

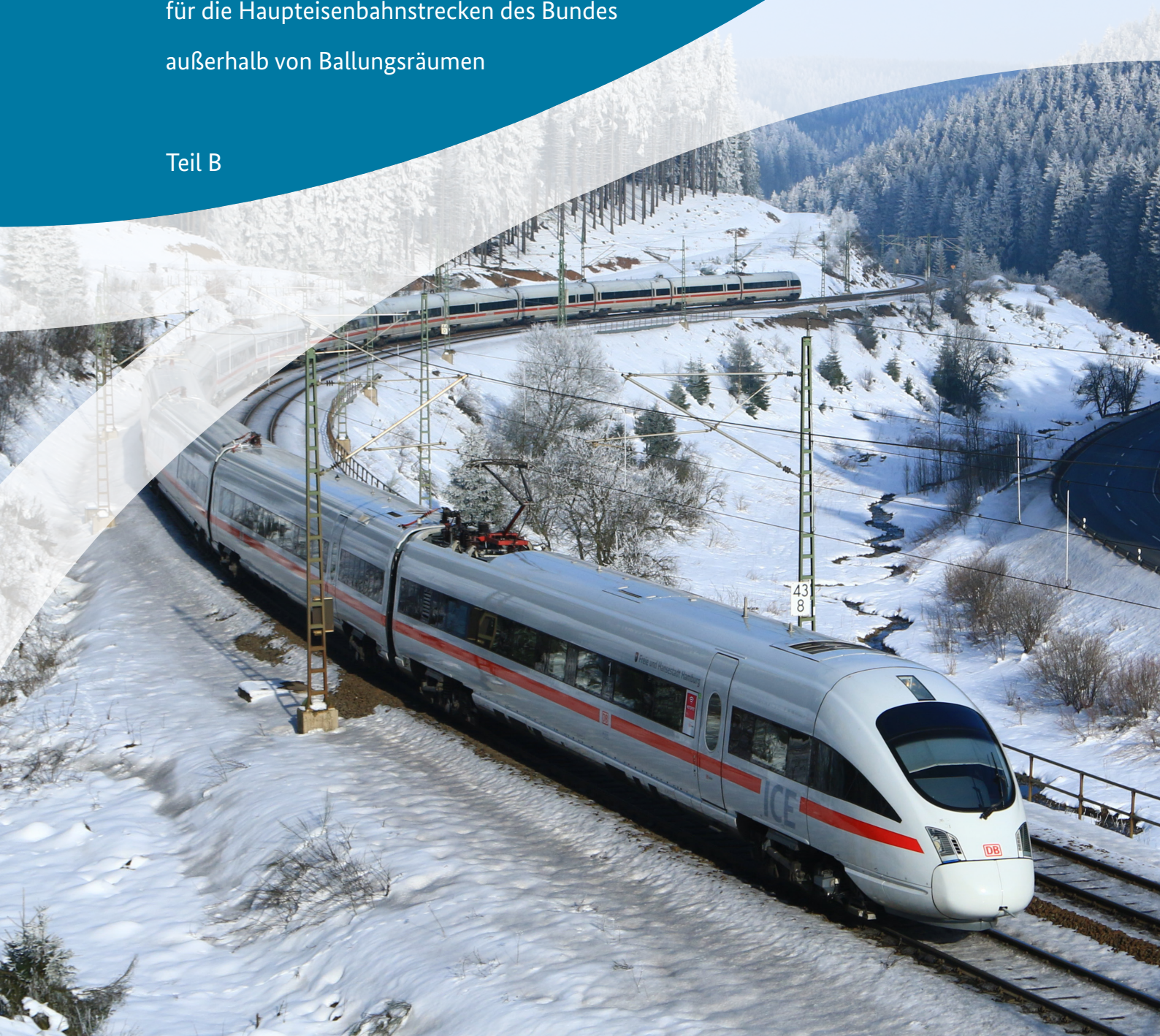


Eisenbahn-Bundesamt

# Lärmaktionsplan

für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes  
außerhalb von Ballungsräumen

Teil B





# Lärmaktionsplan

für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes  
außerhalb von Ballungsräumen

Teil B: Ergänzung

# Inhaltsverzeichnis

|                                                              |    |
|--------------------------------------------------------------|----|
| Einleitung .....                                             | 5  |
| Ablauf der 1. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung .....     | 6  |
| Auswertung der 2. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung ..... | 10 |
| Zusammenfassung und Ausblick .....                           | 18 |
| Abkürzungsverzeichnis.....                                   | 20 |
| Impressum.....                                               | 21 |

# Einleitung

Mit der Veröffentlichung des Teil B des Pilot-Lärmaktionsplanes ist das Pilotverfahren zur Lärmaktionsplanung abgeschlossen. Der vorliegende Teil ergänzt den bereits im Oktober 2015 veröffentlichten Teil A. Ihm lagen die Ergebnisse der Lärmkartierung der Stufe II und die 1. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung zugrunde. Nach seiner Veröffentlichung hat das Eisenbahn-Bundesamt

dann im Rahmen der 2. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung die Lärmaktionsplanung überprüft. Der Teil B enthält sowohl eine Bewertung des Vorgehens und Ablaufs der 1. Phase, als auch die Ergebnisse der 2. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung. Zur besseren Übersicht ist in Abbildung 01 der Ablauf der Pilot-Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes grafisch dargestellt.

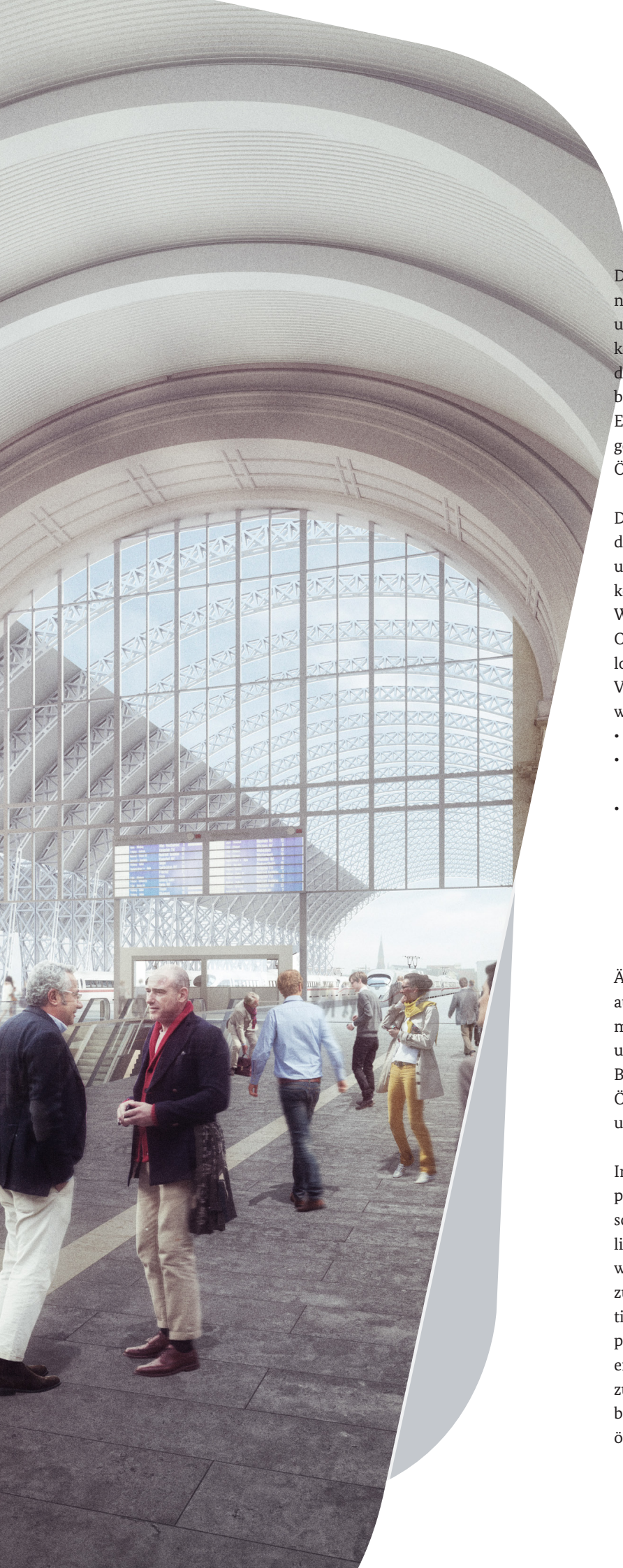


Abbildung 01: Prozessablauf der Pilot-Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes



# Ablauf der 1. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung





Die Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) umfasst die Information und Beteiligung der Öffentlichkeit. Eine gesetzliche Vorgabe, wie und auf welche Weise die Öffentlichkeit zu informieren und zu beteiligen ist, besteht allerdings nicht. Die Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes wird in Anlehnung an das Vorgehen verschiedener Kommunen mit einer zweistufigen Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt.

Die 1. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung begann mit der Information der Öffentlichkeit am 15. April 2015 und endete am 30. Juni 2015. Die 1. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung bot somit über den Zeitraum von zehn Wochen den Bürgerinnen und Bürgern sowie betroffenen Organisationen und Kommunen die Möglichkeit, ihre lokale Lärmsituation darzustellen. Über den Start und die Verlängerung des Beteiligungsverfahrens für die 1. Phase wurde jeweils informiert über:

- Pressemitteilungen des Eisenbahn-Bundesamtes
- die Bekanntgabe auf der Internetseite des Eisenbahn-Bundesamtes
- Informationsschreiben an
  - die behördlichen Ansprechpartner zur Umgebungs-lärmrichtlinie in den jeweiligen Bundesländern
  - die Spitzenverbände der Städte- und Kommunalverwaltungen
  - Spitzenverbände der Lärmschutzinitiativen

Ähnlich wie einige Kommunen und Bundesländer hat auch das Eisenbahn-Bundesamt das Internet als zeitgemäßes und transparentes Medium genutzt und eine eigens für die Lärmaktionsplanung entwickelte Beteiligungsplattform erstellt. Die Teilnahme an der Öffentlichkeitsbeteiligung war darüber hinaus per Post und Fax möglich.

In Abbildung 02 ist die Internetseite der Beteiligungsplattform zu sehen, die unter [www.laermaktionsplanung-schiene.de](http://www.laermaktionsplanung-schiene.de) zu erreichen war. Die Internetseite zum Beteiligungsverfahren wurde im April 2015 online gestellt. Ziel war es, nicht nur über das Beteiligungsverfahren selbst zu informieren, sondern auch über das Thema Lärmaktionsplanung und über das freiwillige Lärmsanierungsprogramm des Bundes. Es sind zahlreiche Presseberichte erschienen, die sich mit der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes beschäftigten. Im Ergebnis lässt sich feststellen, dass die öffentliche Information durch das Eisenbahn-Bundesamt



Abbildung 02: Beteiligungsplattform zur Pilot-Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes

vielfach von den Medien aufgegriffen wurde und regional weite Verbreitung fand. Zu den im Teil A bereits veröffentlichten Ergebnissen, soll an dieser Stelle der technische Ablauf der 1. Beteiligungsphase anhand von Zugriffszahlen erläutert werden. Durch eine Auswertung ist es dem Eisenbahn-Bundesamt möglich, das Nutzerverhalten zu bewerten und das Verfahren künftig weiter zu entwickeln. Um zu überprüfen, wie weit die Information über die Öffentlichkeitsbeteiligung die Bürgerinnen und Bürger erreicht hat, werden im Folgenden die Aufrufe der

Beteiligungsplattform als Gradmesser der Informationsverbreitung herangezogen. Eine Seitenansicht ist hierbei ein einmaliger Zugriff eines Nutzers auf die Internetseite. Dies können sowohl registrierte als auch nicht registrierte Nutzer sein.

Die Zahl der Seitenansichten der Beteiligungsplattform schwankte über die Beteiligungszeit und stieg zu ihrem Ende stark an. So wurden gegen Ende der Beteiligung mehr als 20.000 Seitenansichten pro Tag registriert, während es zu Beginn der Öffentlichkeitsbeteiligung im

Schnitt täglich etwa 2.000 bis 3.000 Seitenansichten waren. An den Wochenenden blieb die Beteiligung hinter den Werten der Wochentage zurück. Insgesamt gab es etwa 600.000 Seitenansichten und 17.920 Beteiligungen. Auch zwischen den Beteiligungsphasen haben die Besucherinnen und Besucher das Informationsangebot des Eisenbahn-Bundesamtes genutzt; die Seitenaufrufe lagen in dieser Zeit bei durchschnittlich ca. 200 pro Tag. Eine ähnliche Situation zeigt sich bei den Zahlen der Beteiligung im zeitlichen Verlauf. Der stärkste Tag war der letzte Tag der Öffentlichkeitsbeteiligung mit insgesamt 1.040 Eingaben. Der zeitliche Verlauf der Beteiligungen pro Tag ist in Abbildung 03 dargestellt. Für die Beteiligung im Internet war eine Registrierung nötig, um die Authentizität der Teilnehmer sicher zu stellen. Dies stellt ein übliches und etabliertes Vorgehen bei ähnlichen Befragungen dar. Die Einhaltung gängiger Datenschutzstandards wurde dabei sichergestellt. Der kontinuierliche Trend zu höheren täglichen Beteiligungszahlen gegen Ende der 1. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung deutet auf ein zunehmendes Interesse an der Lärmaktionsplanung hin. Dies kann insbesondere mit der zunehmenden Verbreitung der Information in der Öffentlichkeit durch Medien, Kommunen und anderen Informationsträgern zusammenhängen. Während zu Beginn der 1. Phase die Beteiligung zögerlich verlief, so stiegen die Zugriffe bis zum 31. Mai 2015 an, um dann kurz nach der Ankündigung der Verlängerung wieder abzusin-

ken. Danach setzte wieder ein kontinuierlicher Anstieg des Interesses ein, um schließlich mit dem höchsten Interesse, ausgedrückt durch die höchste Anzahl an Seitenansichten, am letzten Tag der 1. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung zu enden.

Es gilt zu prüfen, wie bei künftigen Lärmaktionsplanungen der Zeitverlust, der sich bei der Ausbreitung der Information in der Öffentlichkeit einstellt, kompensiert werden kann. Eine Möglichkeit, von der das Eisenbahn-Bundesamt bereits bei der 2. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung Gebrauch gemacht hat, ist die noch frühzeitigere Information der Öffentlichkeit. Eine wesentliche Verlängerung der eigentlichen Beteiligungszeit ist aufgrund der gesetzlichen Fristen hingegen nicht möglich. Die Öffentlichkeitsbeteiligung der Lärmaktionsplanung hat nicht den Anspruch, repräsentativ zu sein. Sie ist vielmehr das Angebot an interessierte und betroffene Bürgerinnen und Bürger, das Verfahren mitzugestalten. Bei derartigen offenen Verfahren werden keine Beteiligungszahlen erreicht wie zum Beispiel bei Wahlen oder Volksentscheiden. Nach der Lärmkartierung gemäß BImSchG gibt es in Deutschland ca. 2,5 Millionen Menschen, die außerhalb von Ballungsräumen durch Schienenverkehrslärm mit einem Lärmindex  $L_{Night}$  größer 50 dB(A) belastet sind. Bei einer Beteiligung von ca. 18.000 ergibt dies eine gemittelte Beteiligung von ca. 7 ‰, was im Vergleich mit anderen Öffentlichkeitsbeteiligungen mit ähnlichem Inhalt überdurchschnittlich ist.

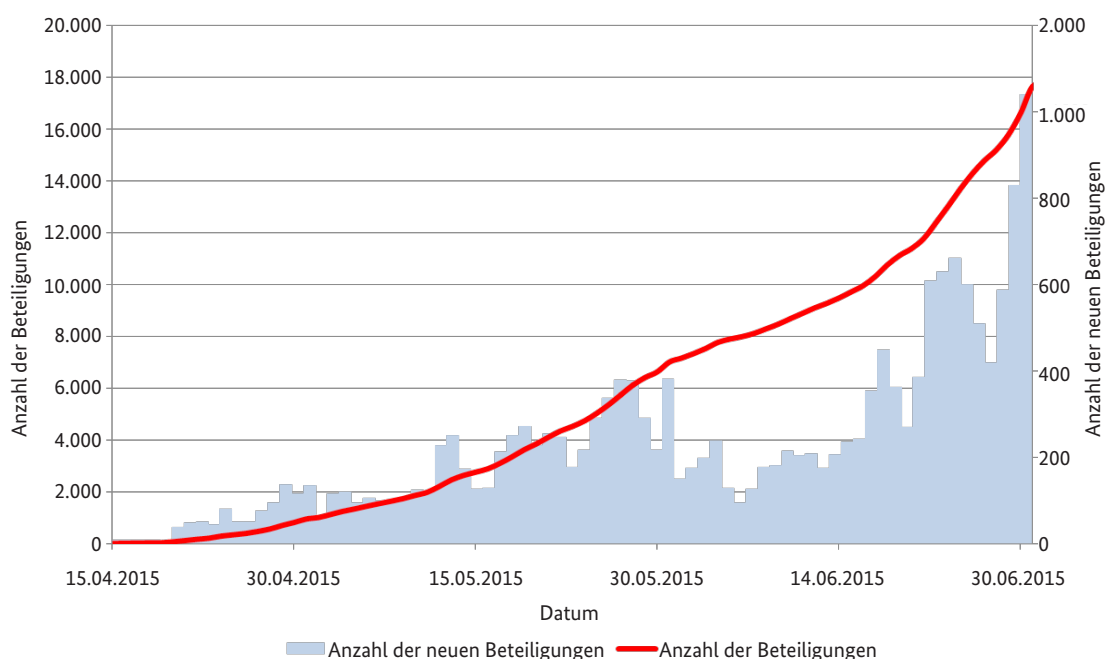


Abbildung 03: Darstellung der Summe der Beteiligungen (rote Linie) und der Beteiligungen pro Tag (Balken)

# Auswertung der 2. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung





Als Vorbereitung für die 2. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung diente der Pilot-Lärmaktionsplan Teil A, der im Internet am 8. Oktober 2015 veröffentlicht wurde und auch als Druckversion angefordert werden kann. In der 2. Phase war die interessierte Öffentlichkeit aufgefordert, eine Rückmeldung zum bisherigen Verlauf der Lärmaktionsplanung, dem Pilot-Lärmaktionsplan Teil A selbst und zu Lärmminderungsmaßnahmen zu geben. Dazu wurde über die 2. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung am 8. Oktober und 12. November 2015 folgendermaßen informiert:

- Pressemitteilungen des Eisenbahn-Bundesamtes
- Bekanntgabe auf der Internetseite des Eisenbahn-Bundesamtes
- Informationsschreiben an
  - den Vorsitzenden und die benannten Obleute des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur
  - die verkehrspolitischen Sprecher der im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur vertretenen Fraktionen
  - die behördlichen Ansprechpartner zur Umgebungslärmrichtlinie in den jeweiligen Bundesländern
  - die Spitzenverbände der Städte- und Kommunalverwaltungen
  - die Spitzenverbände der Lärmschutzorganisationen
  - die aus der 1. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung bekannten Bürgerinitiativen
  - die Deutsche Gesellschaft für Akustik und den Arbeitsring Lärm (DEGA / ALD)

Die Informationsschreiben enthielten alle Informationen zur 2. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung sowie die Bitte, sie an die jeweiligen Mitglieder weiterzuleiten.

Die 2. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung dauerte vom 15. November 2015 bis zum 15. Dezember 2015. Während der reinen Beteiligungszeit konnte sich die Öffentlichkeit wie in der 1. Phase im Internet, per Post oder per Fax beteiligen. Für die Beteiligung im Internet wurde erneut eine Online-Beteiligungsplattform und für die Beteiligung per Post, E-Mail oder Fax ein Offline-Fragebogen zur Verfügung gestellt. Beide Wege wurden gleich behandelt und ausgewertet. Die 2. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung hatte zwei Ziele: Das Eisenbahn-Bundesamt wollte sich einen Überblick verschaffen, inwieweit die Information über die 1. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung aus Sicht der Öffentlichkeit erfolgreich war und inwieweit die inhaltlichen Angebote des Pilot-Lärmaktionsplanes Teil A als nützlich betrachtet wurden. Zudem sollte mit ihrer Hilfe festgestellt werden, ob bereits

Lärminderungsmaßnahmen bei den Bürgerinnen und Bürgern vor Ort vorgenommen wurden und wie die Zufriedenheit mit diesen Maßnahmen ist.

Nach Abschluss der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde Mitte Januar 2016 die Online-Beteiligungsplattform abgeschaltet und auf die Internetseite des Eisenbahn-Bundesamtes umgeleitet. Hier besteht weiter die Möglichkeit, sich über die Lärmaktionsplanung beim Eisenbahn-Bundesamt zu informieren.

### Ergebnisse und Auswertung der Öffentlichkeitsbeteiligung

An der 2. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung nahmen insgesamt 2.875 Bürgerinnen und Bürger – darunter auch Vertreter von kommunalen Verwaltungen – teil. Das entspricht etwa 16 % der Teilnehmerzahl der 1. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung (17.920 Beiträge). Gegenüber der 1. Phase, in der auf die persönliche Lärmsituation aufmerksam gemacht werden konnte, hatte die 2. Phase vor allem eine Rückmeldung über das methodische Vorgehen bzw. Qualitätssicherung zum Inhalt.

Abbildung 04 zeigt, dass die Beteiligung mehrheitlich über das Internet (84 %) erfolgte. Ein geringerer Teil (16 %) der Teilnehmerinnen und Teilnehmer nutzte alternativ die Möglichkeit, dem Eisenbahn-Bundesamt den Fragebogen per Post, Mail oder Fax zuzusenden.

#### Die Aufteilung nach Eingang der Beteiligung

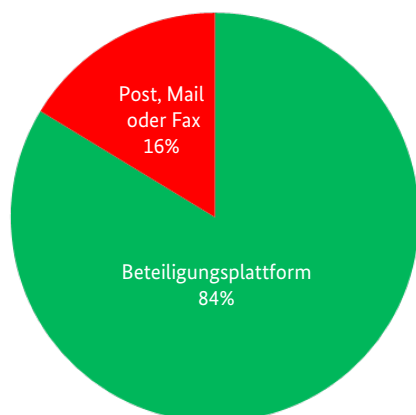


Abbildung 04: Grafische Darstellung zur Aufteilung der Eingangsart der Beteiligungen

Auch in der 2. Phase war für die Beteiligung im Internet eine Registrierung nötig, die Einhaltung gängiger Datenschutzstandards wurde dabei sichergestellt. Über die gesamte Beteiligungszeit (1. und 2. Beteiligungsphase) gab es auf der Internetseite 20.662 angemeldete Nutzer, von denen 93% ihre Registrierung komplett abgeschlossen haben. Der Anteil von nur 7 % an prinzipiell unvollständigen Registrierungsvorgängen spricht dafür, dass das Verfahren im Allgemeinen kein größeres Hindernis für die Teilnahme darstellte.

Die Variante, zusätzlich zum Angebot im Internet auch per einsendbarem Fragebogen teilzunehmen, hat sich als nützliche Ergänzung erwiesen. Das Eisenbahn-Bundesamt ist bemüht, die Methodik der Öffentlichkeitsbeteiligung weiter zu verbessern und die Resonanz zu vergrößern. Damit soll der Öffentlichkeit auch in Zukunft eine umfangreiche Beteiligung ermöglicht werden.

Zusätzlich zu den Bürgerinnen und Bürgern nutzten ca. 90 Kommunen die Gelegenheit, eine Stellungnahme zum Pilot-Lärmaktionsplan abzugeben. Eine Aufarbeitung der kommunalen Beteiligungen, die außerhalb des vorgegebenen Beteiligungsverfahrens eingingen, findet sich in dem Kapitel „Kommunale Stellungnahmen“.

### Auswertung der Fragebögen

In diesem Abschnitt werden zunächst die Auswertungsergebnisse der sieben Fragen vorgestellt und im Anschluss die daraus ableitbaren Aussagen. Die Fragen behandeln zwei verschiedene Themenblöcke: Zum einen geht es um den Inhalt des Teil A und den methodischen Ablauf der 1. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung. Zum anderen beschäftigen sie sich mit Lärminderungsmaßnahmen.

Antwort auf die Frage 1: „Haben Sie sich an der 1. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung vom 15.04. - 30.06.2015 beteiligt?“

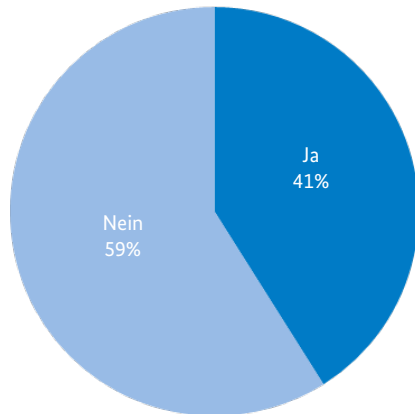


Abbildung 05: Grafik zu den Ergebnissen der 1. Frage

Über die Hälfte (siehe Abbildung 05) der Teilnehmerinnen und Teilnehmer der 2. Phase hatte zuvor nicht an der 1. Phase teilgenommen. Lediglich 1.180 Bürgerinnen und Bürger nahmen an beiden Phasen teil, was etwa 7 % der Beteiligung der 1. Phase entspricht. Jene, die bereits in der 1. Phase ihre persönliche Lärmsituation geschildert haben, nutzten nur im geringen Maß die 2. Phase für eine Rückmeldung zur Vorgehensweise des Eisenbahn-Bundesamtes.

Dieses Ergebnis zeigt, dass ein Großteil der Teilnehmerinnen und Teilnehmer die 2. Phase genutzt hat, um auf ihre persönliche Lärmsituation aufmerksam zu machen, auch wenn dies nicht das Ziel dieser Phase gewesen ist.

Antwort auf die Frage 2: „Wie haben Sie von der 1. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung erfahren?“

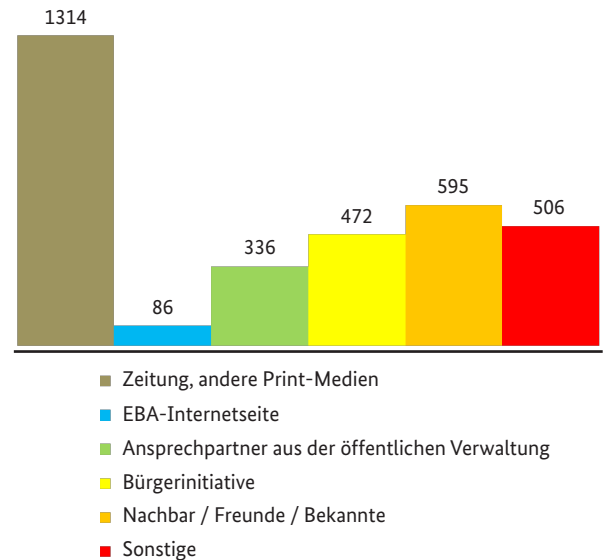


Abbildung 06: Grafik zu den Ergebnissen der 2. Frage

Das Ergebnis der zweiten Frage stellt die Ausbreitungswege der Information über verschiedene Medienarten an die Teilnehmerinnen und Teilnehmer dar (siehe Abbildung 06). Der überwiegende Teil der Teilnehmenden hat nach eigenen Angaben von der 1. Phase durch Printmedien erfahren. Pressemitteilungen entfalten somit die größte Wirkung in der Öffentlichkeit und sind am ehesten zur Informationsverbreitung geeignet. Bei der Durchsicht zahlreicher Presseartikel stellte sich heraus, dass vor allem Regionalzeitungen bzw. Regionalteile überregionaler Produkte die Information über die Bürgerbeteiligung verbreitet haben. Auch die Unterstützung bei der Information der Öffentlichkeit durch die Bürgerinitiativen und Kommunen findet sich in den Ergebnissen wieder. So sagen in Summe 808 Teilnehmerinnen und Teilnehmer, sie seien von Ansprechpartnern aus der öffentlichen Verwaltung oder von Bürgerinitiativen informiert worden.

Entsprechend ist erkennbar, dass die Informations-schreiben des Eisenbahn-Bundesamtes an Vertreter aus der Politik und an Bürgerinitiativen wirksam waren, zumal deren Adressaten als Multiplikatoren fungiert und damit die Lärmaktionsplanung unterstützt haben.

Antwort auf die Frage 3: „Wie haben Sie sich über die 1. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung informiert gefühlt?“

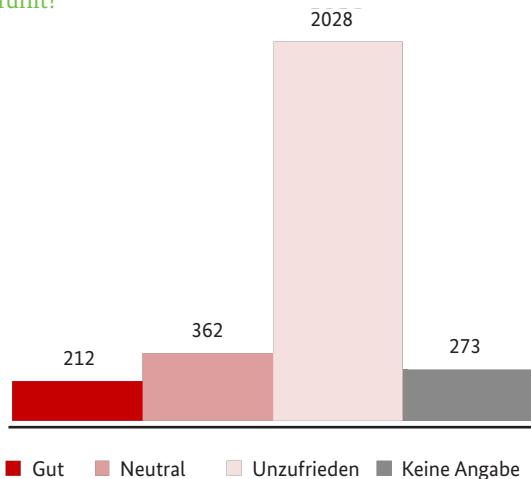


Abbildung 07: Grafik zu den Ergebnissen der 3. Frage

Der Umfang und die Qualität der Informationen über die Öffentlichkeitsbeteiligung wird durch Frage 3 bewertet, zu sehen in Abbildung 07. Die überwiegende Mehrheit der Teilnehmerinnen und Teilnehmer der 2. Phase fühlte sich demzufolge nicht ausreichend über die 1. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung informiert. Insgesamt gaben nur 7 % an, sich „gut“ informiert gefühlt zu haben. Größere Teile (13 % bzw. 9 %) antworteten mit „neutral“ oder „keine Angabe“.

Dieses Ergebnis legt nahe – in Verbindung mit dem in Kapitel 2 bereits diskutierten Verlauf der 1. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung – weitere Möglichkeiten zu prüfen, um die Öffentlichkeit künftig effektiver über entsprechende Aktionen in Kenntnis zu setzen.

Antwort auf die Frage 4: „Aus welchem Teil des Pilot-Lärmaktionsplanes (Teil A) konnten Sie am meisten Informationen für Ihre persönliche Lärmsituation ziehen?“

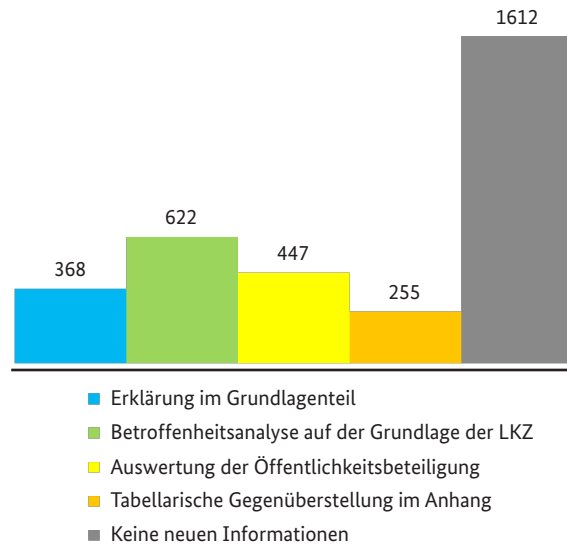


Abbildung 08: Grafik zu den Ergebnissen der 4. Frage (Mehrfachnennungen waren hier möglich)

Mit Frage 4 wurde nach dem Inhalt des Pilot-Lärmaktionsplanes Teil A gefragt und ob dieser ausreichend Information zu der persönlichen Lärmsituation bot. Eine genauere Betrachtung ergibt (siehe Abbildung 08), dass das Kapitel „Betroffenheitsanalyse“ von ca. 19 % als informativ eingestuft wurde.

Antwort auf die Frage 5: „Wie stufen Sie den Aufbau der Internet-Plattform ein? Das Eintragen einer Lärmsituation war...“

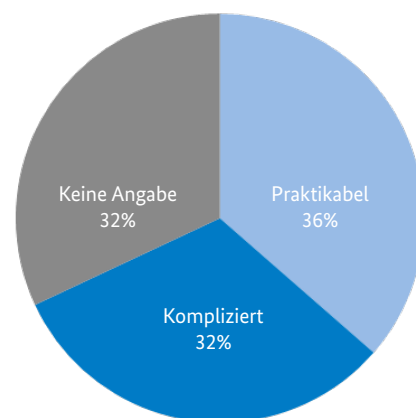


Abbildung 09: Grafik zu den Ergebnissen der 5. Frage

Wie praktikabel die Eingabe der Lärmsituation auf der Beteiligungsseite im Internet während der 1. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung für die Nutzer war, behandelt die Frage 5 (siehe Abbildung 09). Dabei zeigt sich ein uneinheitliches Bild mit einer leichten Tendenz zu „praktikabel“.

Antwort auf die Frage 6: „Sind bei Ihnen bereits Lärmmin-  
derungsmaßnahmen durchgeführt worden?“

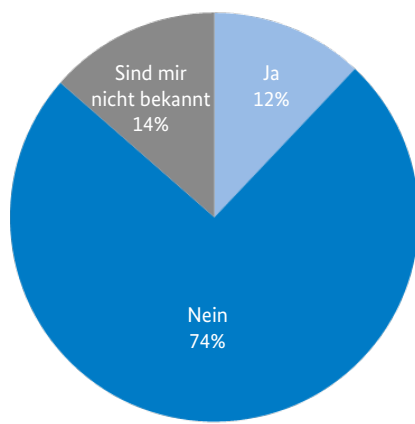


Abbildung 10: Grafik zu den Ergebnissen der 6. Frage

Die Fragen 6 und 7 zielen gemeinsam auf die Bewertung von Lärmsanierungsmaßnahmen durch die Teilnehmerinnen und Teilnehmer ab. Die Ergebnisse zu Frage 6 sind in Abbildung 10 und die zu Frage 7 in Abbildung 11 zusammengefasst. Sie zeigen, dass bei der großen Mehrheit von 74 %, (das entspricht 2.138 Teilnehmenden), keine Lärmmin-derungsmaßnahmen durchgeführt wurden. Sie nutzten die Öffentlichkeitsbeteiligung, um auf ihre Lärmsituation aufmerksam zu machen.

Antwort auf die Frage 7: „Wie zufrieden sind Sie mit den bereits durchgeführten Lärmmin-derungsmaßnahmen?“

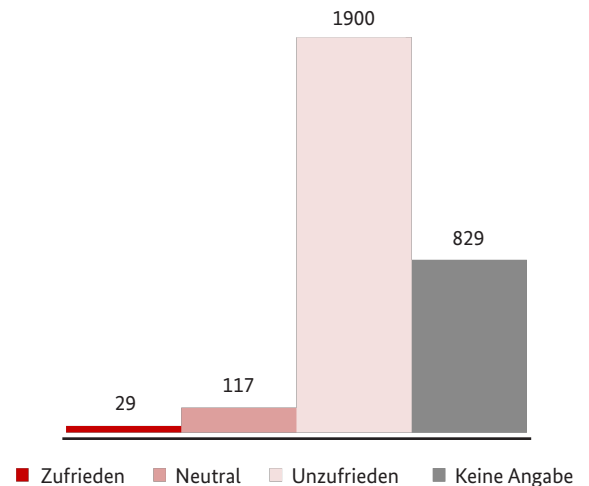


Abbildung 11: Grafik zu den Ergebnissen der 7. Frage

Die Antworten auf Frage 7 zeigen einen hohen Grad an Unzufriedenheit mit bereits durchgeführten Lärmmin-derungsmaßnahmen. Nur 8 % der Bürgerinnen und Bürger, bei denen bereits Lärmmin-derungsmaßnahmen durchgeführt wurden, sind damit auch zufrieden. Die Mehrzahl (66 %) gab indes an, mit den Lärmmin-derungsmaßnahmen unzufrieden zu sein.

Eine abschließende und objektive Aussage über die Qualität der Lärmmin-derungsmaßnahmen kann durch die vorgenommene Öffentlichkeitsbeteiligung nicht getroffen werden.

Insgesamt lassen sich aus der 2. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung Aussagen und Verbesserungswünsche ableiten, die im Kapitel „Zusammenfassung und Ausblick“ dargestellt werden.

## Kommunale Stellungnahmen

Im Rahmen der 2. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung sind auch zahlreiche Stellungnahmen aus der kommunalen Verwaltung eingegangen. Der Inhalt wird im Folgenden behandelt. Die Schwerpunkte der Stellungnahmen, in denen thematisch auf die 2. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung eingegangen wurde, konnten in die folgenden drei Bereiche gegliedert werden.

### Öffentlichkeitsarbeit

Generell lässt sich der Wunsch ableiten nach mehr Information über das Vorgehen des Eisenbahn-Bundesamtes im Rahmen der Lärmaktionsplanung. In den kommunalen Verwaltungen zeigt sich ein Interesse, was ganz im Sinne des Eisenbahn-Bundesamtes ist, die Informationen nicht nur durchzureichen, sondern vielmehr auch eigene Rundschreiben und Artikel zu verfassen, um die Informationen gezielt zu verbreiten. Während der Phasen der Öffentlichkeitsbeteiligung haben sich einige Kommunen telefonisch an das Eisenbahn-Bundesamt gewandt, um Informationen zu erhalten. Es wird angeregt, diese Hintergrundinformationen bereits vorab zur Verfügung zu stellen.

Die Verbreitung der Informationen über die 1. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung wird als unzureichend bewertet. Diese Aussage deckt sich mit den Ergebnissen zu Frage 3 der 2. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung. Gleichzeitig wurde aber auch die bereits verbesserte Öffentlichkeitsarbeit zur 2. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung anerkannt.

Die Dauer der Beteiligungszeiten wurde vereinzelt als kurz eingestuft und das Registrierungsverfahren punktuell zusätzlich als Hürde kritisiert. Für die 2. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung hatte das Eisenbahn-Bundesamt neben der reinen Online-Beteiligung einen Fragebogen zum Ausdrucken angeboten, so dass keine Registrierung notwendig war. Mit über 80 % hat sich die Mehrheit dennoch für die Online-Beteiligung mit Registrierung entschieden.

### Verfahren zur Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes

Auf fachlicher Ebene gab es vor allem Rückmeldungen zur Datenlage und Berechnung der Lärmkennziffer (LKZ) in dem Kapitel „Betroffenheitsanalyse“ des Pilot-Lärmaktionsplanes Teil A. So wurde zum Beispiel angeregt, die Ergebnisse der 1. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung in

die Berechnung einer Lärmkennziffer (LKZ) mit einzu-beziehen. Außerdem wurde vorgeschlagen, eine Relation zwischen der Lärmkennziffer (LKZ) und der Einwohnerzahl der jeweils betrachteten Kommune herzustellen. Das große Interesse an der Lärmkennziffer (LKZ) zeigt sich in dem Wunsch, die Ausführungen zur Berechnung der Lärmkennziffer (LKZ) noch ausführlicher und transparenter darzustellen. Insgesamt wird die Berechnung einer transparenten Lärmkennziffer (LKZ) des Eisenbahn-Bundesamtes dennoch sehr positiv gesehen. Dies spiegelt sich in den Antworten zur Umfrage der 2. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung, besonders zu den Fragen 4 und 7 wieder.

Einige Rückmeldungen beziehen sich auf die Umgebungs-lärmrichtlinie, die mit der Lärmkartierung und der Lärmaktionsplanung vom Eisenbahn-Bundesamt umgesetzt wird. Die Festsetzung des Kriteriums für eine Haupteisenbahnstrecke (30.000 Züge pro Jahr) wurde thematisiert und ebenso die Problematik der Gesamtlärmbetrachtung, bzw. der getrennten Betrachtung von Umgebungslärm durch zum Beispiel Flug-, Straßen- und Schienenverkehr.

Weitere Anregungen beziehen sich auf die Eingangsdaten, die den Berechnungen der Lärmkartierung zugrunde liegen. So wurde angefragt, die Lärmkartierung auf Prognosezahlen basierend zu berechnen, was jedoch gemäß BImSchG nicht vorgesehen ist (es ist der Fahrplan des Vorjahres zu verwenden).

### Pilot-Lärmaktionsplan Teil A und Lärmsanierungsprogramm des Bundes

Zum Pilot-Lärmaktionsplan Teil A konnte den eingegangenen Stellungnahmen entnommen werden, dass sich aus dem tabellarischen Anhang Fragen ergeben. Für die Tabelle 10 „Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen“ besteht weiterer Erklärungsbedarf für die Spalte zum Status (abgeschlossen / in Bau / in Bearbeitung / schalltechnische Untersuchungen) der aufgeführten Maßnahmen. Ebenso wird angeregt, die Trennung der Sanierungsmaßnahmen in Schallschutzwand und Wohneinheit, ausführlicher zu beschreiben und zu erklären.

Nähere Informationen zu den einzelnen Maßnahmen sind unter dem folgenden Link einsehbar:

[www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/LA/laermvorsorge-und-laermsanierung.html](http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/LA/laermvorsorge-und-laermsanierung.html)

Weitergehende Erklärungen wurden zu der Tabelle 11 „Ergebnisse der Lärmkartierung Stufe II“ gewünscht. Expliziter Informationsbedarf besteht für die nach der „Vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm“ (VBEB) berechneten Zahlen. Darüber hinaus wurde das Fehlen von konkreten Lärminderungsmaßnahmen als Ergebnis des Pilot-Lärmaktionsplanes kritisiert.

Thematisch dem Lärmsanierungsprogramm des Bundes zugeordnet werden konnten die Hinweise auf Unzufriedenheit mit der Prioritätenliste (Anlage 3 zum Gesamtkonzept der Lärmsanierung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) – Gesamtbedarf der Lärmsanierung), die im Pilot-Lärmaktionsplan Teil A in der Tabelle 09 wiedergegeben wird. Kritik wurde sowohl von Kommunen geäußert, innerhalb derer Zuständigkeitsbereiche keine Lärminderungsmaßnahmen geplant oder umgesetzt wurden, als auch von Kommunen, die bereits als saniert gelten. Die Erstgenannten regen aufgrund einer nach eigenen Angaben sehr hohen Belastung eine Aufnahme in die Prioritätenliste an. Aber auch einige der bereits lärmsanierten Kommunen sehen weiterhin einen hohen Bedarf an Lärminderungsmaßnahmen.

Die Arbeiten zur Fortschreibung des Gesamtkonzepts der Lärmsanierung sind aufgenommen worden. Hierbei werden auch die bereits sanierten Streckenabschnitte in die Betrachtung einbezogen werden. Streckenabschnitte, an denen bei der Fortschreibung erneuter Sanierungsbedarf ermittelt wird, werden entsprechend der jeweiligen neu ermittelten Priorisierungskennzahl als sanierungsbedürftig wieder bei den zu sanierenden Streckenabschnitten eingereiht. Die Überprüfung erfolgt rechnerisch. Bei der Fortschreibung werden der Entfall des Schienenbonus zum 1. Januar 2015, die Änderungen der Berechnungsvorschrift Schall 03, die Grenzwertabsenkung auf 57 dB(A) (nachts, reines Wohngebiet) ab 1. Januar 2016 und die Zugbelegungszahlen berücksichtigt werden.

Allgemein wird Unzufriedenheit mit vorhandenen Schallschutzmaßnahmen geäußert. In den Antworten zu den Fragen 6 und 7 der 2. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung spiegelt sich dieser Hinweis wieder und bestärkt die Einschätzung, dass auch an bereits sanierten Streckenabschnitten aus Sicht der Anwohner weiterer Sanierungsbedarf besteht.



# Zusammenfassung und Ausblick

Aus der Befragung der 2. Phase lassen sich einige Kernaussagen ableiten. So stellte sich heraus, dass die Verbesserung der Information der Öffentlichkeit über das Beteiligungsverfahren ein wichtiger Punkt ist. Das lässt sich sowohl aus dem Verlauf der 1. Phase ableiten, als auch aus den

Ergebnissen der 2. Phase der Beteiligung. Für die folgenden Runden wird daher geprüft, wie der Informationsprozess weiter verbessert werden kann. Darüber hinaus zeigen die Ergebnisse der beiden letzten Fragen, dass eine bereits durchgeführte Lärminderungsmaßnahme von den Teilnehmerinnen und Teilnehmern nicht zwingend als ausreichend angesehen wird. Mit der Öffentlichkeitsbeteiligung lässt sich an diesen Stellen das Bild der Situation vor Ort verfeinern.

Mit der Fertigstellung des Teil B ist die Pilot-Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes abgeschlossen. Mit dem Teil B haben sich für die in 2017/18 bevorstehende Lärmaktionsplanung wertvolle Anregungen für das Verfahren ergeben. Gemeinsam mit Teil A ergibt sich der vollständige Pilot-Lärmaktionsplan. Das BImSchG und die europäische Richtlinie 2002/49/EG (Umgebungs-lärmrichtlinie) legen fest, dass zum 30. Juni 2017 die Lärmkarten zur Runde 3 des Eisenbahn-Bundesamtes ausgearbeitet und veröffentlicht werden müssen. Mit diesem Datum stehen somit aktualisierte, beziehungsweise neue Lärmkarten und Statistiken zur Verfügung. Durch das BImSchG und die Umgebungs-lärmrichtlinie ist ebenfalls festgelegt, dass zum 18. Juli 2018 die Ergebnisse der Lärmaktionsplanung der Runde 3 ausgearbeitet sein müssen. Damit ergibt sich ein Zeitfenster von ca. einem



Jahr, in dem der erste reguläre Lärmaktionsplan des Eisenbahn-Bundesamtes entstehen wird. Wie bereits zu dem vorliegenden Pilot-Lärmaktionsplan, sind zwei Phasen der Öffentlichkeitsbeteiligung vorgesehen. Die 1. Phase wird voraussichtlich noch im Laufe des Jahres 2017 stattfinden.

Des Weiteren wird die Lärmaktionsplanung in der kommenden Runde vom Eisenbahn-Bundesamt unabhängig von der Besiedlungsstruktur an allen Haupteisenbahnstrecken vorgenommen. Dies umfasst auch die Haupteisenbahnstrecken in den Ballungsräumen. Der Umfang der Aufgabe wird hierdurch erweitert. Gleichzeitig ergibt sich aber auch die Gelegenheit, eine bundesweit einheitliche Lärmaktionsplanung an allen Haupteisenbahnstrecken vorzunehmen. Hierbei werden die erarbeiteten Erfahrungen der Pilot-Lärmaktionsplanung einen hilfreichen Beitrag liefern.

Um bereits jetzt den Belastungen durch Schienenverkehrslärm verstärkt entgegenzuwirken, sind im Bundeshaushaltsplan für das Haushaltsjahr 2016 die Mittel für das Lärmsanierungsprogramm des Bundes um zusätzliche 20 Millionen Euro auf insgesamt 150 Millionen Euro erhöht worden. Darüber hinaus wurde mit dem Bundeshaushaltsplan die Absenkung der Grenzwerte im Lärmsanierungsprogramm um 3 dB verabschiedet. Die Immissions-Grenzwerte für von schienengebundenem Verkehr verursachten Lärmpegel, wurden somit an die auch für den Straßenverkehr gültigen Grenzwerte angepasst. Zusätzlich wird seit dem 1. Januar 2015 der Schienenbonus von 5 dB nicht mehr berücksichtigt.

# Abkürzungsverzeichnis

## Abkürzungen

|         |                                                                                       |
|---------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| AG      | Aktien Gesellschaft                                                                   |
| BImSchG | Bundes-Immissionsschutzgesetz                                                         |
| BImSchV | Bundes-Immissionsschutzverordnung                                                     |
| BMVI    | Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur                              |
| DB      | Deutsche Bahn                                                                         |
| EBA     | Eisenbahn-Bundesamt                                                                   |
| EG      | Europäische Gemeinschaft (Vorläufer der EU bis Ende 2009)                             |
| EU      | Europäische Union                                                                     |
| HES     | Haupteisenbahnstrecke                                                                 |
| LS      | Lärmsanierungsprogramm                                                                |
| VBEB    | Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm |
| VBUSch  | Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienenwegen                  |

## Formelzeichen

|               |                           |
|---------------|---------------------------|
| LKZ           | Lärmkennziffer            |
| $L_{DEN}$     | Tag-Abend-Nacht-Lärmindex |
| $L_{Day}$     | Taglärminindex            |
| $L_{Evening}$ | Abendlärminindex          |
| $L_{Night}$   | Nachtlärminindex          |

## Einheiten

|                 |                  |
|-----------------|------------------|
| h               | Stunde           |
| Hz              | Hertz            |
| kHz             | Kilohertz        |
| m               | Meter            |
| km              | Kilometer        |
| m <sup>2</sup>  | Quadratmeter     |
| km <sup>2</sup> | Quadratkilometer |
| Pa              | Pascal           |

# Impressum

## Herausgeber

Eisenbahn-Bundesamt (EBA)  
Referat 53: Umgebungslärmkartierung / Geoinformation / Lärmaktionsplanung  
Heinemannstraße 6  
53175 Bonn

## Redaktion/Organisation

Marion Langenbach, Dr. Marcel Werner

## Gestaltung

Mithat Serbest

## Druck

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)

## Bildnachweise

Deutsche Bahn AG  
Jochen Schmidt, Titelseite  
Uwe Miethe, Seite 05  
DB Station&Service AG, Seite 06-07  
Axel Hartmann, Seite 10-11  
Volker Emersleben, Seite 18-19

## Hinweis

Das Dokument wird kostenlos abgegeben und ist nicht zum Verkauf bestimmt.

## Stand

März 2016

