

**Deputation für Umwelt, Bau
und Verkehr (S)
Vorlage Nr. 18/281(S)**

**Deputationsvorlage
für die Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau,
Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (S)
am 28. November 2013**

**Bau einer Lärmschutzwand an der Eisenbahnstrecke
1500 HB - Oldenburg – Eisenbahnüberführung (EÜ) Breitenweg zur
Verbesserung des Lärmschutzes**

Aufnahme einer Maßnahme in den Lärmaktionsplan

Hintergrund:

Im Zuge der öffentlichen Debatte um den Ausbau des Schienenverkehrsknotenpunktes Bremen Hbf im Jahr 2012 wurde seitens der direkt durch den Ausbau betroffenen Anwohner/innen und des Beirates Mitte ein verbesserter Lärmschutz gefordert. In der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie vom 08.05.2012 (Vorlage 18/140/S) und der Stadtbürgerschaft vom 02.05.2012 (Drs. 18/155 S) ist beschlossen worden, dass bremische Haushaltsmittel für einen verbesserten Lärmschutz an der Eisenbahn eingesetzt werden sollen. Für die Haushaltsjahre 2012 und 2013 stehen insgesamt 800.000 Euro zur Verfügung. Der Antrag des Beirates Mitte vom 23.04.2012 (Drs. 18/119 S) soll bei der Verwendungsplanung berücksichtigt werden.

Ausgangssituation

Für die Vorplanung eines verbesserten Lärmschutzes unter Berücksichtigung des vom Beirat Mitte gestellten Antrages vom 23.04.2012 wurde folgende Ausgangssituation angenommen:

1. Die Oldenburger Kurve ist gemäß Planfeststellung realisiert. Das neue Gleis ist beidseitig mit Lärmschutzwänden versehen.
2. Die von der Deutschen Bahn zusätzlich zugesagten Lärminderungsmaßnahmen sind umgesetzt:
 - a. Einsatz von Unterschottermatten auf dem östlichen Brückenbauwerk zur Minderung des Brückendröhnens.
 - b. Einsatz einer Schienenschmieranlage in beiden Kurven (altes und neues Gleis) zur Vermeidung von Kurvenquietschen.
3. Die geplante Lärmschutzwand aus dem freiwilligen Lärmsanierungsprogramm des Bundes im Bereich Nicolaistraße ist fertiggestellt.

Alle Maßnahmen befinden sich bereits in der Umsetzung und werden nach Auskunft der Deutschen Bahn 2013 abgeschlossen sein.

Problem

Die in der Ausgangssituation genannten Lärminderungsmaßnahmen reichen aus, um den gesetzlichen Anforderungen für Lärmschutz durch den Neubau der Oldenburger Kurve zu entsprechen. Mit den zusätzlichen Maßnahmen der Deutschen Bahn (Schienenschmierung und Unterschottermatten) werden vom Vorhabenträger Lärmschutzmaßnahmen über das gesetzliche vorgeschriebene Mindestmaß hinaus realisiert.

In Bezug auf die Gesamtlärmbelastung aller Eisenbahnstrecken im Bereich der Oldenburger Kurve reicht der Lärmschutz nicht aus, um die Gesamtbelastung (Neubaustrecke + Bestandsstrecken) im Einflussbereich der Oldenburger Kurve zum Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner ausreichend zu mindern. Dies trifft insbesondere auf das Doventorviertel zu, in dem an der vorhandenen Wohnbebauung im Bereich Breitenweg weiterhin nächtliche Dauerschallpegel von zum Teil deutlich mehr als 65 dB(A)* gutachterlich ermittelt worden sind. Die im Jahr 2012 durchgeführte Lärmkartierung zum Straßenverkehrslärm weist an gleicher Stelle einen nächtlichen Dauerschallpegel von weniger als 60 dB(A) auf. Damit ist der nächtliche Schienenverkehrslärm im Vergleich zum nächtlichen Straßenverkehrslärm die dominierende Lärmquelle im Nachtzeitraum.

Die vom Senator für Umwelt, Bau und Verkehr beauftragte schalltechnische Untersuchung hat ergeben, dass im Untersuchungsbereich 654 Menschen einem nächtlichen Lärmpegel durch Schienenverkehr von mehr als 55 dB(A)¹ ausgesetzt sind (Betroffene). Der zukünftige Lärmaktionsplan sieht vor, dass für Gebiete, die mit einem Pegel >55 dB(A) nachts belastet sind, kommunale Minderungsmaßnahmen untersucht werden sollen. Ziel ist es, Maßnahmen zu definieren, die möglichst viele Menschen um mindestens 2 dB(A) entlasten.

Unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel für eine Entlastungsmaßnahme ist eine Minderung um 2 dB(A) für alle 654 Betroffenen nicht mit aktiven Schallschutzmaßnahmen realisierbar.

Lösungsvorschlag

Nach der erfolgten Realisierung der Lärmschutzwand aus dem freiwilligen Lärmsanierungsprogramm des Bundes zwischen Doventorsteionweg und Breitenweg südlich der Bahnstrecke Oldenburg - Bremen kann mit einer Erweiterung dieser Lärmschutzwand über den Breitenweg in Richtung Friedrich-Rauers-Straße als freiwillige Maßnahme der Stadt eine deutliche Verbesserung der Lärmsituation im Doventorviertel erzielt werden. Das Minderungspotenzial einzelner berechneter Fassadenpegelpunkte erstreckt sich dabei von 1 dB(A) in weiter entfernten Bereichen bis zu 10 dB(A) im direkten Schallschatten der erweiterten Lärmschutzwand.

Varianten und Kosten

Vor dem Hintergrund der zur Verfügung stehenden bremischen Mittel, wurden verschiedene Varianten für einen zusätzlichen Lärmschutz betrachtet, um eine umsetzbare Maßnahme zu definieren die auch den bremischen Mindestanforderungen an Lärminderungsmaßnahmen gerecht wird. Auf dieser Basis wurde eine kostenoptimierte Variante (Variante 1) entwickelt. Mit der Verlängerung der bestehenden Lärmschutzwand in der Nicolaistraße um 124 m Richtung Bremen Hbf können zusätzlich 85 Menschen um mehr als 2 dB(A) entlastet werden. Die Gesamtkosten dieser Variante 1 liegen bei insgesamt rund 1,0 Mio. Euro und damit bei ca. 12.200 Euro pro Entlastungsfall.

¹ Wert ohne Abzug des Schienenbonus von 5dB(A) ermittelt

Bei einer Verlängerung der bestehenden Lärmschutzwand in der Nicolaistraße um 293 m Richtung Bremen Hbf könnten 136 Menschen um mehr als 2 dB (A) nachts entlastet werden (Variante 2). Die Gesamtkosten dieser Variante wären mit insgesamt 1,6 Mio. Euro jedoch doppelt so hoch wie die zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel. Eine Realisierung ist daher nicht darstellbar und wird nicht empfohlen.

Kostenberechnung

Stand: 12. Juli 2013

Gruppe	Leistung	Gesamt kurz 124m Variante 1	Gesamt lang 293m Variante 2
41	Baugruben, Wasserhaltung, Bauwerkshinterfüllung	4.750 €	6.863 €
42	Entwässerung	- €	- €
43	Gründungen, Baugrubensicherung	56.750 €	128.500 €
44	Beton, Stahlbeton, Mauerwerk, Verblendung, Sichtflächenbearbeitung	29.500 €	45.100 €
45	Gerüste, Behelfsbrücken, Abbruch	2.000 €	2.000 €
46	Stahlbau, Brückenlager, ÜKO, Schutzplanken, Geländer, LSW	227.340 €	360.660 €
47	Oberflächen- / Korrosionsschutz, Abdichtungen, Fugen, Deckschicht	10.800 €	10.800 €
48	Instandsetzung, Sonstiges	400 €	700 €
49	Baustelleneinrichtung, Technische Bearbeitung, Verkehrssicherung	98.700 €	104.100 €
Zwischensumme Netto		430.240 €	658.723 €
Zuschlag Kleinleistungen 5%		21.512 €	32.936 €
Summe Netto		451.752 €	691.659 €
Zuschlag MwSt. 19 %		85.833 €	131.415,00 €
Brutto		537.585 €	823.074 €
zzgl.: 25% Baunebenkosten		134.396 €	205.768 €
zzgl.: 65% Ablöse an die DB		349.430 €	534.998 €
Gesamtkosten		1.021.411 €	1.563.840 €
Inflationsbedingte Mehrkosten (2% p.a. gerundet)	2014	800 €	800 €
	2015	800 €	800 €
	2016	18.000 €	29.000 €
Realisierungskosten		1.041.011 €	1.594.440 €
Entlastete >2 dB(A) oberhalb 55 dB(A) nachts		85	136
Kosten pro Entlastungsfall oberhalb 55 dB(A) nachts		12.247 €	11.724 €
Gelöste Schutzfälle >60 dB(A) nachts (inkl. 5dB Schienenbonus)		46	47
Kosten pro gelösten Schutzfall		22.631 €	33.924 €

Die Kosten (gerundete Werte) für Variante 1 verteilen sich **voraussichtlich** auf die Jahre 2013 bis 2017 wie folgt:

2014: 40.000 €

2015: 40 800 €

2016: 40 800 €

2017: 920 000 €

Finanzierung:

Von den Gesamtkosten in Höhe von 1.041.011 € sind 200.000 € im Anschlag des Jahres 2012 und 600.000 € im Anschlag des Jahres 2013 der Haushaltsstelle 3687/884 10-7 „Investive Zuweisung an das Sondervermögen Infrastruktur / Verkehr (ASV)“ enthalten. Die Mittel des Jahres 2012 stehen ebenso wie die Anschläge 2013 zur Verfügung. Es soll eine Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 241.011 € mit Abdeckung im Jahr 2017 erteilt werden. Die Abdeckung soll im Rahmen der Haushaltsaufstellung 2016/2017 sichergestellt werden.

Umsetzung

Bei einer Lärmschutzwand handelt sich um ein genehmigungsbedürftiges Bauwerk (Betriebsanlagen der Bahn), für das nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz ein Planverfahren durchzuführen ist. In diesem Fall kann das Verfahren bis zu einem Jahr oder länger in Anspruch nehmen. Zusätzlich muss mit einer Beantragung von Sperrpausen gerechnet werden. Die nächsten Sperrpausen könnten aktuell für 2017 angemeldet werden. Eine Umsetzung ist daher nicht vor 2017 zu erwarten.

Es ist geplant, die Lärmschutzwand auf Grundstücken der Deutschen Bahn zu realisieren. Damit wird die höchstmögliche Schutzwirkung sichergestellt. Die Wartung und Instandhaltung sowie der Rückbau soll eigenverantwortlich von der Deutschen Bahn übernommen werden. Hierfür ist eine einmalige Ablöse von 65 % der Herstellkosten an die Deutsche Bahn im Rahmen eines Gestattungsvertrages zu zahlen.

Rechtsgrundlage

Für die Umsetzung einer zusätzlichen Lärmschutzmaßnahme im Einflussbereich der Oldenburger Kurve besteht weder für den Bund noch für die Stadtgemeinde Bremen eine gesetzliche Verpflichtung. Alle gesetzlichen Anforderungen des Lärmschutzes, die aus der Baumaßnahme „Oldenburger Kurve“ entstehen, werden seitens der Vorhabenträgerin Deutsche Bahn erfüllt. Die Sanierung stark belasteter Bestandsstrecken erfolgte bisher ausschließlich auf freiwilliger Basis vom Bund. Eine kommunale Maßnahme kann daher nur im Zusammenhang mit der kommunalen Lärmaktionsplanung rechtlich begründet werden. Beide untersuchten Varianten erfüllen die Mindestanforderungen der bremischen Lärmaktionsplanung für die Umsetzung einer Lärmminierungsmaßnahme, bei der mindestens 40 Betroffene um mindestens 2 dB(A) entlastet werden sollen.

Beschlussvorschlag:

Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (S) nimmt die Kostenberechnung zur Kenntnis und stimmt der Durchführung und Finanzierung der kostenoptimierten Maßnahme (Variante 1) im Rahmen der Lärmaktionsplanung zu.

Übersichtskarte

