

<b>Kenntnisnahme</b>	<b>Vorlagen - Nr.:</b>	<b>VO/0835/2011</b>	<b>TOP</b>
	<b>Status:</b>	<b>nichtöffentlich</b>	
	<b>Datum:</b>	<b>09.12.2011</b>	
<b><u>Dezernat:</u></b>	<b>II</b>		
<b><u>Fachdienst:</u></b>	<b>67 - Stadtgrün, Umwelt und Verkehr</b>		
<b><u>Sachbearbeiter/in:</u></b>	<b>Steih-Winkler</b>		
<b><u>Beratende Gremien:</u></b>	<b>Magistrat Ausschuss für Umwelt, Energie und Verkehr</b>		

### **Umsetzung der Lärminderungsplanung nach § 47 a-f BlmschG**

#### **hier: Beteiligung bei der Aufstellung des Lärmaktionsplanes Mittelhessen Teilplan Schiene, Einwendungen**

Der Magistrat wird gebeten, die Einwendungen an das RP Gießen zum vorgelegten Lärmaktionsplan / Teilplan Schiene zur Kenntnis zu nehmen.

#### **Begründung:**

Der Lärmaktionsplan enthält keine für Marburger Bürgerinnen und Bürger wirksame Maßnahme, die die Belastungen durch Bahnlärm im Stadtgebiet mindert und wird somit seinem gesetzten Ziel nicht gerecht.

Dr. Franz Kahle  
Bürgermeister

Der Magistrat der Universitätsstadt Marburg ♦ 35035 Marburg

Regierungspräsidium Gießen  
Dez. 43.1 – Lärmaktionsplanung  
Landgraf-Philipp-Platz 1- 7  
35390 Gießen

#### DER MAGISTRAT

Fachdienst: Stadtgrün, Umwelt und Natur  
Dienstgebäude: Markt 8  
Auskunft erteilt: Herr Andreas Steih-Winkler  
Telefon: 06421 201-4 04  
Telefax: 06421 201-4 70  
E-Mail: andreas.steih-winkler@marburg-stadt.de  
Öffnungszeiten: Montag - Freitag von 8.30 – 12.30  
und nach Vereinbarung

Ihre Zeichen, Ihre Nachricht vom

Unsere Zeichen, unsere Nachricht vom  
01/02 – 67.3 st

Datum

### **Lärmaktionsplan Hessen – Teilplan Schienenverkehr, Entwurf vom September 2011 Stellungnahme**

Sehr geehrte Damen und Herren,

der vorliegende Entwurf des Lärmaktionsplans Hessen – Teilplan Schienenverkehr - gibt als Zielsetzung die Gewährleistung eines hohen Gesundheits- und Umweltschutzes als Teil der Politik der Europäischen Union an. Ziel dieser Politik soll es sein, ein gemeinsames Konzept zu schaffen, um schädliche Umweltauswirkungen einschließlich Belästigungen durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern.

Nach einer Prüfung der wesentlichen Aussagen des Entwurfs des „Lärmaktionsplans“ auch unter dem Aspekt des hohen Gesundheits- und Umweltschutzes nimmt die Stadt Marburg wie folgend Stellung:

- Der Entwurf des Lärmaktionsplans wird für den Bereich der Stadt Marburg als vollständig unzureichend zurückgewiesen. Für die Stadt Marburg gibt es, obwohl die Lärmemissionen als Belastung allgemein erkannt werden, aus dem Lärmaktionsplan heraus keine nennenswerte Maßnahme, die zu einer spürbaren Entlastung der Marburger Bürgerinnen und Bürger führt.
- Im Lärmaktionsplan wird ein Ausbaubedarf für die Trasse der Main-Weser-Bahn zwischen Frankfurt und Kassel aus dem bestehenden Regionalplan heraus erwähnt. Es ist daher aus unserer Sicht notwendig, dass dieser Bedarf, der möglicherweise für das Stadtgebiet Marburgs sich verändernde Zugzahlen und verändernde Geschwindigkeiten mit sich bringt, im Lärmaktionsplan berücksichtigt und Maßnahmen im Hinblick auf diese neue Entwicklung der Lärmsituation dargestellt werden. Insbesondere sind hier die zukünftig zu erwartenden erhöhten Zugzahlen im Güter- wie im Personenverkehr und die neuen Geschwindigkeiten auf der Strecke zu benennen und die Konsequenzen für die Lärmaktionsplanung darzustellen.
- Wir fordern das Regierungspräsidium Gießen als für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde auf, eine die Emissionen von Schiene und Straße zusammenführende Betrachtung für das gesamte Stadtgebiet Marburg durchzuführen.

- Im Hinblick auf die Nachvollziehbarkeit und Transparenz ist es wünschenswert, dass alle Zahlen, auf denen die Berechnungen und Schlüsse basieren, offen gelegt werden. Dies betrifft zum Beispiel Zugzahlen und Geschwindigkeiten.

An dieser Stelle möchten wir aber auch darauf hinweisen, dass wir immer eine wieder verbesserte Anbindung Marburgs an den Bahnverkehr fordern und daher eine Verbesserung, wie sie sich beispielsweise aus den Festschreibungen im Regionalplan ableiten lassen, nicht ablehnen wollen. Aber wenn ein Ausbau der Bahnlinie erfolgt, muss dieser so gestaltet werden, dass Lärmbelastungen für Marburger Bürgerinnen und Bürger entlang der Trasse nicht weiter anwachsen sondern durch geeignete Maßnahmen reduziert werden.

### **Begründung:**

Für das Lahntal in Marburg, in dem zwei lärmverursachende und als relevante Lärmquellen feststehende Verkehrsträger nahezu parallel verlaufen, ist eine integrierende Betrachtung dieser Emissionen für das Stadtgebiet dringend notwendig.

Einleitend wird im Entwurf des Lärmaktionsplans (LAP) beschrieben, auf welcher Basis dieser entstanden ist. Das Regierungspräsidium Gießen als zuständige Behörde für die Lärmaktionsplanung führt dabei auch aus, dass eine Überlagerung und gemeinsame Betrachtung von Lärmquellen verschiedener Verkehrsträger ...“derzeit...” nicht erfolgt. Dies gibt uns zumindest Hoffnung für die Annahme, dass diese gemeinsame Betrachtung irgendwann einmal erfolgen kann. Wir fordern diese Betrachtung aber schon kurz- bis mittelfristig durchzuführen.

In den weiteren Kapiteln des Entwurfs des LAP wird dann nach den politischen Zielsetzungen und den übergeordneten Fachplanungen das beschrieben, was für den jeweiligen Regierungsbezirk in Hessen an Maßnahmen geplant ist und sich aus der Prioritätenliste des Eisenbahnbundesamts ergibt. **Leider enthält dieser Lärmaktionsplan an dieser Stelle keine absehbar umzusetzende Maßnahme für die Bahnlinie durch Marburg und darüber hinaus nichts, was nicht in Marburg schon bekannt ist.**

Daher lehnen wir den Lärmaktionsplan in der vorliegenden Form als unzureichend ab, weil er für Marburg keine Entlastung bringende Maßnahme vorsieht.

Für die Stadt ist im Hinblick auf die Lärmsituation bemerkenswert, dass im Entwurf des LAP darauf verwiesen wird, dass der **Regionalplan Mittelhessen** einen bestehenden Ausbaubedarf für den Bau eines 3. und 4. Gleises für die Main-Weser-Bahn sieht. Dies wird dadurch begründet, dass diese ab Marburg, insbesondere aber ab Gießen südwärts überlastet und ausbaubedürftig ist. Es sei dringend erforderlich, die Kapazitäten zu erweitern, die Strecke für höhere Geschwindigkeiten auszubauen sowie langsamen und schnellen Verkehr zu trennen – so werden jedenfalls die planerischen Ansätze gesehen und benannt. Was dann aber hier im Entwurf des LAP nicht erfolgt, ist eine Darstellung der Auswirkungen auf die Lärmsituation durch diesen veränderten Rahmen.

Am Lärmaktionsplan kritisieren wir grundlegend, dass die Basis der Berechnungen des Eisenbahnbundesamts – die Verkehrszahlen auf den jeweiligen Strecken, die gefahrenen Geschwindigkeiten der Züge sowie aktuelle Güterverkehrszahlen – nicht genannt werden und damit die grundlegenden Schlüsse aus diesen Berechnungen nicht nachvollziehbar sind. Es wird nur ausgeführt, dass Berechnungen dort durchgeführt wurden, wo eine Verkehrsbelastung von mindestens 60.000 Zugbewegungen pro Jahr vorliegt. Auf 365 Tage bezogen ergibt dies eine Zahl von ca. 165 Zugbewegungen pro Tag, die notwendig sind, um Maßnahmen zur Lärminderung überhaupt zu überprüfen.

Wir zweifeln die Aktualität der Daten, auf die sich die Berechnungen beziehen, an. Einem UBA-Bericht aus dem Jahr 2010 entnommen sind Güterverkehrszahlen von 2006/2007, die

für den Bereich von Gießen bis Marburg bzw. Cölbe 50 Zugbewegungen im Güterverkehr pro Tag ausweisen (Abbildung 1).

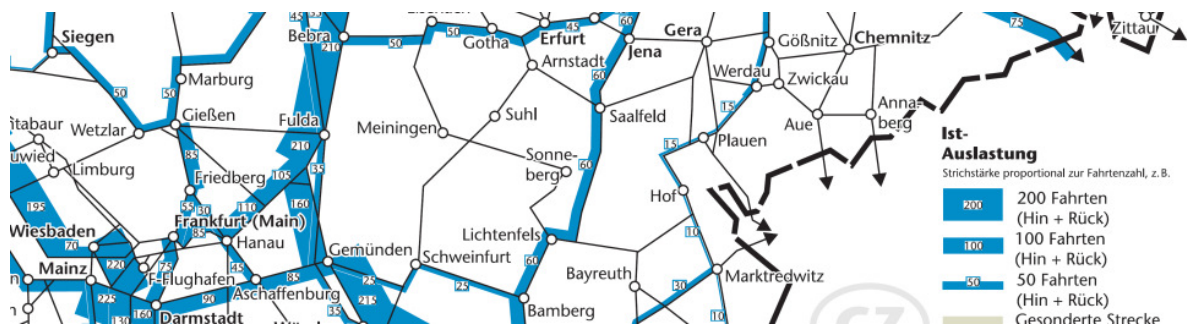


Abbildung 1: Ausschnitt aus einem Bericht des UBA über die Ist-Auslastung deutscher Bahnlinien mit Güterzügen von 2006/07

Eine eigene Auswertung des Fahrplans der DB-AG für Fahrten zwischen Marburg und Gießen in der Zeit von 04:08 Uhr bis 23:39 Uhr für einen Donnerstag weist 101 Verbindungen (IC, RE, RB, HLB; hin und zurück) auf. Für die nach Norden Richtung Frankenberg fahrende Burgwaldbahn werden laut Fahrplan täglich 28 Bewegungen ermittelt, für die Lahntalbahn 26 Bewegungen täglich. Damit erklärt sich zumindest, warum das Eisenbahnbundesamt in der Lärmberechnung nur den Bereich Marburg - Cölbe betrachtet hat: hier bewegen sich, unter Zugrundelegung der oben genannten Zahl im Güterverkehr, täglich 204 Züge, so dass auf das Jahr betrachtet, 74.460 Zugbewegungen vorliegen.

Vom Hauptbahnhof Marburg nach Süden werden dann fürs gesamte Stadtgebiet „nur noch“ Zugbewegungen von mindestens 151 Fahrten täglich festgestellt. Wir teilen aber das subjektive Empfinden der Marburger Bürgerinnen und Bürger, nach dem gerade der Güterzugverkehr seit 2007 nachts zugenommen hat. Da, um die Zahl 60.000 Zugbewegungen pro Jahr zu erreichen, täglich nur noch lediglich 14 Zugbewegungen mehr stattfinden müssen, sehen wir die Notwendigkeit, ein Lärmschutzkonzept für das ganze Stadtgebiet zu erstellen.

Die Belastung würde dann für alle Marburger Bürgerinnen und Bürger entlang der Trasse der Main-Weser-Bahn gelten und nicht nur für die, die durch die vorliegende Lärmkartierung des Eisenbahnbundesamtes (siehe nachfolgende Abbildungen 2 und 3 aus dem Entwurf des Lärmaktionsplans) erfasst wurden.

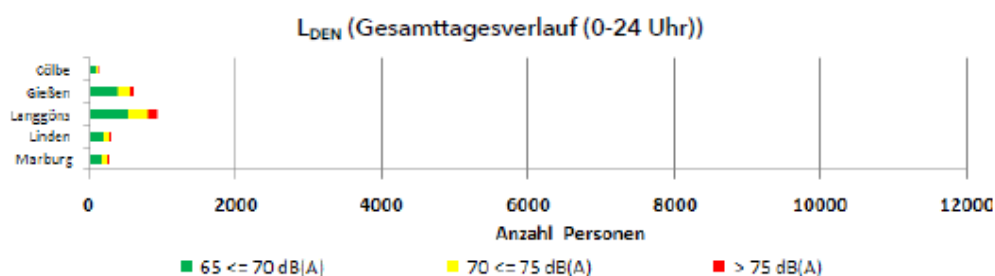


Abbildung 13: Anzahl der betroffenen Personen je Kommune im Regierungsbezirk Gießen (über LDEN)

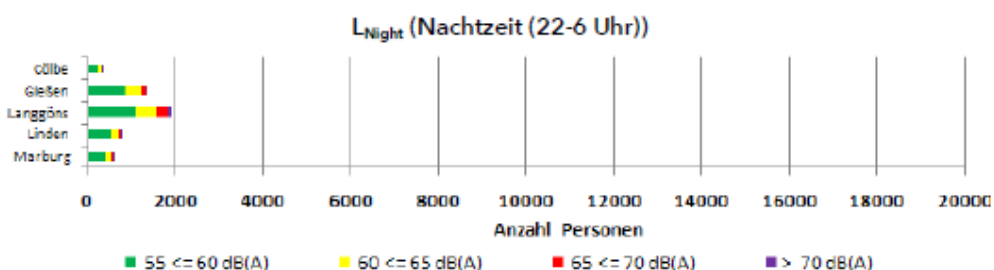


Abbildung 14: Anzahl der betroffenen Personen je Kommune im Regierungsbezirk Gießen (über LNight)

Abbildung 2: Tabellen aus dem Entwurf des LAP Teilplan Schiene für den Regierungsbezirk Gießen

Wie sich diese Zahlen dann verändern, kann hier nicht abgesehen werden, aber südlich des Hauptbahnhofes Marburg verläuft die Trasse der Main-Weser-Bahn stellenweise sehr dicht an Wohnbebauung vorbei.

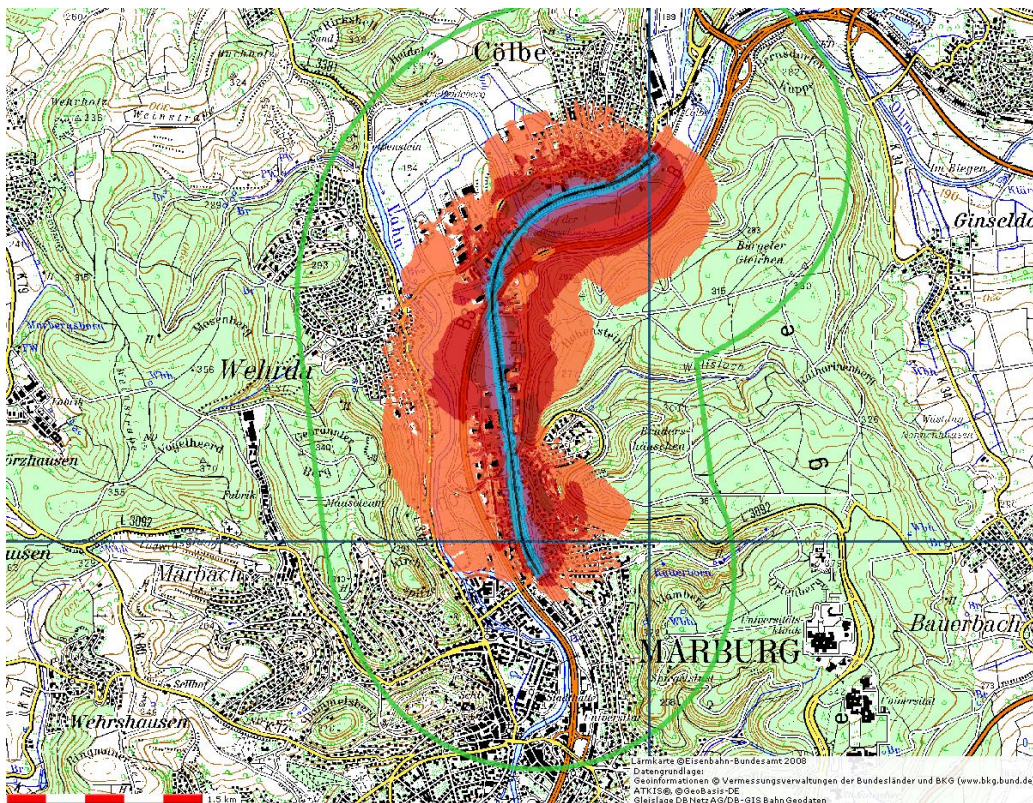


Abbildung 3: Lärmkartierung des Eisenbahnbundesamts für Marburg

Weiter ist kritisch anzumerken, dass in einem separat vorgelegten **Gesamtkonzept Lärmsanierung der DB-AG aus dem Jahr 2002** die Main-Weser-Bahn für die Gesamtstrecke Gießen bis Kassel nach Emissionsklassen für die Nacht in die Klasse 65-70dB(A) eingestuft wurde. Dies macht es für die Stadt Marburg noch weniger nachvollziehbar, warum das Eisenbahnbundesamt nur einen kleinen Teil dieser Strecke überhaupt im Rahmen der Lärmaktionsplanung berücksichtigt hat und der Lärmaktionsplan nur für einen kleinen Teil des betroffenen Gesamtgebiets gelten soll. Wir fordern daher hier eine Nachbesserung des vorliegenden Entwurfs des Lärmaktionsplans.

Wir würden uns darüber freuen, wenn die Anregungen aus unserer Stellungnahme Eingang in die Überarbeitung des Lärmaktionsplanes finden.

Mit freundlichen Grüßen

Egon Vaupel  
Oberbürgermeister

Dr. Franz Kahle  
Bürgermeister