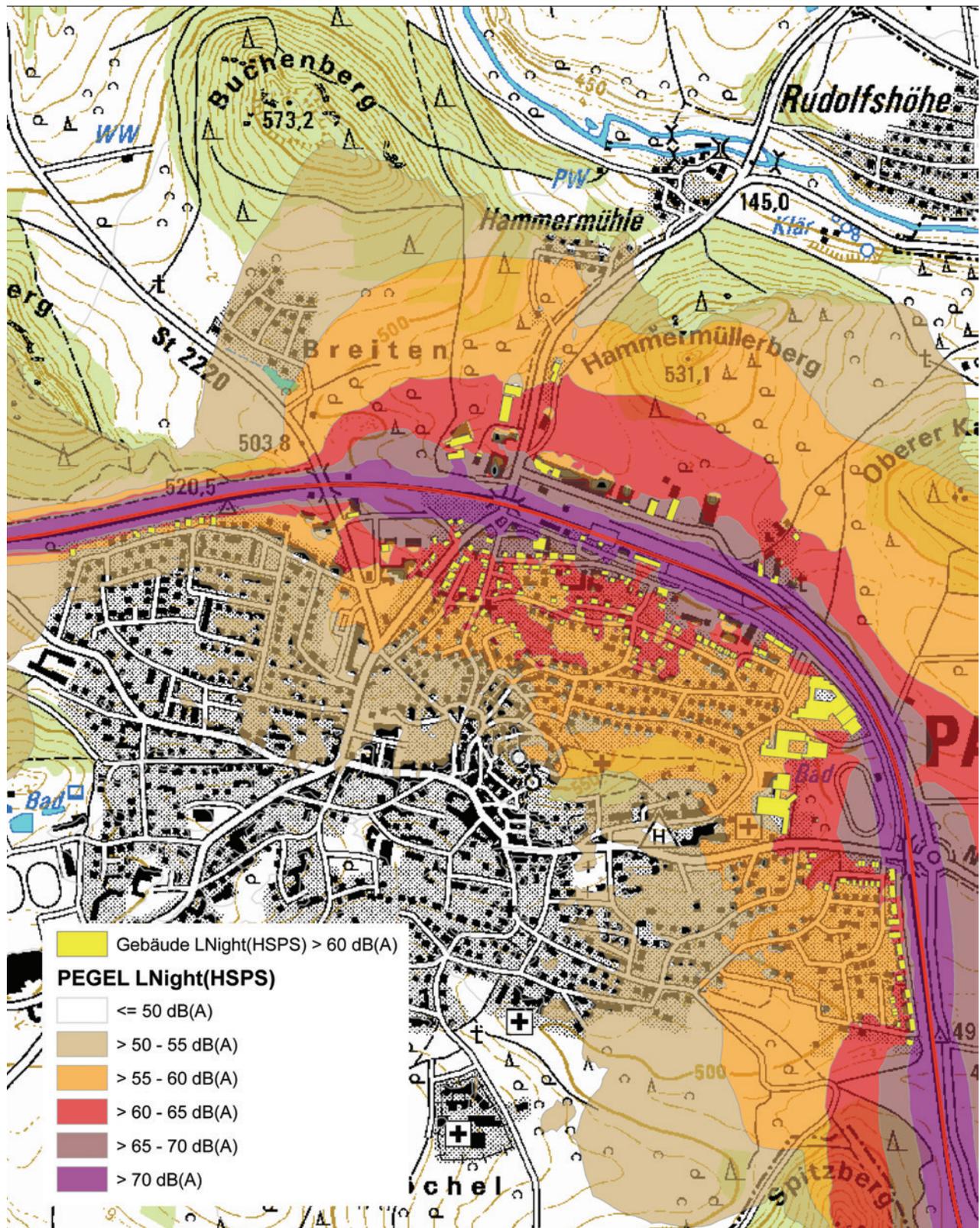


3.1.3 Isophonenkarte für die Bahnlinie Regensburg-Nürnberg für den Tag (L_{DEN})





3.1.4 Isophonenkarte für die Bahnlinie Regensburg-Nürnberg für die Nacht (L_{Night})





3.2 Anzahl der betroffenen Personen

Neben den Lärmkarten wurde auch die Anzahl der betroffenen Anwohner in den durch die Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) vorgegebenen Pegelgrenzen auf Grundlage der Berechnungsvorschrift VBEB ermittelt. Die Anzahl der Betroffenen wird berücksichtigt ab 50 Anwohnern.

3.2.1 Anzahl der vom Straßelärm betroffenen Personen

Da in den betroffenen Stadtteilen von Parsberg Schallpegel von mehr als 70/67 dB(A) über den ganzen Tag bzw. 60/57 dB(A) nachts nicht erreicht werden, stellen diese Stadtteile zur Zeit keine Lärmschwerpunkte dar und werden daher nicht berücksichtigt (zu den mittlerweile abgesenkten Schwellenwerten siehe die Ausführungen in den obigen Abschnitten „Einführung“, 1.1 und 2.1).

3.2.2 Anzahl der vom Bahnlärm betroffenen Personen

L _{DEN} in dB(A)	> 55 bis 60	> 60 bis 65	> 65 bis 70	> 70 bis 75	> 75
Betroffene Anwohner tags	1320	890	350	120	60

L _{night} in dB(A)	> 50 bis 55	> 55 bis 60	> 60 bis 65	> 65 bis 70	> 70
Betroffene Anwohner nachts	1210	780	250	120	40

(Rundung der Werte auf die nächste Zehnerstelle)

3.3 Belastete Flächen mit der geschätzten Anzahl der Wohnungen auf der Basis der L_{DEN}-Werte

Pegelbereich [dB]	Belastete Flächen [km ²]	Belastete Wohnungen [-]	Belastete Schulen [-]	Belastete Krankenhäuser [-]
L _{DEN} >55	8,01	1296	15	8
L _{DEN} >65	2,62	249	8	0
L _{DEN} >75	0,65	27	1	0

Anmerkung: Bei der Auswertung der betroffenen Schulen und Krankenhäuser sind alle Einzelgebäude betrachtet worden. Bei einem Schulkomplex aus 5 Gebäuden sind somit 5 Schulgebäude in die Auswertung genommen worden.

4. Lärminderungsmaßnahmen

4.1 Vorhandene oder bereits geplante Maßnahmen an der Bahnlinie Regensburg-Nürnberg.



Im Südosten von Parsberg entlang der Straße „Zum Spitzberg“, verläuft ein Lärmschutzwand, der im Rahmen der Bauleitplanung aufgeschüttet wurde. Siehe hierzu die nebenstehende „L_{Night}-Darstellung“ (Ausschnitt von der Lärmkarte 3.1.6).

Deutlich zu erkennen ist die Lärminderung an der Einschnürung der Isophonen. Ein Teil der westlich des Lärmschutzwalles gelegenen Wohnbebauung wird während der Nachtzeit an deren Ostseite trotzdem noch mit Pegeln L_{Night} oberhalb von 60 dB(A) beaufschlagt.

Auch der 24-Stundenwert L_{DEN} liegt in diesem Bereich teilweise noch über 70 dB(A).

Darüber hinaus sind im Bereich der Bahnlinie keine weiteren aktiven Lärmschutzmaßnahmen vorhanden. Im Rahmen des Sonderprogramms „Lärmsanierung an Schienenwegen des Bundes“ hatten die betroffenen Anwohner jedoch Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Lärmschutzfenster). Die Umsetzung hing allerdings von der Bereitschaft der jeweiligen Wohnungseigentümer ab, den verbleibenden Anteil der anfallenden Kosten zu tragen.

Ziel des Sonderprogramms war die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte zur Nachtzeit von 60 dB(A) bzw. 62 dB(A) für die betroffenen baulichen Nutzungen „Allgemeines Wohngebiet“ bzw. „Mischgebiet“, oder die Möglichkeit zur Durchführung passiver Schallschutzmaßnahmen.

Die Lärmberechnung im Rahmen des Sonderprogramms erfolgte mit dem nationalen Berechnungsverfahren „Schall 03“, wobei beim Schienenlärm ein Abzug von 5 dB(A) berücksichtigt wurde. Bei der Umsetzung der EG-Umgebungslärmrichtlinie in den Lärmkarten des Eisenbahn-Bundesamtes bleibt der „Schienenbonus“ dagegen unberücksichtigt.

Weitere Maßnahmen befinden sich derzeit nicht in Planung.

4.2 Grundsätzlich mögliche Lärminderungsmaßnahmen an Bahnlinien

Als grundsätzliche Maßnahmen, die Gegenstand eines Lärmaktionsplanes sein können, kommen in Betracht:

- a) Vergrößerung des Abstandes Lärmquelle – Immissionsort
- b) Schalltechnische Optimierung der Gleise und/oder des Gleisbettes
- c) Aktiver Lärmschutz in Form von Lärmschutzwänden und /oder –wällen
- d) Reduzierung der Verkehrsmenge



- e) Reduzierung des Güterverkehrs
- f) Reduzierung der Geschwindigkeiten in Bereichen mit Wohnbebauung
- g) Schalltechnische Optimierung der Lokomotiven und der Waggonen z.B. durch den Einsatz lärmarmer Bremsen
- h) Passiver Schallschutz z.B. in Form von Schallschutzfenstern
- i) Vorgelagerte, nicht schutzwürdige Bebauung

Die Zuständigkeit für die fachrechtliche Bewertung und Umsetzung von Lärminderungsmaßnahmen an Schienenwegen des Bundes liegt fast sämtlich beim Bundesverkehrsministerium und dem Eisenbahn-Bundesamt sowie der Deutschen Bahn AG bzw. der DB Netz AG. Lediglich einzelne, in die kommunale Planungshoheit fallende Maßnahmen, wie z.B. Bauleitplanung, können von den Gemeinden unmittelbar in den Lärmaktionsplan eingebracht und umgesetzt werden.

4.3 Umsetzung der grundsätzlich möglichen Lärminderungsmaßnahmen in Parsberg

Im Zusammenhang mit der Erarbeitung des Lärmaktionsplanes für die Stadt Parsberg wurden auch die unter der Nummer 4.2 genannten grundsätzlich möglichen Lärminderungsmaßnahmen hinsichtlich derzeit konkret vorhandener Umsetzungsaussichten geprüft.

Für die Bahnlinie Regensburg-Nürnberg gibt es weder eine bahntechnische Notwendigkeit, noch sonstige Planungen zur Änderung des Verlaufs der Bahntrasse. Damit scheidet die Möglichkeit zur Vergrößerung des Abstandes Lärmquelle – Immissionsort aus.

Die Umsetzung der unter Nummer 4.2 genannten Lärminderungsmaßnahmen b) und c) kann in der Regel nur durch die Deutsche Bahn AG erfolgen. Für die Bahnlinie Regensburg-Nürnberg wurden unabhängig von der vorliegenden Lärmaktionsplanung freiwillige Maßnahmen zur Lärmsanierung in einem Gesamtkonzept zur Lärmsanierung für die bestehenden Schienenwege des Bundes festgelegt. Danach wurden im Bereich der Stadt Parsberg keine aktiven Schallschutzmaßnahmen ausgeführt. Über das Gesamtkonzept hinaus gehende aktive Schallschutzmaßnahmen sind derzeit auch nicht geplant.

Eine Reduzierung der Verkehrsmenge oder auch des Güterverkehrs, sowie eine Verminderung der Geschwindigkeiten in Bereichen mit Wohnbebauung scheidet als Lärminderungsmaßnahmen für die Bahnlinie Regensburg-Nürnberg aus bahnbetrieblichen Gründen sowie auf Grund fehlender gesetzlicher Grundlagen ebenfalls aus.

Die grundsätzlich stets vorhandenen Möglichkeiten der schalltechnischen Optimierung der Lokomotiven und der Waggonen z.B. durch den Einsatz lärmarmer Bremsen werden seitens der Deutschen Bahn AG derzeit zumindest zum Teil bereits beachtet und umgesetzt. So werden von der Deutschen Bahn AG seit einigen Jahren ausschließlich Güterwaggonen beschafft, die ein modernes lärmarmes Bremssystem mit K-Sohle besitzen. Die



sofortige und generelle Umstellung auf lärmarme Züge wird von der Deutschen Bahn AG unter Hinweis auf fehlende gesetzliche Grundlagen abgelehnt und scheidet deshalb als kurzfristig umsetzbare Lärminderungsmaßnahme aus.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) und die Deutsche Bahn AG haben jedoch am 9. Dezember 2012 zum Fahrplanwechsel 2012/13 ein lärmabhängiges Trassenpreissystem eingeführt.

Das BMVBS hat dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) am 7. November 2012 die zugehörige Förderrichtlinie „Lärmabhängiges Trassenpreissystem“ bekannt gemacht. Danach gewährt der Bund nunmehr einen lauffleistungsabhängigen Bonus für Wagenhalter, die ab dem 9. Dezember 2012 Bestandsgüterwagen auf eine zugelassene Lärm mindernde Bremstechnik umrüsten und diese umgerüsteten Wagen auf der Eisenbahn-Infrastruktur des Bundes einsetzen. Diese wird im Wesentlichen von der DB Netz AG betrieben. Ein weiterer Bestandteil dieses Programms ist eine von der DB Netz AG einzuführende Preisdifferenz für laute und leise Güterzugfahrten.

Die Lärmbelastung soll damit mittelfristig um bis zu 10 dB(A) reduziert werden.

Einzelheiten zu dem lärmabhängigen Trassenpreissystem können im Internet auf der Homepage des (BMVBS) abgerufen werden:

<http://www.bmvbs.de/SharedDocs/DE/Artikel/StB-LA/laermabhaengiges-trassenpreissystem.html>

Ein über die bereits im Rahmen der Umsetzung der Maßnahmen zur Lärmsanierung, die für die bestehenden Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes in einem Gesamtkonzept zur Lärmsanierung festgelegt sind, durchgeführten passiven Lärminderungsmaßnahmen hinausgehender passiver Lärmschutz ist seitens der Deutschen Bahn AG derzeit nicht geplant.

Die Errichtung einer vorgelagerten, nicht schutzwürdigen Bebauung scheidet für die Stadt Parsberg auf Grund der örtlichen Gegebenheiten als realisierbare Lärminderungsmaßnahme aus.

5. Öffentliche Anhörung und Beteiligung der Bürger

5.1 Auslegung des Lärmaktionsplanentwurfs

Der Lärmaktionsplanentwurf für die Stadt Parsberg wurde vom 28. Mai bis 3. Juli.2009 im Rathaus der Stadt Parsberg öffentlich ausgelegt. Zeitgleich wurde dieser Plan unter <http://www.ropf.de/leistungen/umwelt/index.htm>, Punkt Lärminderungspläne im Internet veröffentlicht. Im Anschluss daran hatte die Bevölkerung weitere zwei Wochen Zeit, sich dazu zu äußern und eigene Vorschläge sowie Anregungen einzubringen.



Bei der Regierung der Oberpfalz ging eine Liste mit 124 Unterschriften von Bewohnern der „Rudolfshöhe“ ein.

5.2 Anregungen der Bürger

- a) Errichtung einer Lärmschutzwand an der Nordseite der Bahnlinie Nürnberg-Regensburg.
- b) Errichtung einer Lärmschutzwand an der Südseite der Bundesautobahn A3.
- c) Auf der Autobahn A 3 sollte im Bereich von Parsberg eine Geschwindigkeitsbegrenzung verhängt werden.
- d) Die Fahrbahn der A 3 sollte mit einem Flüsterbelag versehen werden.

5.3 Bewertung der Bürgervorschläge

Zu Punkt 5.2 a)

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG sind die Sanierungsmaßnahmen durch Förderung passiver Maßnahmen in Parsberg abgeschlossen. Im Rahmen des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms der Deutschen Bahn AG konnten entsprechend der Förderrichtlinie nur Gebäude gefördert werden, die vor dem 01.04.1974 errichtet worden sind. Weitere Maßnahmen sind derzeit nicht geplant. (Siehe auch Punkt 4.3 in Verbindung mit Punkt 2.3).

Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass im Stadtteil Rudolfshöhe die Lärmimmissionen durch den Bahnverkehr unter 55 dB(A) über den ganzen Tag und unter 50 dB(A) nachts liegen und damit hier kein Lärmbrennpunkt vorliegt.

Zu den Punkten 5.2 b-d

Hinsichtlich der Vermeidung von Autobahnlärm an der Rudolfshöhe äußerte sich die Autobahndirektion Südbayern dahingehend, dass aufgrund der Entfernung und Unterschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte Maßnahmen bzgl. Lärmschutz nicht geplant sind und auch nicht in Aussicht gestellt werden können. Auch das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie äußerte sich entsprechend.

6. Gemeindliches Einvernehmen

Mit Schreiben vom 08.07.2011 erklärte die Stadt Parsberg, dass sie das gemeindliche Einvernehmen nicht erteilen kann, da es nicht plausibel erscheint, dass bei der bestehenden Lärmbelastung für eine Vielzahl von Bürgern keinerlei Maßnahmen geboten sind. In diesem Zusammenhang wurde durch die Stadt auf die bereits durchgeführten Maßnahmen in den Nachbargemeinden an der Bundesautobahn A 3 und entlang der Bahnlinie Regensburg – Nürnberg verwiesen.

Außerdem wurde beanstandet, dass im mittlerweile abgeschlossenen Planfeststellungsverfahren für das Überholungsgleis an der Bahnlinie (siehe Abschnitt 1.2) keine Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen sind.



Hierzu ist anzumerken, dass dieses Planfeststellungsverfahren nicht Gegenstand der vorliegenden Lärmaktionsplanung war.

Die Regierung hat die Lärmaktionsplanung, Stand 20.12.2011 auf ihrer Homepage veröffentlicht.

Mit E-Mail vom 17.10.2012 hat die Stadt Parsberg mitgeteilt, dass sich der Stadtrat in der Sitzung vom 11.10.2012 nochmals mit der Lärmaktionsplanung, Stand 20.12.2011 befasst habe, die Entscheidung aber verschoben worden sei.

Der Stadtrat der Stadt Parsberg hat sich schließlich auf seiner Sitzung am 21.02.2013, an der auch Vertreter der Regierung der Oberpfalz teilgenommen haben, mit der Lärmaktionsplanung befasst und letztendlich beschlossen, das gemeindliche Einvernehmen nicht zu erteilen. Die Stadt Parsberg hat dies der Regierung der Oberpfalz mit Schreiben vom 06.03.2013 nochmals mitgeteilt.

7. Zusammenfassung

Die Aufstellung eines Lärmaktionsplanes für die Stadt Parsberg war erforderlich, da auf der Bahnlinie Nürnberg-Regensburg jährlich mehr als 60.000 Züge verkehren und laut der Lärmkartierung durch das Eisenbahn-Bundesamt eine Lärmbelastung $L_{DEN} > 70$ dB(A) und/oder $L_{Night} > 60$ dB(A) bei mehr als 50 Betroffenen gegeben ist.

Die Umsetzung zusätzlicher Lärminderungsmaßnahmen ist derzeit nicht möglich, da nach Auskunft der DB ProjektBau GmbH die Lärmsanierung in Parsberg durch passive Maßnahmen abgeschlossen ist und weitere Maßnahmen auf der Strecke Regensburg-Nürnberg nicht vorgesehen sind. Auch die Deutsche Bahn AG äußerte sich entsprechend und bezieht sich auf die Anweisung des BMVBS (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung), wonach bei abgeschlossenen Verfahren durch das Eisenbahn-Bundesamt nach derzeitiger Rechtslage keine weiteren Lärmsanierungsmaßnahmen möglich seien.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) und die Deutsche Bahn AG haben jedoch am 09. Dezember 2012 zum Fahrplanwechsel 2012/13 ein lärmabhängiges Trassenpreissystem eingeführt, wodurch mittelfristig die Lärmbelastung um bis zu 10 dB(A) reduziert werden soll (siehe auch Punkt 4.3).



Anhang – Allgemeine Grundlagen zum Lärmschutz



Geräuschquellen und ihre Wirkungen auf den Menschen

Die Wirkungen des Lärms zeigen sich auf verschiedenen Ebenen. So genannte aurale Lärmwirkungen betreffen das Gehör direkt. Als Folge starker Lärmeinwirkung können temporäre oder permanente Hörstörungen auftreten. Solche Schalleinwirkungen treten im Bereich des Umgebungslärms nicht auf, sie finden sich im Bereich des Arbeits- oder Freizeitlärms.

Beim Umgebungslärm handelt es sich um so genannte extraaurale oder indirekte Lärmwirkungen mit komplexen Wirkmechanismen, die vielfältigen, auch individuellen Einflüssen unterliegen. Die Beziehung zwischen Ursache und Wirkung bei den gesundheitlichen Auswirkungen von Umgebungslärm ist daher schwieriger zu bewerten.

Gesundheitliche Auswirkungen von permanentem, über Jahre anhaltendem Lärm können sich in unterschiedlichen Funktionssystemen zeigen. So können erhöhte Verkehrslärmbelastungen zu einem erhöhten Risiko für stressvermittelte Erkrankungen und Herzinfarkte führen. Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) geht davon aus, dass allein durch Langzeitbelastung durch den Verkehrslärm in Europa 3-5 Prozent der tödlichen Herzinfarkte verursacht werden. Bei jährlich weltweit sieben Millionen Toten durch sog. ischämische Herzkrankheiten könnte der Verkehrslärm für rund 200.000 davon verantwortlich sein.



Nächtliche Lärmwirkungen sind besonders kritisch zu beurteilen, da sie geeignet sind, Schlafstörungen sowie vegetative Reaktionen unterhalb der Aufweckschwelle zu verursachen. Störungen des Schlafes können das psychische Wohlbefinden und die Leistungsfähigkeit in Schule und Arbeit beeinträchtigen und sind zudem Risikofaktoren für Aggressivität und Unfälle. Sie werden stark durch Maximalpegel einzelner Ereignisse beeinflusst.

Schall und Lärm

Schwingende Luftteilchen erzeugen Luftdruckschwankungen, die unser Gehör im Frequenzbereich zwischen 16 Hz (Hz = Hertz = Schwingungen pro Sekunde) und etwa 20.000 Hz als Schall wahrnimmt.

Werden Schalleindrücke als störend oder belästigend empfunden, so spricht man von Lärm. **Lärm ist somit unerwünschter Schall.**

Das Dezibel

Üblicherweise wird der Schalldruck als Schalldruckpegel in Dezibel (dB) angegeben. Die Dezibelskala ist logarithmisch aufgebaut. Der Wahrnehmungsbereich des Gehörs kann demzufolge mit Zahlenwerten von 0 dB (Hörschwelle) bis 130 dB (Schmerzschwelle) beschrieben werden. Durch die "A" - Bewertung wird die frequenzabhängige Empfindlichkeit des menschlichen Gehörs nachgezeichnet \Rightarrow dB (A).

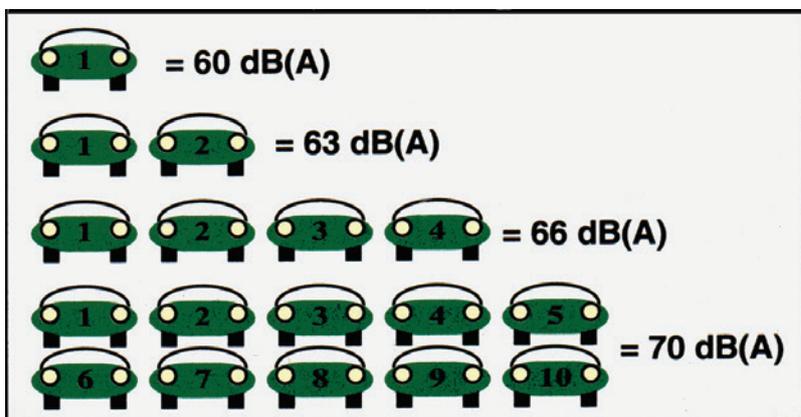
Emission – Immission

Im Bereich des Lärmschutzes bezeichnet die **Emission** den von einer oder mehreren Schallquellen abgestrahlten Schall. Unter **Immission** wird hingegen das Einwirken des Schalls auf ein Gebiet oder einen Punkt des Gebietes (Immissionsort) verstanden.

Die Pegeladdition

Schallpegel können nicht wie andere Größen arithmetisch addiert werden. Es müssen vielmehr die entsprechenden Energien bzw. Schallintensitäten addiert werden.

So führt z.B. eine Verdoppelung der Zahl gleicher Schallquellen, oder eine Verdoppelung der Verkehrsmengen eines Verkehrsweges zu einer Pegelerhöhung um 3 dB (A).





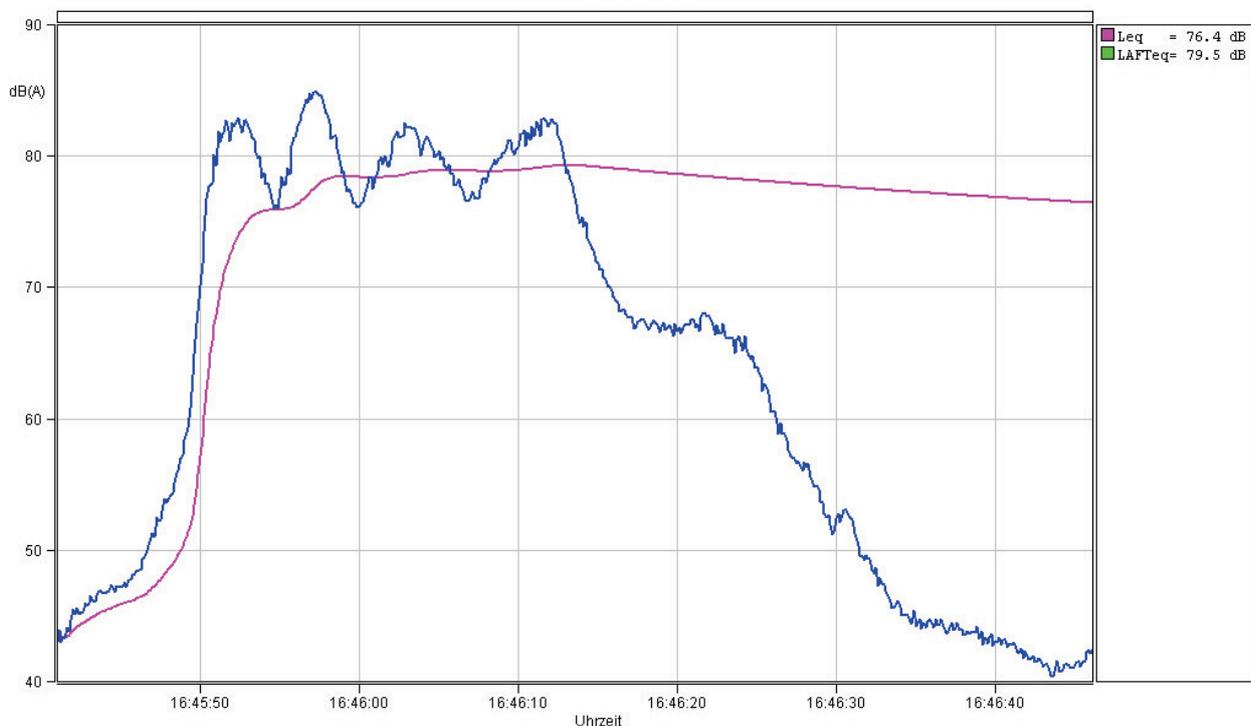
Der Mensch empfindet die Zunahme oder Abnahme eines Geräusches um 10 dB (A) in etwa als Verdoppelung oder Halbierung des Lautstärkeindrucks. Nimmt beispielsweise ein Geräusch von 50 auf 80 dB (A) zu, so verachtfacht sich der Lautstärkeindruck.

Der energieäquivalente Dauerschallpegel, oder Mittelungspegel

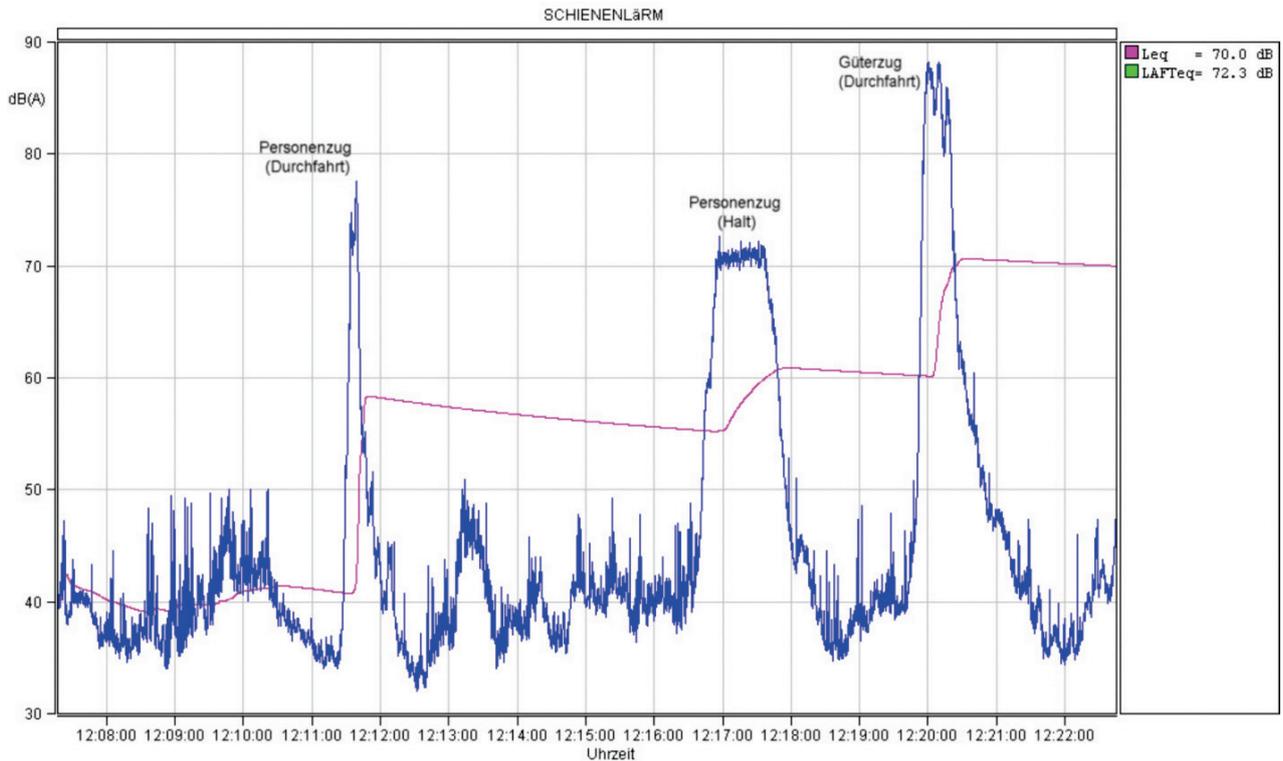
Bei der Bildung des energieäquivalenten Dauerschallpegels (LA_{eq}) wird ein schwankendes Schallereignis stellvertretend durch einen Pegel eines gleichbleibenden Dauergeräusches ersetzt, das bei ununterbrochener Andauer den selben Energieinhalt aufweist, also die gleiche Schallenergie auf das menschliche Ohr bringen würde. Der energieäquivalente Dauerschallpegel ist auch für Prognosen von Schallsituationen bedeutsam. Erst durch die Beschreibung eines schwankenden Geräusches durch eine einzige Zahl ist es relativ einfach möglich, Schallausbreitungsberechnungen vorzunehmen, diese in Lärmkarten darzustellen und vergleichende Szenarien zu betrachten.

Der Beurteilungspegel

Lärmkenngröße, anhand derer in den meisten Regelwerken die Geräuschbeurteilung vorgenommen wird. Der Beurteilungspegel setzt sich aus dem energieäquivalenten Dauerschallpegel (Mittelungspegel) und verschiedenen Zu- und Abschlägen zusammen, mit denen weitere Einflussfaktoren wie z.B. Geräuschdauer, Impulshaltigkeit, Tonhaltigkeit und Ruhezeiten berücksichtigt werden.

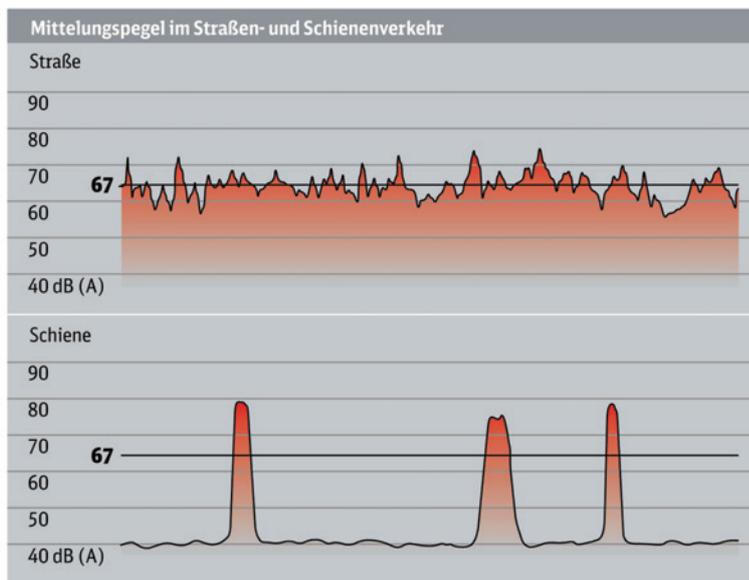


Beispiel für einen in ca. 20 m Entfernung vorbeifahrenden Güterzug. Die blaue Kurve gibt den aktuellen Schalldruckpegel wieder. Mit dem rosa Kurvenverlauf wird der energieäquivalente Dauerschallpegel dargestellt, mit dem das schwankende Geräusch dem Pegel einem gleichbleibenden Dauergeräusch mit identischem Energieinhalt gleichgesetzt werden kann.



Dieses Diagramm zeigt den stetigen Anstieg des energieäquivalenten Dauerschallpegels im Verlauf der Messung. Beginnend mit etwa 43 dB(A) am Beginn der Messung nimmt der energieäquivalente Dauerschallpegel deutlich zu und baut sich in Zeiten geringerer Immissionswerte jeweils nur langsam wieder ab. Würde die vorliegende Messdauer von ca. 16 min auf einen längeren Zeitraum ausgedehnt, würde sich die rosa Kurve etwa im Bereich um 70 dB(A) einpegeln.

Quelle: Regierung der Oberpfalz



Die Grafik links verdeutlicht den Unterschied im charakteristischen zeitlichen Verlauf von Straßen- und Schienenlärm bei gleichem Mittelungspegel. In der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (16. BImSchV), die für die Dimensionierung von Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge maßgeblich ist, wurde diesem Umstand Rechnung getragen und die geringere Lästigkeitswirkung des Schienenverkehrs in Form des so genannten „**Schielenbonus**“ mit einem Wert von 5 dB (A) verankert.

Quelle: Schallschutzbroschüre der Deutschen Bahn AG



Gemäß Art. 1, Nr. 1 des Elften Gesetzes zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 02.07.2013 (BGBl. 2013 Nr. 34) ist dieser zur Berücksichtigung der Besonderheiten des Schienenverkehrs bislang vorgesehene Abschlag von 5 dB(A) ab dem 01.01.2015 nicht mehr anzuwenden, soweit zu diesem Zeitpunkt das Planfeststellungsverfahren noch nicht eröffnet ist und die Auslegung des Plans noch nicht öffentlich bekanntgemacht wurde. Von der Anwendung des „Schienenbonus“ kann aber bereits schon vor dem 01.01.2015 abgesehen werden, wenn die damit verbundenen Mehrkosten vom Vorhabensträger oder vom Bund übernommen werden.

Angesichts des hohen Verkehrsmengenwachstums seit der deutschen Wiedervereinigung sei - so in der entsprechenden Gesetzesbegründung - die Annahme, dass sich die Anlieger von Eisenbahnstrecken durch den vom Zugverkehr ausgehenden Lärm weniger belästigt fühlen als durch Straßenverkehr, nicht mehr sachgerecht und auch nicht mehr zeitgemäß. Schienenlärm werde weniger durch einen geschlossenen Geräuschpegel, als durch die Abfolge von Einzelereignissen bestimmt. Diese führen insbesondere in der Nacht zu Aufweckreaktionen, zu Beeinträchtigungen der Nachtruhe und damit der Regenerationsphase des Körpers; dies bringe erhebliche Gefahren für die Gesundheit. Aufgrund der Entwicklung des Schienenverkehrs, neuer Betriebsformen wie dem Hochgeschwindigkeitsverkehr und dichteren Zugfolgen sei ein „Schienenbonus“ nicht mehr zeitgemäß. Heute ist die Belastung der Anwohner an hochfrequentierten Bahnlinien deshalb so hoch, weil es wegen der dichten Zugfolgen kaum noch zu längeren Ruhepausen kommt.

Quellen: Schallschutzbroschüre der Deutschen Bahn
Bundestags-Drucksache Nr. 17/10771