

JÜRGEN PLAGE

Anlage
zu 7.3

Jürgen Plage

An den

Bauausschuss
der Stadt Ahrensburg
z.Hdn. von Herrn Hansen

Betr.: Lärmschutz DB Trasse Stadtmitte

Ahrensburg, d.30.4.2013

Sehr geehrte Damen und Herren,

nachdem nun auf der Veranstaltung zur S4, am 25.4.2013 im Peter Rantzau Haus weitere Klarheit geschaffen wurde, möchte ich Ihnen als Betroffener der Lärmimmissionen Vorschläge machen.

Mit dem Bau der S4 handelt es sich um eine wesentliche Änderung des Schienenweges. Somit greift die Verkehrslärmschutzverordnung 16.BImSchV.

Die Ahrensburger Bürger haben damit einen Rechtsanspruch auf die vorgeschriebenen Immissionsgrenzwerte.

Um diese zu erreichen schlage ich folgendes vor:

1. S4 Abwicklung über die Gleise 1 u.2 mit dem Bahnsteig 1/2
2. Rückbau des Bahnsteigs 3/4
3. Verlegung des Gleises 4 in Richtung Gleis 3
4. Demontage des Gleises 5
5. Dadurch eine Verringerung der Gleistrassen-Breite um ca. 10 m.

Die Lärmquelle kann somit um ca. 10m in Richtung Bahnhofsgebäude verschoben werden. Was für die Gebäude auf der Südseite der Bahntrasse eine Lärminderung bedeutet.

6. Einbau einer 3m hohen Lärmschutzwand im entsprechenden Abstand von 3,6 m zum Gleis 4 mit Sichtachsenabschnitt nach Vorschlag der Bürgerinitiative. Die Wände können dann von außen gegen Graffiti-sprayer begrünt werden .
7. In den Sichtachsen werden halbhohe Lärmschutzwände angebracht.
8. An dem Eckhaus Waldstraße/ Hagener Allee wird wie gewünscht, zusätzlicher passiver Lärmschutz angebracht.

Der Vorteil dieser Maßnahme für die Stadt Ahrensburg ist, dass wir parallel zur Gleisanlage, von der Brücke Erika Keck Straße bis zur Einfahrt Aldi Parkplatz in der Ladestraße, einen entsprechenden Streifen für dringend erforderliche neue „park and ride“ Plätze bekommen. (Jetzige Prognose bei S4 Betrieb zusätzlich 30% am Bahnhof)

Vorteil für die DB ist, dass sie:

1. keinen toten Bahnsteig 3/4 pflegen muss
2. dass 5 von den 6 wartungs- und lärmträchtigen Weichen verschwinden
3. es keine quietschende Kurvenfahrt vom Gleis 5 auf das Gleis 3 und von Gleis 2 auf das Gleis 4 mehr gibt.
4. Der Fernverkehr auf gerader Strecke durch den Bahnhof geführt und der Lärmpegel somit gesenkt wird!
5. Bei Abbau aller beschränkten Bahnübergänge ist dann wahrscheinlich das Stellwerk auch nicht mehr erforderlich.

Ich bin davon überzeugt, dass mit diesen Maßnahmen der Zweck der 16. BImSchV erreicht werden kann, nämlich den ganzen Abschnitt Ahrensburg Mitte leiser zu machen.

Die entsprechende Rechtsgrundlage ist die

Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes die am **1. Januar 2013** in Kraft getreten ist und alle 5 Jahre fortgeschrieben werden soll.

Gleichzeitig tritt die Richtlinie vom 7.3.2005 außer Kraft.

Ich weise hier speziell auf den **§ 8 Regelungen zu aktiven Lärmschutzmaßnahmen** Absatz 1-6 hin und lege aus der Richtlinie 3 Seiten bei.

Mit freundlichen Grüßen

Jürgen Flege

- (4) Auf Veranlassung Dritter können bei entsprechender finanzieller Beteiligung Lärmsanierungsmaßnahmen über den förderfähigen Umfang hinaus realisiert werden. Erstattet werden nur förderfähige Maßnahmen. Darüber hinausgehende Maßnahmenanteile sind vom veranlassenden Dritten zu tragen.
- (5) Die Instandhaltung von Anlagen kann nicht gefördert werden. Instandhaltung umfasst Inspektion, Wartung und Instandsetzung von Anlagen (oder Fahrzeugen) zum Zwecke ständiger Gebrauchsbereitschaft.
- (6) Die Auswahl der Maßnahmen oder des Maßnahmenbündels richtet sich nach der örtlichen Situation. Die Abwägung zwischen und innerhalb aktiver und passiver Maßnahmen erfolgt nach Nutzen-Kosten-Gesichtspunkten gemäß Anhang 1. Die weiterreichende Schutzwirkung aktiver Maßnahmen ist dabei zu berücksichtigen.

§ 8 Regelungen zu aktiven Lärmschutzmaßnahmen

- (1) Bei der Durchführung aktiver Maßnahmen sind sicherheitsrelevante und städtebauliche Aspekte zu berücksichtigen. Kommen Lärmschutzwände mit mehr als zwei Meter Höhe zur Anwendung, können zur Verminderung von Sicht- und Belichtungseinschränkungen sowie zur Erhaltung gewachsener Sichtachsen transparente Wandelemente eingebaut werden, wenn dies nach Durchführung einer Nutzen-Kosten Analyse gerechtfertigt ist. Eventuelle Mehrkosten sollen nicht mehr als 1,5 Prozent der für den Sanierungsabschnitt geplanten Kosten betragen⁴.
- (2) An lärmintensiven Brücken können geeignete Maßnahmen zur Senkung oder zur Beseitigung einer konstruktionsbedingten Lärmabstrahlung der Brücke gefördert werden, insbesondere die Entdröhnung von Stahlbrücken. Lärmminderungsmaßnahmen dürfen gleichzeitig mit Instandhaltungsarbeiten ausgeführt werden. Zuwendungsfähig ist in diesen Fällen der Mehraufwand, der gegenüber den Kosten einer Instandhaltung oder Erneuerung der Brücke nach dem aktuellen Stand der Technik entsteht.
- (3) Durch den Einbau von Schienenschmiereinrichtungen kann das quietschende Fahrgeräusch gemindert oder beseitigt werden. Die Wirksamkeit ist im Einzelfall bei der Planung zu belegen.
- (4) Schienenschmiereinrichtungen und Maßnahmen zur Lärmminderung an Brückenbauwerken können abweichend von § 6 Abs. 2 dieser Richtlinie auch gefördert werden, wenn

⁴ Wert aus BMVBS-Leitfaden „Kunst am Bau“

deren Einbauorte nicht im Gesamtkonzept Lärmsanierung genannt sind, aber die übrigen Zuwendungsvoraussetzungen dieser Richtlinie erfüllt sind.

- (5) Kommt das Besonders überwachte Gleis als Maßnahme der Lärmsanierung zum Einsatz, gilt Folgendes:

Für die im Lärmsanierungsprogramm enthaltenen Streckenabschnitte kann der Aufwand für die Anwendung des Verfahrens „Besonders überwachtes Gleis“ unter Anrechnung der im Rahmen der Instandhaltung entfallenden Schleifmaßnahmen gefördert werden. Zuwendungsfähig sind maximal 2/3 der Kosten für Schienenschleifmaßnahmen auf Streckenabschnitten, die unter das „Besonders überwachte Gleis“ fallen.

Für den jeweils zu sanierenden Bereich sind alle Streckenabschnitte auszuweisen, auf denen das Verfahren „Besonders überwachtes Gleis“ als Lärmsanierungsmaßnahme durchgeführt wird. Dabei ist jeweils anzugeben, in welchem Jahr zuletzt geschliffen wurde.

- (6) Führt eine Instandhaltungs- oder Wartungsmaßnahme, die nach dem aktuellen Stand der Technik ausgeführt wurde, zur Lärminderung, so ist diese Maßnahme nicht zuwendungsfähig.

§ 9 Regelungen zu passiven Lärmschutzmaßnahmen

- (1) Werden Lärmsanierungsmaßnahmen an baulichen Anlagen, die nicht Bahnanlagen sind, durchgeführt, so können maximal 75 Prozent der Kosten erstattet werden, die unmittelbar durch die Maßnahme entstanden sind. Hierzu gehören
- a) die direkten Kosten für notwendige Lärmschutzmaßnahmen (Beschaffung und Einbau) sowie die Kosten, die unmittelbar als Folge der Lärmschutzmaßnahmen entstanden sind (wie Tapezierer-/Maler- und Putzerarbeiten);
 - b) die dadurch ausgelösten Mehrkosten infolge anderer Vorschriften (z. B. Energie-sparverordnung, Denkmalschutzgesetze);
 - c) die Kosten einer Baugenehmigung;
 - d) in besonderen Fällen Kosten für die Hinzuziehung eines bautechnischen Fachberaters (z. B. bei besonders umfangreichen, technisch schwierigen oder nach Bauordnungsrecht genehmigungsbedürftigen Lärmschutzmaßnahmen, bei besonderen Anforderungen [z. B. wegen Denkmalschutzes] oder bei besonderen persönlichen Gründen [Alter, Behinderung]);

Nachstehend wird die neugefasste Richtlinie des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes veröffentlicht. Sie tritt 01.01.2013 in Kraft. Gleichzeitig tritt die bisherige Richtlinie vom 07.03.2005 außer Kraft. Die Förderrichtlinie konkretisiert die Förderbedingungen für die Vergabe der im Bundeshaushalt unter Kapitel 1222 Titel 891 05 bereitgestellten Mittel.

Bonn, 22. November 2012

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Im Auftrag
Claudia Horn
Abteilungsleiterin Landverkehr