

Ergebnisprotokoll, „Schallschutz an Bestandsstrecken“, 29.06.2021 (1/4)

- ‡ Der Moderator Ralf Eggert begrüßt die Teilnehmerinnen und Teilnehmer zur ersten Sitzung „Schallschutz an Bestandsstrecken“.
- ‡ Jörg Ritzert, DB Netz AG, begrüßt die Teilnehmenden.
- ‡ Herr Eggert stellt die Eckpfeiler der Zusammenarbeit im Gremium vor. Diese wurden bereits auf der vergangenen Sitzung des Beteiligungsforums vorgestellt. Er erläutert, dass das Gremium eine Person als Sprecher:in benennen kann, welche die Besprechungsergebnisse im Beteiligungsforum vorstellt.
- ‡ Ein Mitglied verweist auf ein Treffen von Bürgermeister:innen im Vorfeld der Sitzung. Folgende Forderungen und Abstimmungsergebnisse aus dem Vorabstimmungstermin werden von dem Mitglied auf der Sitzung vorgetragen:
 - Er weist darauf hin, dass die Bezeichnung des Gremiums „Schallschutz an Bestandsstrecken“ als Arbeitsgruppe nicht adäquat ist. Das Gremium solle die gleiche Wertigkeit erhalten wie die beiden bestehenden regionalen Projektbeiräte. Daher solle der „Schallschutz an Bestandsstrecken“ ebenfalls den Rang eines Projektbeirates erhalten.
 - Die Bahn wird vor dem Hintergrund des erwarteten Anstiegs des Verkehrsaufkommens dazu aufgefordert, die maximale Kapazität an den Bestandsstrecken aufzuzeigen und dies für die Schallschutzuntersuchung zu unterstellen. Er weist insbesondere auf das Klimaschutzgesetz hin und die damit verbundenen Ziele zur Steigerung des Schienenverkehrs.

Ergebnisprotokoll, „Schallschutz an Bestandsstrecken“, 29.06.2021 (2/4)

- Der Nahverkehr soll Vorrang vor dem Güterverkehr auf den Bestandsstrecken haben.
 - Es soll eine Schallberechnung der Ist-Situation in den Kommunen entlang der Bestandsstrecken erstellt werden, aufgeschlüsselt nach Tag- und Nachtzeiten. Bei der Berechnung soll der bestehende Schallschutz berücksichtigt werden. Bei der Schallberechnung sollen die Grenzwerte von 49 dB(A) in der Nacht und 59 dB(A) am Tag angelegt werden. Dabei soll auch geprüft werden, inwiefern in den Streckenbereichen mit bestehenden Schallschutzanlagen die genannten Grenzwerte eingehalten werden können. Es soll eine Gesamtlärbetrachtung unter Einbeziehung des Schienen- und Straßenverkehrs durchgeführt werden. Herr Ritzert weist darauf hin, dass gegenwärtig keine Planungsgelder für diese Untersuchungen vorgesehen sind.
- ‡ Es wird darauf hingewiesen, dass die Lärmberechnung für die jeweiligen Kommunen in der selben Methodik vorzunehmen ist.
 - ‡ Die Stadt Pfungstadt strebt den Weg eines Musterklageverfahrens gegen die zuständigen Stellen des Bundes zur Auslegung der Grenzwerte bei einer Gesamtlärbetrachtung an. Die Kommunen in der Region sind dazu eingeladen, sich diesem Prozess anzuschließen.
 - ‡ Aus Sicht der Mitglieder hat die Neubaustrecke einen wesentlichen Einfluss auf die Zugzahlen und die Zugarten auf den Bestandsstrecken. Vor diesem Hintergrund sei Schallschutz an den Bestandsstrecken bereits im gesetzlichen Rahmen vorzusehen und nicht ausschließlich als übergesetzliche Forderungen, die im Rahmen der parlamentarischen Befassung behandelt werden kann.

Ergebnisprotokoll, „Schallschutz an Bestandsstrecken“, 29.06.2021 (3/4)

- ‡ Es wird gefordert, dass die genannten Grenzwerte durch aktive Schallschutzmaßnahmen und nicht durch den Einsatz von passiven Schallschutzmaßnahmen eingehalten werden.
- ‡ Ein Mitglied bittet darum, das Portfolio zugelassener Schallschutztechnologien und deren Potenziale zur Schallreduktion vorzustellen.
- ‡ Bei Überlagerung von Neubau- und Bestandsstreckenabschnitten gelten die Grenzwerte der Lärmvorsorge.
- ‡ Folgende Punkte sollen ebenfalls in der weiteren Gremienarbeit aufgegriffen und diskutiert werden:
 - Erschütterungen
 - Auswirkungen des Schienenverkehrsaufkommens an den Bestandsstrecken auf die Wegebeziehungen.
- ‡ Ein Teilnehmer weist auf die Lärmkartierung des EBA hin und die damit einhergehenden Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen von Lärmaktionsplänen. Er schlägt vor, die bestehenden Daten der Lärmkartierung in der Betrachtung der Bestandsstrecken miteinzubeziehen.

Ergebnisprotokoll, „Schallschutz an Bestandsstrecken“, 29.06.2021 (4/4)

- ⌘ Mitglieder weisen darauf hin, dass die Neubaustrecke eine Auswirkung auf das Verkehrsaufkommen an den Bestandsstrecken habe („Fernwirkung“). Es gebe unterschiedliche Auffassungen zu dem Wirkungsbereich und die sich daraus ergebenden möglichen gesetzlichen Ansprüchen. Es wird angeregt, ein externes juristisches Gutachten zur Klärung dieser Fragestellung zu beauftragen. Herr Ritzert erklärt, dass es den Mitgliedern frei stehe, ein solches Gutachten zu beauftragen; die Möglichkeit der Finanzierung eines solchen Gutachtens durch den Bund sei allerdings nicht gegeben.
- ⌘ Herr Ritzert weist darauf hin, dass nach gegenwärtigem Kenntnisstand kein Zeitdruck zur Erarbeitung der übergesetzlichen Forderungen besteht und die Arbeit im Laufe diesen Jahres und des kommenden Jahres fortgeführt werden kann.