

Lärm- aktionsplan

an Schienenwegen des Bundes
Runde 4 (veröffentlicht 2024)

Anhang II (Ballungsräume)

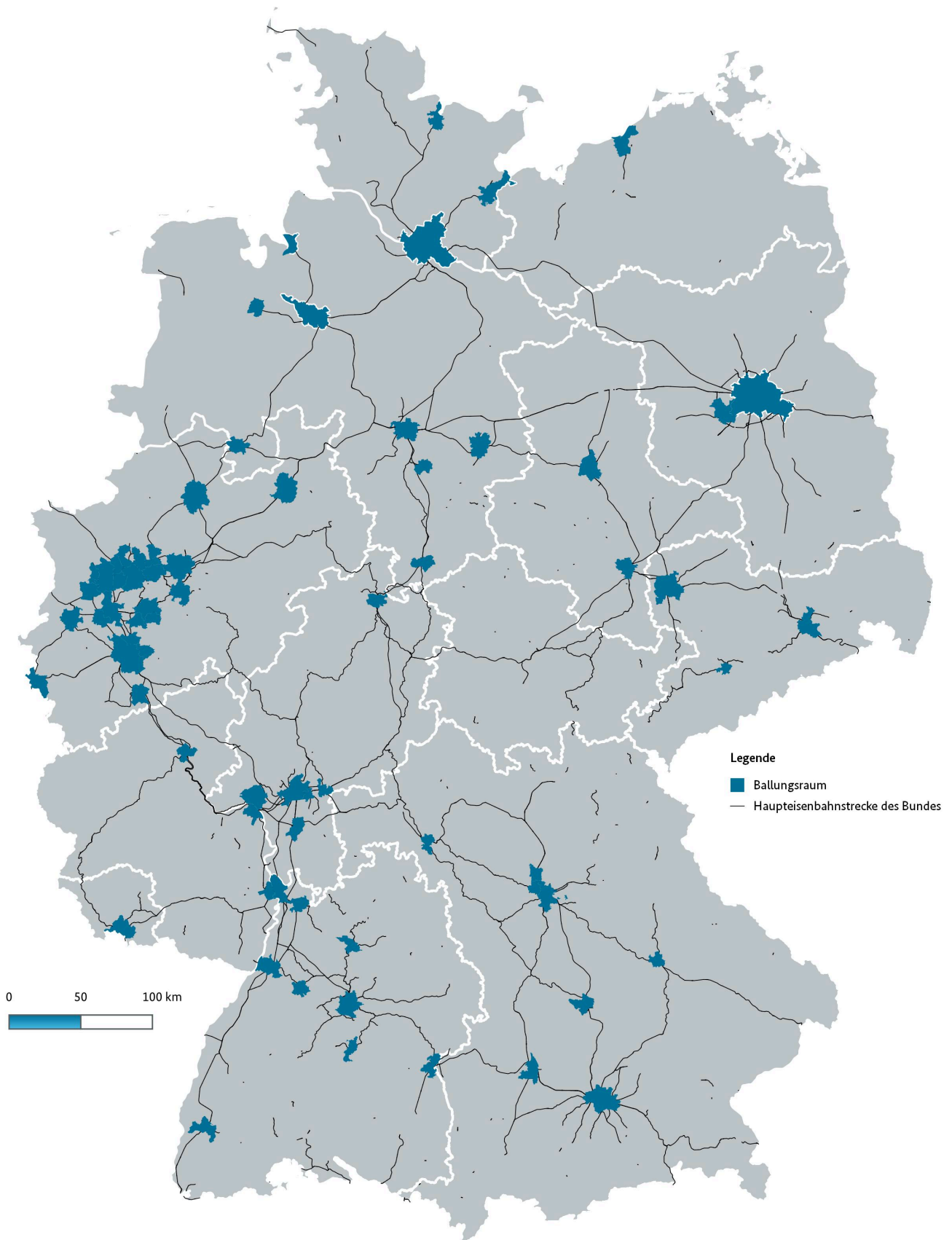


Eisenbahn-Bundesamt

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) unterstützt im Rahmen seiner Mitwirkungsverpflichtung gemäß § 47e Abs. 4 BImSchG die derzeit 72 Ballungsraum-Kommunen bei der Erstellung ihrer Lärmaktionspläne. Zu diesem und dem Zweck der Information der Bürgerinnen und Bürger ist der vorliegende Anhang zum Lärmaktionsplan erstellt worden. Der Anhang und die Daten, die den Ballungsraumverwaltungen vom EBA zur Verfügung gestellt werden, liefern für die bundeseigenen Schienenwege eine gute Übersicht zum Thema Schienenverkehrslärm und notwendige Information für weitere Arbeiten, wie z. B. einer Gesamtlärmbetrachtung durch die kommunalen Verwaltungen.

Im Anhang selbst werden individuell für jeden Ballungsraum aufbereitete Betroffenheitskarten und die Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung des EBA für alle bundeseigenen Schienenwege auf den jeweiligen Stadtgebieten geliefert. Für die Stadtgebiete der Ballungsräume wurden individuell Lärmschwerpunkte mittels der Betroffenheitskarten bestimmt. Ihnen werden die noch zu erwartenden Lärmschutzuntersuchungen aus der Anlage 3 des freiwilligen Lärmsanierungsprogrammes des Bundes gegenübergestellt. So kann abgelesen werden, an welchen Punkten an der Bahnlinie noch mit einer Prüfung auf Verbesserungen des Lärmschutzes zu rechnen ist.

Die errechneten Ergebnisse der Lärmkartierung werden durch Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung und Kurzstellungnahmen der Ballungsraumkommunen ergänzt. Insgesamt wurden von 55 Ballungsräumen Kurzstellungnahmen abgegeben, was einer Beteiligung von über 76 Prozent entspricht. Diese Kurzstellungnahmen sind mit abgedruckt und runden so die Situationsbeschreibung der Schienenverkehrslärmsituation in den jeweiligen Ballungsräumen übersichtlich ab.



Inhaltsverzeichnis

Übersicht	8
Aachen	10
Augsburg	14
Bergisch Gladbach	18
Berlin	22
Bielefeld	34
Bochum	38
Bonn	42
Bottrop	46
Braunschweig	52
Bremen	58
Bremerhaven	66
Chemnitz	70
Darmstadt	74
Dortmund	78
Dresden	84
Duisburg	90
Düsseldorf	96
Erlangen	102
Essen	104
Frankfurt am Main	110
Freiburg	116
Fürth	120
Gelsenkirchen	124
Göttingen	128
Hagen	132

Halle (Saale)	136
Hamburg	140
Hanau	150
Hannover	154
Heidelberg	160
Heilbronn	164
Herne	168
Hildesheim	172
Ingolstadt	176
Karlsruhe	180
Kassel	186
Kiel	188
Koblenz	192
Köln	196
Krefeld	204
Leipzig	208
Leverkusen	214
Lübeck	220
Ludwigshafen	224
Magdeburg	228
Mainz	232
Mannheim	236
Moers	240
Mönchengladbach	244
Mülheim an der Ruhr	248
München	252
Münster	262
Neuss	268
Nürnberg	272
Oberhausen	278
Offenbach am Main	282
Oldenburg	286

Osnabrück	292
Pforzheim	296
Potsdam	300
Recklinghausen	304
Regensburg	308
Remscheid	312
Reutlingen	314
Rostock	318
Saarbrücken	322
Solingen	326
Stuttgart	328
Ulm	334
Wiesbaden	338
Wuppertal	342
Würzburg	346

Übersicht

Statistik:

Hier sind alle Informationen zur Lärmbetroffenstatistik des Ballungsraumes an allen Schienenwegen des Bundes auf dem Stadtgebiet enthalten. Unter anderem ist hier zu finden, wie viele Menschen wie stark von Lärm in der Ballungsraumkommune betroffen sind.

Karte des Ballungsraumes:

Karte des Ballungsraumes inkl. der Lärmbetroffenheit (Raster-LKZ), an der Schiene befindliche Schallschutzwände (grün) und Bereiche, die im Rahmen des freiwilligen Lärmsanierungsprogrammes geplanten Maßnahmen (braun) (Anlage 3) sowie die vom EBA ermittelten Lärmschwerpunkte (rote Kreise).

Sollten im Bereich der Lärmschwerpunkte keine geplanten Maßnahmen aus dem Lärmsanierungsprogramm und keine Schallschutzwände zu finden sein, so gilt dieser Bereich als saniert. Das bedeutet, dass in diesem Bereich bereits Schallschutzmaßnahmen getroffen wurden, die z. B. nicht darstellbar sind, z. B. Schallschutzfenster oder Schallschutzwände, die zum Zeitpunkt der Lärmkartierung noch nicht erfasst waren. In diesem Fall kann mit dem Anhang des Hauptdokuments Tabelle 4 (Anlage 1) abgeglichen werden.

Ermittlung der Lärmschwerpunkte:

Die Grundlage für die Bestimmung von Lärmschwerpunkten bilden die Betroffenheitskarten

(Raster-LKZ-Karten) des EBA. Die Lärmschwerpunkte werden für jeden Ballungsraum separat bestimmt. Ein Vergleich der Ballungsräume ist nicht zielführend oder aussagekräftig.

Zur Bestimmung von Lärmschwerpunkten wird in jedem Ballungsraum die höchste vorhandene Kategorie der Rasterlärmkennziffer (Raster-LKZ) ermittelt. Anschließend werden die Bereiche identifiziert, in denen mindestens zwei Kacheln dieser Kategorie aneinandergrenzen. Sie bilden den Ausgangspunkt für einen Lärmschwerpunkt. Dieser erstreckt sich über die angrenzenden Kacheln, wenn sie den beiden nächst niedrigeren Raster-Kategorien zuzuordnen sind. Ein Lärmschwerpunkt endet, wenn die angrenzenden Kacheln deutlich niedrigere Lärmkennziffern haben oder keine Raster-Kacheln mehr vorhanden sind. Grenzen Kacheln mit einer höheren Raster-LKZ an, wird geprüft, ob ein neuer Lärmschwerpunkt identifiziert werden kann. Ist dies nicht der Fall, kann der erste Lärmschwerpunkt erweitert werden.

Ein Lärmschwerpunkt kann auch dort identifiziert werden, wo eine Kachel der höchsten im Ballungsraum vorhandenen Kategorie sowie mindestens fünf Kacheln der zweithöchsten vorhandenen Kategorie der Raster-Lärmkennziffer aneinandergrenzen. Hier werden für den Lärmschwerpunkt nur die angrenzenden Kacheln hinzugezogen, die eine Kategorie niedriger sind.

Lärmschwerpunkte umfassen maximal etwa 20 bis 30 Kacheln und müssen einen Streckenbezug aufweisen.

Fazit: Die angewandte Methode ermöglicht ein einfaches und einheitliches Verfahren für alle Ballungsräume, was die unterschiedlichen Gegebenheiten berücksichtigt. Die Lärmschwerpunkte sind nur informell und haben keine für die Lärmsanierung auslösende Wirkung.

Kurzstellungnahme der Ballungsraumverwaltung:

Die Kurzstellungnahmen der kommunalen Verwaltungen der Ballungsraumkommunen wurden im Rahmen der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung eingeholt. Insgesamt wurden 55 Stellungnahmen aus 72 Ballungsräumen abgegeben. Sollte keine Kurzdarstellung abgedruckt sein, so wurde keine abgegeben.

Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung:

Die Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung entsprechen den Beteiligungen, die auf dem Stadtgebiet an allen Schienenwegen des Bundes abgegeben wurden. Die Kodierung der Fragen können dem Anhang I im Vorwort zur Tabelle 2 entnommen werden.

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche (Anlage 1)

Diese Tabelle zeigt die Lärmschutzmaßnahmen, die sich im Rahmen des freiwilligen Lärmsanierungsprogrammes auf dem Ballungsraum-Stadtgebiet in Bearbeitung befinden oder bereits fertiggestellt worden sind. Die Tabelle zeigt in den ersten Spalten die aktiven Maßnahmen wie z.B. Schallschutzwände (SSW) und Schienenstegdämpfer (SSD) und deren Bearbeitungsstand (StA). Ergänzend dazu sind in den letzten beiden Spalten die passiven Maßnahmen wie z.B. Schall-

schutzfenster und Lüfter enthalten, die hier zusammengefasst sind auf die Anzahl der sanierten Wohneinheiten (WE). Der Stand der passiven Sanierung ist in der letzten Spalte abzulesen. Die Bedeutung der Zahlen und die Abkürzungen werden unterhalb der Tabelle erläutert. Ein Sanierungsbereich kann sowohl aus nur passiven und aktiven Maßnahmen als auch aus beiden zusammen bestehen.

Geplante Maßnahmen des Lärmsanierungsprogrammes (Anlage 3) sortiert nach Lärmschwerpunkten:

Die geplanten Maßnahmen im Rahmen des freiwilligen Lärmsanierungsprogrammes des Bundes sind nach Lärmschwerpunkten sortiert und abgedruckt. Bereiche, die außerhalb der Lärmschwerpunkte sind, befinden sich am Ende der Tabelle. Alle abgedruckten Bereiche befinden sich auf dem Stadtgebiet des Ballungsraumes. Die komplette Anlage 3 für das gesamte Bundesgebiet ist als Tabelle 5 im Anhang I zum Lärmaktionsplan zu finden.

Sollten keine Maßnahmen abgedruckt sein, so gilt der Ballungsraum im Sinne des Lärmsanierungsprogrammes in den meisten Fällen als saniert. Das bedeutet, dass im Ballungsraum bereits Schallschutzmaßnahmen getroffen wurden, wie z. B. Schallschutzfenster oder Schallschutzwände, die zum Zeitpunkt der Lärmkartierung noch nicht erfasst waren. In diesem Fall kann mit dem Anhang des Lärmaktionsplanes Tabelle 4 (Anlage 1) abgeglichen werden.

Es ist auch möglich, dass die Schienenlärmsituation auf dem Stadtgebiet nicht die Vorgaben des Lärmsanierungsprogrammes erreicht (vgl. Lärmaktionsplan Kapitel 7). In diesem Fall sind keine Schallschutzmaßnahmen unter den derzeitigen Lärmschutzvorgaben möglich.

Aachen

Anzahl der Einwohnenden: 246.272

Anzahl der Belasteten für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)

45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	≥ 70
9.868	5.461	2.998	1.716	618	138

Anzahl der Belasteten für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)

55-59	60-64	65-69	70-74	≥ 75
6.303	3.484	1.833	1.028	175

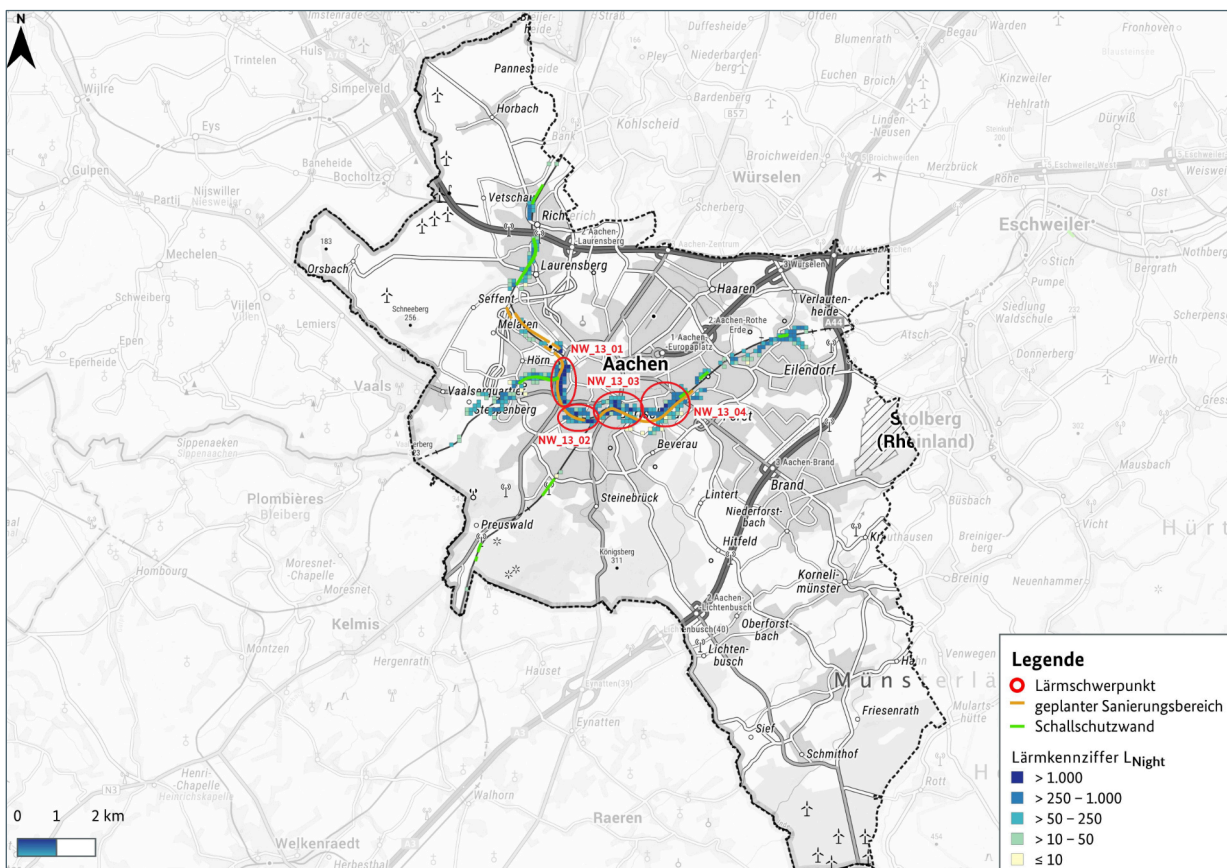
Pegelbereich in dB(A)	Belastete			
	Fläche (km ²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude
> 55	5,83	6.106	78	4
> 65	1,836	1.446	18	4
> 75	0,317	83	0	0

geschätzte Fälle starker HA*/HSD**

Lärmkennziffer (LKZ)

L_{DEN}	L_{Night}	L_{DEN}	L_{Night}
2.559	1.397	80.316	120.697

*Belästigung (high annoyance) / **Schlafstörung (high sleep disturbance)



Stellungnahme des Ballungsraumes Aachen

Lärmeinwirkung durch Haupteisenbahnstrecken des Bundes auf das Aachener Stadtgebiet:

Das Stadtgebiet Aachen wird durch eine Haupteisenbahnstrecke des Bundes (mit mehr als 30.000 Zugbewegungen/Jahr) sowie zwei Abzweige nach Belgien in nordsüdlicher Richtung als auch in westöstlicher Richtung mit Lärm belastet. Der Aachener Hauptbahnhof ist gemeinsamer Anfangs- bzw. Endbahnhof der Strecken aus Richtung Belgien (Buschtunnel) und von Köln kommend mit der Strecke nach Mönchengladbach. Im sich anschließenden Bahnhof Aachen-West Richtung Norden nach Mönchengladbach zweigt die ausschließlich durch Güterzugverkehr genutzte Route nach Montzen in Belgien ab.

Insgesamt gehen regelmäßig Beschwerden über Bahnlärm für alle Streckenbereiche ein.

Ein Hauptlärmschwerpunkt ist der bogenförmige Bereich des Hauptbahnhofs mit den jeweiligen Bahnabschnitten. Für diesen Bereich gehen vornehmlich Beschwerden über das Betriebsgeschehen allgemein und den hieraus resultierenden Lärm ein. Vor allem durchfahrende Güterzüge und das Bahnbetriebswerk selbst stellen hier die Hauptlärmquelle dar. Bei langsamen Durchfahrten der Züge werden sehr unangenehme hochfrequente Quietschgeräusche (durch Radkränze?) freigesetzt und zahlreich von Anwohnenden beklagt. Laufende Motoren und auch Abgase der Diesellokomotiven sowie laute Klimageräte und Heizungen in den Nachtstunden stellen ebenso eine beklagte Lärmquelle dar.

Als weitere Lärmbelastungsschwerpunkte an den Schienenstrecken in Aachen werden von den Bürgerinnen und Bürgern nicht zuletzt immer wieder die Abschnitte durch Laurensberg – hier insbesondere der Abschnitt Schurzelter Straße und Schurzelter Brücke –, das Frankenberger Viertel, Bereiche von Burtscheid, die Welkenrather Straße, die Bleiberger Straße, der Steppenberger sowie der Bereich Kronenberg genannt. In diesen Bahnabschnitten wird vor allem der Lärm in den Nachtstunden beklagt, der einen ungestörten Nachtschlaf verhindert.

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 6														
1-01	1-02	1-03	1-04	1-05	1-06	2-01	2-02	2-03	2-04	3-01	3-02	3-03	3-04	4-01
5	1	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	6	0
4-02	4-03	4-04	4-05	4-06	4-07	4-08	4-09	4-10	4-11	4-12	5-01	5-02	5-03	5-04
0	4	2	1	1	1	3	0	2	0	4	0	2	2	1
5-05	5-06	5-07	5-08	6-01	6-02	6-03	6-04	6-05	6-06	6-07	6-08	6-09	6-10	6-11
0	0	2	4	1	1	1	3	0	2	1	3	0	1	2
6-12	7-01	7-02	7-03	7-04	7-05	7-06	7-07	7-08	7-09	7-10	7-11	7-12	7-13	7-14
3	0	2	2	2	0	0	3	3	1	0	1	3	1	0
7-15	7-16	7-17	7-18	7-19	7-20	7-21	7-22	7-23	7-24	8-01	8-02	8-03	8-04	8-05
3	0	3	0	0	2	0	1	1	3	0	2	1	1	0
8-06	8-07	8-08	8-09	8-10	8-11	8-12	8-13	8-14	8-15	8-16	8-17	8-18	8-19	8-20
2	0	2	0	1	1	3	0	0	2	3	0	0	4	1
8-21	8-22	8-23	8-24	8-25	8-26	8-27	8-28	9-01	9-02	9-03	9-04	9-05	9-06	9-07
0	1	2	1	0	2	1	2	4	2	0	2	1	1	2
9-08	9-09	9-10	9-11	9-12	9-13	9-14	9-15	10-01	10-02	10-03	10-04	10-05	10-06	10-07
2	0	4	1	0	3	2	0	0	3	3	1	4	1	0
10-08	10-09	10-10	10-11	10-12	10-13	10-14	10-15	11-01	11-02	11-03	11-04	11-04	11-05	12-01
4	2	2	2	2	0	3	3	0	1	2	1	1	0	1
12-02	12-03	12-04	12-05											
3	1	1	0											

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

StrNr	Sanierungsbereich	von km	bis km	GL	SSW	Höhe	SSD	StA	WE	StP
2550	Aachen	1,9	4,8	2,9	0	-	-	1	837	1
2550	Aachen-Laurensberg	4,9	9,9	5,0	2.653	1,5	-	1	31	1
2552	Aachen-West	-0,3	2,7	3,0	1.447	3	-	1	448	1
2552	Aachen-Reinartzehl	3,9	4,2	0,3	0	-	-	1	1	1
2600	Aachen	64,4	70,9	6,5	408	2	-	1	1.056	1

StrNr | Streckennummer, GL | Gesamtlänge an km,

aktive Schallschutzmaßnahmen: SSW | Länge der Schallschutzwand in Metern, Höhe | Höhe der Schallschutzwand in Metern,

SSD | Schienenstegdämpfer in Metern in Metern, StA¹ | Stand der Sanierung der aktiven Schallschutzmaßnahme

passive Schallschutzmaßnahmen: WE | Anzahl der Wohneinheiten, StP² | Stand der Sanierung der passiv lärmsanierten Wohneinheiten

^{1,2} *Die Maßnahme ist (1) fertiggestellt, (2) im Bau, (3) in Bearbeitung oder (4) in Planung,

(5) Durchführung einer schalltechnischen Untersuchung und (6) geprüft ohne Umsetzung

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	von km	bis km	GL	PKZ	Bem
NW_13_01	2550	Aachen	2552, 2553	50035	2,6	4,702	2,102	92,763	X65
NW_13_03	2550	Aachen	2600	50035	1,612	1,77	0,158	92,763	X65
NW_13_03	2550	Aachen	2600	50035	1,77	2,134	0,364	92,763	X65
NW_13_03	2550	Aachen	2600	50035	2,134	2,306	0,172	92,763	X65
NW_13_04	2600	Aachen	2564	50035	67,8	69,951	2,151	92,763	X65
-	2550	Aachen		50035	2,306	2,6	0,294	92,763	X65
-	2550	Aachen	2552	50035	4,877	4,997	0,12	92,763	X65
-	2550	Aachen	2552	50035	4,997	5,017	0,02	92,763	X65
-	2550	Aachen	2552	50035	6,178	6,4	0,22	92,763	-
-	2550	Aachen		50035	6,4	6,6	0,2	92,763	X65
-	2550	Aachen		50035	6,7	9,8	3,1	92,763	X65
-	2550	Aachen		50035	9,80	9,94	0,14	92,763	X65
-	2552	Aachen	2550	50035	-1,374	-1,295	0,079	92,763	-
-	2552	Aachen	2550	50035	-1,295	-1,276	0,019	92,763	X65
-	2552	Aachen	2550	50035	-1,276	-0,229	1,047	92,763	X65
-	2552	Aachen	2550	50035	-0,089	0,087	0,176	92,763	X65
-	2600	Aachen		50035	64,184	64,2	0,016	92,763	-
-	2600	Aachen		50035	64,2	64,3	0,1	92,763	-
-	2600	Aachen		50035	64,3	64,4	0,1	92,763	X65
-	2600	Aachen		50035	64,4	66,9	2,5	92,763	X65
-	2600	Aachen		50035	66,9	67,1	0,2	92,763	X65
-	2600	Aachen		50035	67,1	67,109	0,009	92,763	X65
-	2600	Aachen		50035	67,2	67,7	0,5	92,763	X65
-	2600	Aachen		50035	67,7	67,8	0,1	92,763	X65
-	2600	Aachen		50035	70,619	71	0,381	92,763	X65
-	2600	Aachen		50035	71	71,2	0,2	92,763	-
-	2600	Aachen		50035	71,2	71,3	0,1	92,763	-
-	2600	Aachen		50035	71,3	71,7	0,4	92,763	-
-	2600	Aachen		50035	71,7	71,897	0,197	92,763	-
-	2600	Aachen		50035	72,076	72,1	0,024	92,763	-
-	2600	Aachen		50035	72,1	72,6	0,5	92,763	-
-	2600	Aachen		50035	72,8	72,9	0,1	92,763	-
-	2600	Aachen		50035	72,9	73,029	0,129	92,763	-
-	2600	Aachen		50035	73,109	73,401	0,292	92,763	-
-	2600	Aachen		50035	74,292	74,675	0,383	92,763	-
-	2600	Aachen		50035	75,4	75,6	0,2	92,763	-
-	2600	Aachen		50035	76,173	76,273	0,1	92,763	-
-	2600	Aachen		50035	76,0	76,0	0,0	92,763	-

LP-Nr | Nummer der Lärmschwerpunkte, **StrNr** | Streckennummer, **SaAb** | Nummer des Sanierungsabschnittes

GL | Gesamtlänge an km, **PKZ**= Priorisierungskennziffer des Sanierungsabschnittes

Bem | Bemerkung (X65: auf 65 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A), X57: auf 57 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A),

V: Lärmvorsorge, M: Machbarkeitsstudie)

Augsburg

Anzahl der Einwohnenden: 294.117

Anzahl der Belasteten für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)

45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	≥ 70
9.520	5.584	2.017	311	41	0

Anzahl der Belasteten für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)

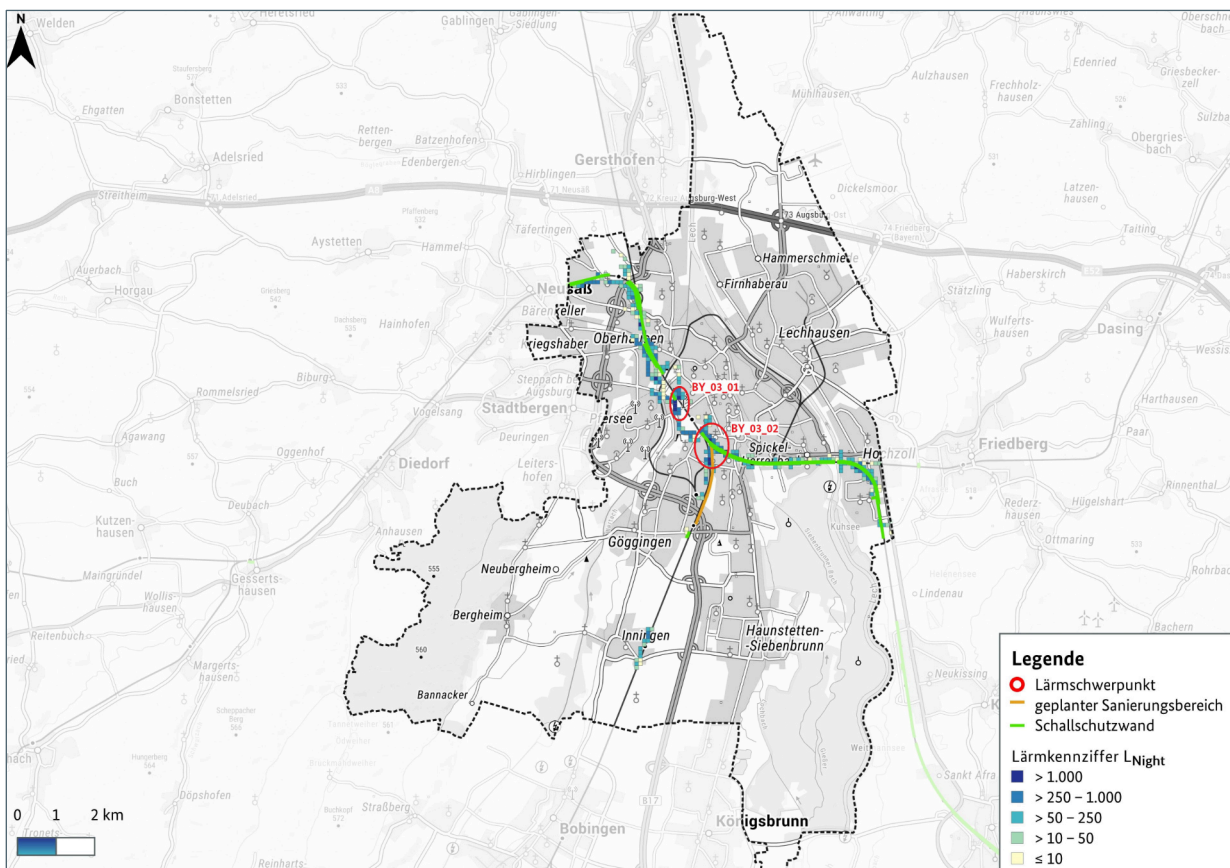
55-59	60-64	65-69	70-74	≥ 75
6.397	3.417	615	143	0

Pegelbereich in dB(A)	Belastete			
	Fläche (km ²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude
> 55	7,128	5.035	7	2
> 65	1,813	361	0	0
> 75	0,345	0	0	0

geschätzte Fälle starker HA*/HSD**

L_{DEN}	L_{Night}	Lärmkennziffer (LKZ)	
1.792	764	L_{DEN}	L_{Night}
		46.524	69.481

*Belästigung (high annoyance) / **Schlafstörung (high sleep disturbance)



Stellungnahme des Ballungsraumes Augsburg

Die Anzahl der betroffenen Einwohner für den Schienenverkehr auf den Gleisanlagen der Deutschen Bahn wurde für das Stadtgebiet Augsburg vom Eisenbahn-Bundesamt ermittelt und im Herbst 2022 veröffentlicht (vgl. Tabelle).

Isophonenband		Anzahl Betroffene	
von [dB(A)]	bis dB(A)	L _{DEN}	L _{Night}
	55	-	6027
>50	60	6868	2269
>55	65	3725	348
>60	70	674	4
>65	75	151	0
>70		0	
>75			

Fazit ist, dass sich die Lärm-Betroffenheiten im Vergleich zur letzten strategischen Lärmkartierung deutlich verringert haben. Die Unterschiede sind nur eingeschränkt erklärbar. Faktoren, die sich aber auswirken können sind a) aktualisierte und zum Teil andere Eingangsdaten b) veränderte Qualität der eingesetzten Daten und Prozesse c) veränderte Berechnungsvorschriften.

Auf jeden Fall hat sich der Schienenlärm aber auch tatsächlich - v.a. durch die Auswirkungen des Schienenlärmschutzgesetzes (SchlärmSchG), welches den Betrieb lauter Güterwagen verbietet - verringert. Dies wird auch durch das Lärm-Monitoring des Eisenbahn-Bundesamtes bestätigt. Zusätzlich hat das freiwillige Lärmsanierungsprogramm des Bundes durch aktive und passive Schallschutzmaßnahmen zu Verbesserungen geführt. Ob ein Gleisabschnitt lärmsaniert wird, ergibt sich aus verschiedenen Kriterien wie z.B. der Überschreitung bestimmter Lärm-Auslösewerte (siehe: www.laermsanierung.deutschebahn.com). Dazu werden im Rahmen der freiwilligen Lärmsanierung eigene Berechnungen nach nationalen Vorschriften durchgeführt. Die durch das Eisenbahn-Bundesamt durchgeführte Lärmkartierung (als Grundlage der Lärmaktionsplanung) erfolgt dagegen nach EU-einheitlichen Berechnungsvorschriften. Daher unterscheiden sich die Ergebnisse geringfügig.

Im Stadtgebiet Augsburg verlaufen die Bahnstrecken nach München (Streckennummer 5503), Ulm (5302), Donauwörth/ Treuchtlingen (5300), Buchloe (5304) und Ingolstadt (5382).

Augsburg-München (5503)

An der viergleisig ausgebauten Bahnstrecke Augsburg-München sind beidseitig 2 m bis 3 m (z.T. bis 4 m) hohe Schallschutzwände, die größtenteils durch eine Mittelwand zwischen den Gleisen ergänzt wurden, errichtet worden. Für nicht schutzbare Gebädefassaden wurden passive Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster) gewährt. Die aktuelle Kartierung enthält die Schallschutzwände – teilweise jedoch niedriger als tatsächlich vorhanden.

Augsburg-Ulm (5302), Augsburg-Donauwörth/ Treuchtlingen (5300)

Hier wurden im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms auf einer Länge von insgesamt 7,15 km Lärmsanierungsmaßnahmen durchgeführt. Aktiver Schallschutz in Form von Schallschutzwänden wurden 5339 m errichtet, mit passivem Schallschutz (Schallschutzfenster) wurden insgesamt 135 Wohneinheiten ausgestattet. Es ist davon auszugehen, dass die vereinzelt Wohneinheiten, die in der aktuellen Kartierung Überschreitungen der Lärmsanierungswerte zeigen, passiven Schallschutz erhalten haben.

Augsburg-Buchloe (Streckennummer 5304)

Auch an dieser Strecke sind sowohl im Innenstadtbereich als auch im Stadtteil Inningen Überschreitungen der Auslösewerte der Lärmsanierung von 64/ 54 dB(A) tags/ nachts zu verzeichnen. Diese Bereiche sind unter www.laermsanierung.deutschebahn.com als Abschnitte zur Lärmsanierung markiert, die sich noch in Planung befinden (s. auch Anlage 3 des Gesamtkonzeptes).

Augsburg-Ingolstadt (5382)

Diese Strecke zweigt in Augsburg-Hochzoll von der Zugstrecke nach München ab. Sie verläuft nur über 1,8 km im Stadtgebiet Augsburg. Nach den aktuellen strategischen Lärmkarten des Eisenbahn-Bundesamtes gibt es keine Überschreitungen der Lärm-Auslösewerte. Eine Lärmsanierung ist demzufolge nicht vorgesehen.

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 22														
1-01	1-02	1-03	1-04	1-05	1-06	2-01	2-02	2-03	2-04	3-01	3-02	3-03	3-04	4-01
12	10	0	0	0	0	20	2	0	0	0	0	3	19	1
4-02	4-03	4-04	4-05	4-06	4-07	4-08	4-09	4-10	4-11	4-12	5-01	5-02	5-03	5-04
1	7	13	4	3	9	4	1	1	8	11	0	4	6	11
5-05	5-06	5-07	5-08	6-01	6-02	6-03	6-04	6-05	6-06	6-07	6-08	6-09	6-10	6-11
0	2	4	14	1	7	6	6	0	3	6	11	0	2	6
6-12	7-01	7-02	7-03	7-04	7-05	7-06	7-07	7-08	7-09	7-10	7-11	7-12	7-13	7-14
14	1	5	5	8	0	3	6	10	3	1	1	14	5	6
7-15	7-16	7-17	7-18	7-19	7-20	7-21	7-22	7-23	7-24	8-01	8-02	8-03	8-04	8-05
1	5	14	1	0	2	3	3	4	12	10	1	5	4	7
8-06	8-07	8-08	8-09	8-10	8-11	8-12	8-13	8-14	8-15	8-16	8-17	8-18	8-19	8-20
5	4	6	5	3	6	8	1	2	6	13	9	4	5	2
8-21	8-22	8-23	8-24	8-25	8-26	8-27	8-28	9-01	9-02	9-03	9-04	9-05	9-06	9-07
5	6	3	6	10	8	1	1	13	7	1	14	4	1	4
9-08	9-09	9-10	9-11	9-12	9-13	9-14	9-15	10-01	10-02	10-03	10-04	10-05	10-06	10-07
8	7	15	6	1	9	7	5	0	8	14	1	16	1	0
10-08	10-09	10-10	10-11	10-12	10-13	10-14	10-15	11-01	11-02	11-03	11-04	11-04	11-05	12-01
17	2	1	14	4	0	7	13	2	1	2	4	10	3	5
12-02	12-03	12-04	12-05											
9	4	3	0											

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

StrNr	Sanierungsbereich	von km	bis km	GL	SSW	Höhe	SSD	StA	WE	StP
5300	Augsburg Knoten									
5302	-Augsburg 1 + 2	-0,57	4,95	7,15	5.278	3	-	2	135	1
	-Augsburg Oberhausen 1 + 2	3,87	5,5							
	-Augsburg Bärenkeller									

StrNr | Streckennummer, GL | Gesamtlänge an km,

aktive Schallschutzmaßnahmen: SSW | Länge der Schallschutzwand in Metern, Höhe | Höhe der Schallschutzwand in Metern,

SSD | Schienenstegdämpfer in Metern in Metern, StA¹ | Stand der Sanierung der aktiven Schallschutzmaßnahme

passive Schallschutzmaßnahmen: WE | Anzahl der Wohneinheiten, StP² | Stand der Sanierung der passiv lärmsanierten Wohneinheiten

^{1,2} *Die Maßnahme ist (1) fertiggestellt, (2) im Bau, (3) in Bearbeitung oder (4) in Planung,

(5) Durchführung einer schalltechnischen Untersuchung und (6) geprüft ohne Umsetzung

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	von km	bis km	GL	PKZ	Bem
BY_03_02	5304	Augsburg	5309	90040	1,03	1,3	0,27	10,49	-
BY_03_02	5304	Augsburg	5308, 5309	90040	1,3	2,2	0,9	10,49	-
-	5304	Augsburg	5308	90040	2,275	2,3	0,025	10,49	-
-	5304	Augsburg	5308	90040	2,3	2,6	0,3	10,49	-
-	5304	Augsburg	5308	90040	2,6	2,739	0,139	10,49	-
-	5304	Augsburg	5308	90040	2,776	2,873	0,097	10,49	-
-	5304	Augsburg	5308	90040	2,924	3,024	0,1	10,49	-
-	5304	Augsburg		90040	3,048	3,382	0,334	10,49	-
-	5304	Augsburg		90040	3,386	3,486	0,1	10,49	-
-	5304	Augsburg		90040	3,599	3,71	0,111	10,49	-
-	5304	Augsburg		90040	4,728	4,828	0,1	10,49	-
-	5304	Augsburg		90040	5,9	7,1	1,2	10,49	-
-	5304	Augsburg		90040	7,1	7,112	0,012	10,49	-
-	5382	Augsburg		90040	61,1	61,2	0,1	10,49	-
-	5382	Augsburg		90040	61,2	61,4	0,2	10,49	-

LP-Nr | Nummer der Lärmschwerpunkte, **StrNr** | Streckennummer, **SaAb** | Nummer des Sanierungsabschnittes

GL | Gesamtlänge an km, **PKZ**= Priorisierungskennziffer des Sanierungsabschnittes

Bem | Bemerkung (X65: auf 65 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A), X57: auf 57 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A),

V: Lärmvorsorge, M: Machbarkeitsstudie)

Bergisch Gladbach

Anzahl der Einwohnenden: 111.627

Anzahl der Belasteten für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)

45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	≥ 70
476	530	115	3	0	0

Anzahl der Belasteten für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)

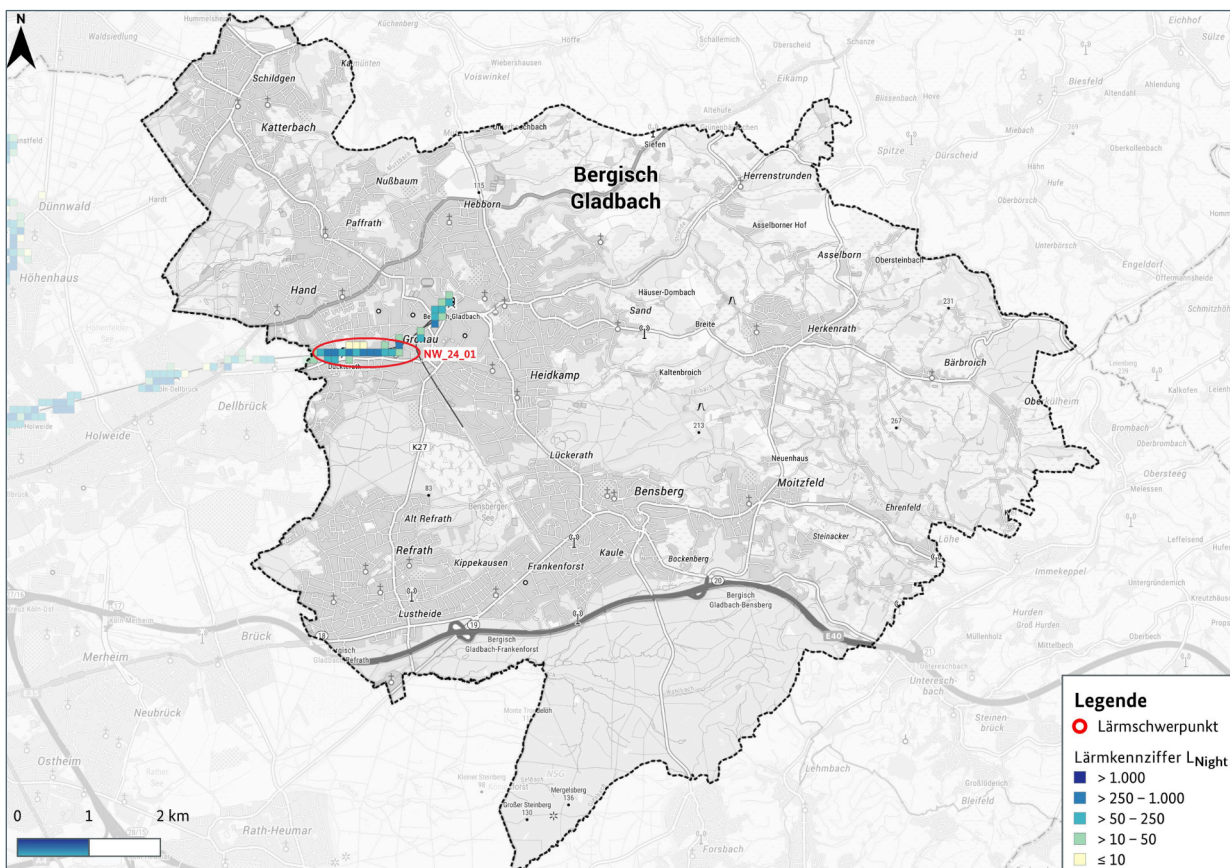
55-59	60-64	65-69	70-74	≥ 75
554	258	33	0	0

Pegelbereich in dB(A)	Belastete			
	Fläche (km ²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude
> 55	0,275	402	1	1
> 65	0,076	16	0	0
> 75	0,0	0	0	0

geschätzte Fälle starker HA*/HSD**

L_{DEN}	L_{Night}	Lärmkennziffer (LKZ)	
		L_{DEN}	L_{Night}
137	56	3.310	5.141

*Belästigung (high annoyance) | **Schlafstörung (high sleep disturbance)



Stellungnahme des Ballungsraumes Bergisch Gladbach

Für die Mitwirkung an der Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) in Runde 4 soll nach Mitteilung vom 01.02.23 eine Kurzdarstellung über die Schienenlärmsituation in Bergisch Gladbach erstellt werden. Hierbei können mögliche Aspekte wie die Belastung und Auswirkung von Schienenverkehrslärm oder Lärminderungsmaßnahmen sowie eigene ermittelte Lärmschwerpunkte berücksichtigt werden.

In Bergisch Gladbach ist von Westen kommend die eingleisige S-Bahnlinie S 11, Düsseldorf–Bergisch Gladbach, mit einer Länge von ca. 2,2 Kilometer und etwa 40.000 Fahrbewegungen pro Jahr in das Stadtgebiet integriert. Der westliche Abschnitt dieser Strecke ist von Wohnbebauung flankiert. Im östlichen Bereich stoßen im Wesentlichen Gewerbegebietsflächen an den Schienenweg bzw. liegen angrenzende Mischgebietsflächen in einer größeren Entfernung zum Emittenten.

Die Ergebnisse der Lärmkartierung (Runde 4) nach der Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (BUB) zeigen an den überwiegenden betroffenen Wohngebäuden entlang der S 11 eine Unterschreitung der Auslösewerte des anzuwendenden Runderlasses des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (70/60 dB(A) LDEN/LNight). Obwohl die hier betrachteten und den Berechnungen zugrunde gelegten Verkehrsbewegungen kaum von denen der Kartierung der Runde 3 abweichen, liegen im Gegensatz zur letzten Kartierung die Höhe der Belastungen der durch Schienenlärm betroffenen Personen wesentlich niedriger. Dies ist der neu anzuwendenden Berechnungsvorschrift (BUB) geschuldet. Die genauen Betroffenheiten können erst bei Vorliegen der durch das EBA aktuell neu zu berechnenden und voraussichtlich Mitte 2023 fertiggestellten Betroffenheitskarten ermittelt werden.

Die DB Netz AG plant den Bau eines zweiten Gleises der S 11 zwischen Köln-Dellbrück und Bergisch Gladbach, weiteren Bahnsteigen in Bergisch Gladbach, eines zusätzlichen Bahnsteiges am Haltepunkt Duckterath sowie notwendige Verbreiterungen von vorhandenen Eisenbahn-Überführungen. Die Planfeststellungsverfahren hierzu starteten im November 2022 bzw. starten im Laufe des Jahres 2023. Die Stadt Bergisch Gladbach ist von Beginn an in diesen Planungsprozess mit eingebunden.

Die Erweiterung der S 11 mit einem zweiten Gleis zwischen Köln-Dellbrück und Bergisch Gladbach bedeutet eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) und bringt die Verpflichtung des Baulastträgers mit sich, die Grenzwerte einzuhalten. Es ist daher wichtig, dass Lärminderungsmaßnahmen ergriffen werden, um die Belastung der Bevölkerung durch Schienenverkehrslärm zu reduzieren. Dazu sind auf der Grundlage einer schalltechnischen Untersuchung die Errichtung von Lärmschutzwänden vorgesehen, deren Errichtung in dem oben beschriebenen westlichen Abschnitt der hier in Rede stehenden Strecke geplant ist. Im März 2023 sollten die vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen der Öffentlichkeit im Rahmen eines Beteiligungsverfahrens vorgestellt werden.

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 5														
1-01	1-02	1-03	1-04	1-05	1-06	2-01	2-02	2-03	2-04	3-01	3-02	3-03	3-04	4-01
3	1	1	0	0	0	5	0	0	0	0	0	2	3	1
4-02	4-03	4-04	4-05	4-06	4-07	4-08	4-09	4-10	4-11	4-12	5-01	5-02	5-03	5-04
1	2	1	1	1	3	0	0	1	3	1	0	0	3	2
5-05	5-06	5-07	5-08	6-01	6-02	6-03	6-04	6-05	6-06	6-07	6-08	6-09	6-10	6-11
2	0	0	0	0	1	2	1	0	0	4	0	1	1	2
6-12	7-01	7-02	7-03	7-04	7-05	7-06	7-07	7-08	7-09	7-10	7-11	7-12	7-13	7-14
1	0	0	3	2	2	1	1	1	4	0	0	0	2	0
7-15	7-16	7-17	7-18	7-19	7-20	7-21	7-22	7-23	7-24	8-01	8-02	8-03	8-04	8-05
2	0	3	0	0	1	2	1	1	1	2	2	0	1	3
8-06	8-07	8-08	8-09	8-10	8-11	8-12	8-13	8-14	8-15	8-16	8-17	8-18	8-19	8-20
1	0	1	1	2	1	1	0	3	1	1	3	1	0	1
8-21	8-22	8-23	8-24	8-25	8-26	8-27	8-28	9-01	9-02	9-03	9-04	9-05	9-06	9-07
2	2	0	1	4	0	0	1	3	0	2	4	0	1	2
9-08	9-09	9-10	9-11	9-12	9-13	9-14	9-15	10-01	10-02	10-03	10-04	10-05	10-06	10-07
1	2	1	2	2	1	0	4	0	4	1	0	5	0	0
10-08	10-09	10-10	10-11	10-12	10-13	10-14	10-15	11-01	11-02	11-03	11-04	11-04	11-05	12-01
4	1	0	5	0	1	3	1	0	1	1	0	2	1	0
12-02	12-03	12-04	12-05											
2	2	1	0											

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

Für den Ballungsraum Bergisch Gladbach liegen keine Daten in Anlage 1 (in Bearbeitung befindliche oder fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche) vor.

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	von km	bis km	GL	PKZ	Bem
-	2663	Bergisch Gladbach		50042	7,47	7,57	0,1	169,174	-
-	2663	Bergisch Gladbach		50042	7,748	7,8	0,052	169,174	-
-	2663	Bergisch Gladbach		50042	7,8	7,9	0,1	169,174	-
-	2663	Bergisch Gladbach		50042	7,9	7,924	0,024	169,174	-
-	2663	Bergisch Gladbach		50042	8,259	8,3	0,041	169,174	-
-	2663	Bergisch Gladbach		50042	8,3	8,4	0,1	169,174	-
-	2663	Bergisch Gladbach		50042	8,4	8,498	0,098	169,174	-
-	2663	Bergisch Gladbach		50042	9,276	9,376	0,1	169,174	-

LP-Nr | Nummer der Lärmschwerpunkte, **StrNr** | Streckennummer, **SaAb** | Nummer des Sanierungsabschnittes

GL | Gesamtlänge an km, **PKZ**= Priorisierungskennziffer des Sanierungsabschnittes

Bem | Bemerkung (X65: auf 65 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A), X57: auf 57 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A),

V: Lärmvorsorge, M: Machbarkeitsstudie)

Berlin

Anzahl der Einwohnenden: 3.613.495

Anzahl der Belasteten für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)

45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	≥ 70
175.750	94.082	45.484	15.989	6.085	5.991

Anzahl der Belasteten für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)

55-59	60-64	65-69	70-74	≥ 75
117.671	59.588	26.605	8.974	8.016

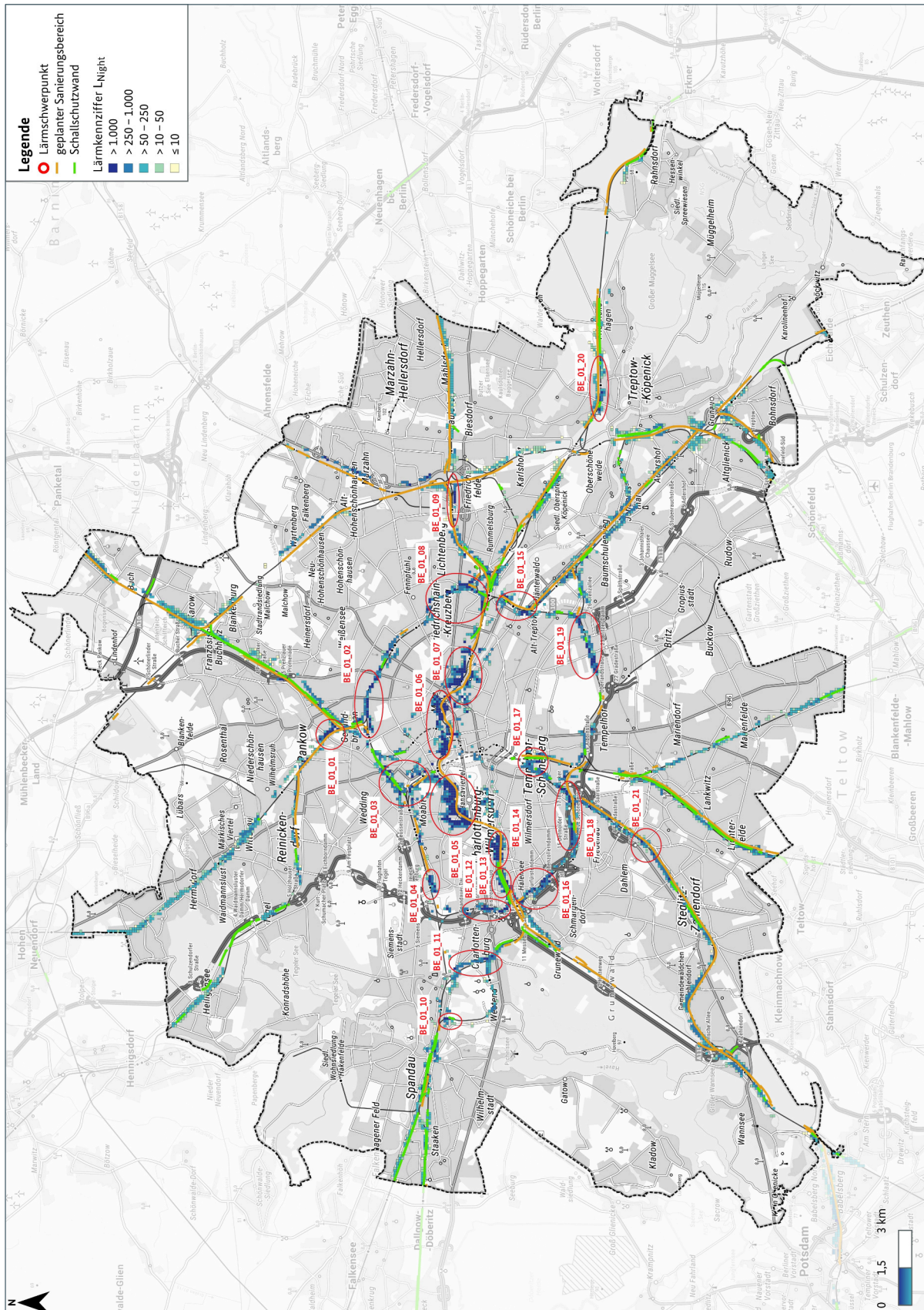
Pegelbereich in dB(A)	Belastete			
	Fläche (km ²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude
> 55	106,258	105.169	414	60
> 65	28,868	20.760	80	15
> 75	3,153	3.817	19	3

geschätzte Fälle starker HA*/HSD**

Lärmkennziffer (LKZ)

L _{DEN}	L _{Night}	L _{DEN}	L _{Night}
42.959	20.616	1.300.628	1.771.822

*Belästigung (high annoyance) / **Schlafstörung (high sleep disturbance)



Stellungnahme des Ballungsraumes Berlin

Im Rahmen der Runde 4 des Lärmaktionsplans des EBA wurden für den Ballungsraum Berlin die Lärmkarten und die Belastetenzahlen zur Verfügung gestellt. Wir werden nach Vorlage der Lärmbetroffenheiten (LKZ) und der eingegangenen Hinweise von den Bürgerinnen und Bürgern eine Ergänzung dazu übermitteln.

Die ermittelten Belastetenzahlen weichen stark von den Ergebnissen der Runde 3 ab. Die Anzahl der in ihren Wohnungen belasteten Menschen hat sich für alle Pegelbereiche fast verdoppelt. Ebenso hat sich die Anzahl der belasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser deutlich erhöht bei gleichzeitiger Abnahme der belasteten Flächen in km² von einem Pegel von über 65 und 75 dB(A). Eine wesentliche Ursache für diese drastischen Veränderungen der Belastetenzahlen dürfte durch die Änderungen in der Zuweisung von Berechnungspunkten zu Gebäudefassaden in der BUB (Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen) verursacht sein, die am 7. September 2021 in Kraft getreten ist. Ebenso wird sich das neue Verfahren auf die Lärmkennziffer auswirken.

In Berlin sind fast 18.000 Menschen in ihren Wohnungen durch Lärmbelastung von über 70 dB(A) ganztags und über 29.000 Menschen durch Pegel von über 60 dB(A) nachts betroffen. Maßnahmen zur Lärminderung für die Berliner Betroffenen sind daher weiterhin erforderlich und sollten umgesetzt werden. Die Lärminderungsplanungen für Eisenbahnlärm sollten diskutiert, analysiert und gegebenenfalls umgesetzt werden. Aktive Maßnahmen der Lärminderung an der Strecke oder an Fahrzeugen sollten dabei vorrangig geprüft werden, um im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie auch den Außenraum zu schützen. Zudem sollten im Rahmen von Untersuchungen zur Lärminderung auch die innovativen Maßnahmen des Lärmschutzes wie niedrige Schallschutzwände etc. in die Prüfung und Umsetzung einbezogen werden.

Für Berlin wird eine Zunahme des Schienengüterverkehrs um 37 % für 2030 prognostiziert. Die Prognosezahlen sollen daher bei der Planung der Lärminderungsmaßnahmen berücksichtigt werden. Bei Bedarf sollten Lärminderungsmaßnahmen zur Bewältigung umgesetzt werden. So könnte beispielsweise auch untersucht werden, ob diese zusätzlichen Verkehre so geführt werden können, dass geringere Belastungen durch Schienenverkehrslärm ausgelöst werden.

Geprüft werden sollte auch, ob sich Berlin als Standort für Monitoring-Stationen des Eisenbahnlärms anbietet.

Im Rahmen des Lärmaktionsplans Berlins wird aktuell die Kulisse der Ruhigen Gebiete und der innerstädtischen Grün- und Erholungsflächen überprüft. Dabei wird auch analysiert, ob innerhalb dieser Kulisse eine Beeinträchtigung durch Eisenbahnverkehrslärm besteht und ob Maßnahmen zum Schutz der Gebiete erforderlich sind. Diese Ergebnisse können in einer Ergänzung zur Stellungnahme zur Verfügung gestellt werden.

Die Durchführung der Machbarkeitsuntersuchung für potenzielle aktive Lärminderungsmaßnahmen für den östlichen Berliner Außenring und die anschließende Umsetzung dieser Maßnahmen wird begrüßt.

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

[illegible]

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

StrNr	Sanierungsbereich	von km	bis km	GL	SSW	Höhe	SSD	StA	WE	StP
6126	Berlin Wegedornsiedlung	38,3	38,6	0,3	0	-		1	13	1
6109	Berlin-Charlottenburg (Lärmvorsorge)	11,3	12,4	1,1	0	-		1	0	1
6126	Berlin Siedlung Sachsenberg	38,95	39,65	0,7	0	-		1	41	1
6109	Berlin-Hansaviertel	7,0	7,6	0,6	0	-		1	352	1
6109	Berlin Stadtbahn	0,0	1,0							
		1,0	5,9							
		5,9	7,0	9,7	0	-		1	505	1
		7,6	8,5							
		8,5	10,3							
6081	Berlin-Karow (1)	10,5	12,4	1,9	0	-		1	15	1
6126	Berlin Siedlung Wendenheide	42,5	43,5	1,0	0	-		1	31	1
6081	Berlin-Karow (2)	8,8	10,5	1,7	0	-		5	0	3
6020	Berlin Sonnenallee (6020)	16,2	17,3	1,1	0	-		1	0	1
6021	Berlin Sonnenallee (6021)	0,5	1,0	0,5	0	-		1	0	1
6081	Berlin-Pankow-Blankenburg	3,7	8,8	5,1	5.747	3		1	18	1
6020	Berlin-Kol. Helmutstal, Berlin-Neukölln	15,6	16,2	0,6	0	-		5	0	5
6020	Berlin-Neukölln, Berlin-Tempelhof	17,3	20,1	2,8	0	-		5	0	5
6020	Berlin-Tempelhof	20,3	20,6	0,3	0	-		5	0	5
6020	Berlin-Tempelhof	20,9	23,0	2,1	0	-		5	0	5
6021	Berlin-Baumschulenweg, Berlin-Neukölln	1,1	2,4	1,3	0	-		5	0	5
6002	Berlin-Wedding, Berlin-Gesundbrunnen	0,5	1,0	0,5	0	-		5	0	5
6020	Berlin-Gesundbrunnen, Berlin-Wedding	2,0	3,7	1,7	0	-		5	0	5
6020	Berlin-Prenzlauer Berg, Berlin-Kol. Sandkrug, Berlin-Wedding, Berlin-Gesundbrunnen	3,7	5,9	2,2	0	-		5	0	5
6020	Berlin-Prenzlauer Berg	5,9	8,7	2,8	0	-		5	0	5
6020	Berlin-Charlottenburg	33,6	33,8	0,2	0	-		5	0	5
6020	Berlin-Charlottenburg	34,3	35,3	1,0	0	-		5	0	5
6020	Berlin-Moabit	36,3	36,9	0,6	0	-		5	0	5
6025	Berlin-Westend	14,0	14,2	0,2	0	-		5	0	5
6025	Berlin-Westend	14,4	16,0	1,6	0	-		5	0	5
6025	Berlin-Westend	16,3	17,8	1,5	0	-		5	0	5
6025	Berlin-Wilhelmstadt	18,0	18,1	0,1	0	-		5	0	5
6025	Berlin-Spandau	19,0	19,4	0,4	0	-		5	0	5
6097	Berlin-Wedding, Berlin-Tiergarten, Berlin-Moabit	2,1	2,7	0,6	0	-		5	0	5
6100	Berlin-Spandau	10,5	11,0	0,5	0	-		5	0	5
6100	Berlin-Spandau	14,3	14,7	0,4	0	-		5	0	5
6100	Berlin-Spandau	14,8	17,5	2,7	0	-		5	0	5
6107	Berlin-Moabit	2,7	2,8	0,1	0	-		5	0	5
6107	Berlin-Moabit	2,9	3,0	0,1	0	-		5	0	5
6107	Berlin-Westend, Berlin-Kol. Golfplatz	6,9	8,2	1,3	0	-		5	0	5
6107	Berlin-Charlottenburg, Berlin-Spandau, Berlin-Westend	8,3	10,2	1,9	0	-		5	0	5
6109	Berlin-Charlottenburg	15,8	15,9	0,1	0	-		5	0	5
6109	Berlin-Westend	16,6	17,0	0,4	0	-		5	0	5
6140	Berlin-Lichtenberg, Berlin-Friedrichshain	0,0	0,6	0,6	0	-		5	0	5
6170	Berlin-Wedding, Berlin-Moabit, Berlin-Tiergarten	1,1	2,0	0,9	0	-		5	0	5
6170	Berlin-Lichtenberg, Berlin-Friedrichshain, Berlin-Prenzlauer Berg	9,0	12,1	3,1	0	-		5	0	5
6171	Berlin-Moabit	0,9	1,4	0,5	0	-		5	0	5
6179	Berlin-Pichelsdorf, Berlin-Kol. Burgwallschanze, Berlin-Spandau	11,5	14,5	3,0	0	-		5	0	5
6185	Berlin-Staaken, Berlin-Spandau	115,0	117,8	2,8	0	-		5	0	5

StrNr | Streckennummer, GL | Gesamtlänge an km,

aktive Schallschutzmaßnahmen: SSW | Länge der Schallschutzwand in Metern, Höhe | Höhe der Schallschutzwand in Metern, 6185

SSD | Schienenstegdämpfer in Metern in Metern, StA¹ | Stand der Sanierung der aktiven Schallschutzmaßnahme

passive Schallschutzmaßnahmen: WE | Anzahl der Wohneinheiten, StP² | Stand der Sanierung der passiv lärmsanierten Wohneinheiten

^{1,2} *Die Maßnahme ist (1) fertiggestellt, (2) im Bau, (3) in Bearbeitung oder (4) in Planung,

(5) Durchführung einer schalltechnischen Untersuchung und (6) geprüft ohne Umsetzung

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	von km	bis km	GL	PKZ	Bem
BE_01_01	6030	Berlin	6002, 6081, 6088	110009	1,818	1,987	0,169	17,6	-
BE_01_01	6030	Berlin	6002, 6081, 6088	110009	1,987	2,042	0,055	17,6	-
BE_01_01	6030	Berlin	6088	110009	2,042	2,3	0,258	17,6	-
BE_01_01	6030	Berlin	6088, 6182, 6183	110009	2,3	4,754	2,454	17,6	-
BE_01_02	6030	Berlin	6002, 6020, 6081, 6088, 6170	110009	0,955	1,023	0,068	17,6	-
BE_01_02	6081	Berlin	6002, 6018, 6030, 6088, 6141	110009	2,794	2,865	0,071	17,6	-
BE_01_02	6170	Berlin	6002, 6030, 6081, 6088	110001	4,404	4,458	0,054	107,963	-
BE_01_02	6170	Berlin	6020, 6030, 6081, 6088	110001	4,63	4,631	0,001	107,963	-
BE_01_03	6020	Berlin	6097, 6106, 6107	110001	1,111	1,144	0,033	107,963	-
BE_01_03	6020	Berlin	6170, 6171	110001	1,995	2	0,005	107,963	-
BE_01_03	6106	Berlin	6134	110015	0,614	0,77	0,156	185,041	-
BE_01_03	6106	Berlin	6134, 6171	110015	0,77	0,779	0,009	185,041	-
BE_01_03	6106	Berlin	6134, 6171	110015	0,779	1,216	0,437	185,041	-
BE_01_03	6171	Berlin	6106, 6107	110003	0,851	0,9	0,049	18,549	-
BE_01_05	6024	Berlin	6109, 6134, 6171	110006	5,2	8,657	3,457	143,008	X65
BE_01_06	6024	Berlin	6032, 6109	110006	1	5,102	4,102	143,008	X65
BE_01_07	6024	Berlin	6004, 6109, 6152, 6215	110006	0	1	1	143,008	X65
BE_01_08	6004	Berlin	6003, 6006, 6078, 6152, 6153	110001	0,6	1,664	1,064	107,963	-
BE_01_09	6006	Berlin	6011, 6071, 6072, 6078	110002	6,948	7,084	0,136	60,84	-
BE_01_09	6011	Berlin	6006, 6072, 6078	110002	7,084	7,406	0,322	60,84	-
BE_01_13	6024	Berlin	6023, 6109, 6118	110006	10,314	11,324	1,01	143,008	-
BE_01_13	6024	Berlin	6023, 6109, 6118	110006	11,324	11,734	0,41	143,008	X65
BE_01_14	6024	Berlin	6109	110006	8,752	10,314	1,562	143,008	X65
BE_01_15	6020	Berlin	6007, 6170	110001	13,586	14,712	1,126	107,963	-
BE_01_15	6020	Berlin	6007, 6164, 6170	110001	14,712	15,065	0,353	107,963	-
BE_01_16	6023	Berlin	6020, 6170	110013	12,499	12,598	0,099	0,035	-
BE_01_16	6023	Berlin	6020, 6170, 6178	110013	12,628	12,775	0,147	0,035	-
BE_01_17	6035	Berlin	6134, 6171	110003	1,524	2,105	0,581	18,549	-
BE_01_17	6171	Berlin	6035, 6134	110003	5,8	6,082	0,282	18,549	-
BE_01_17	6171	Berlin	6035, 6134	110003	6,082	6,146	0,064	18,549	-
BE_01_18	6020	Berlin	6033, 6170	110004	23,793	26,209	2,416	63,692	-
BE_01_18	6020	Berlin	6170	110004	26,209	26,276	0,067	63,692	-
BE_01_20	6153	Berlin	6004	110001	10,81	14,873	4,063	107,963	-
BE_01_21	6033	Berlin	6177	110004	4,2	9,5	5,3	63,692	-
-	6002	Berlin		110009	0,22	0,5	0,28	17,6	-
-	6002	Berlin		110009	1	1,6	0,6	17,6	-
-	6002	Berlin	6018, 6030, 6081, 6088	110009	3,107	3,192	0,085	17,6	-
-	6002	Berlin	6030, 6081, 6088	110009	3,192	3,302	0,11	17,6	-
-	6002	Berlin	6081, 6088	110009	3,628	3,729	0,101	17,6	-
-	6002	Berlin	6081	110009	3,729	4,026	0,297	17,6	X57
-	6002	Berlin	6081	110009	4,026	4,027	0,001	17,6	-
-	6002	Berlin	6081	110009	4,027	6,799	2,772	17,6	X57
-	6002	Berlin	6081	110009	6,799	6,922	0,123	17,6	-
-	6002	Berlin	6081	110009	6,963	7,1	0,137	17,6	-
-	6002	Berlin	6081	110009	7,1	8,289	1,189	17,6	X57
-	6002	Berlin	6081	110009	8,289	8,424	0,135	17,6	X57
-	6002	Berlin	6081	110009	8,424	8,439	0,015	17,6	X57
-	6004	Berlin	6003, 6152, 6153	110006	0	0,305	0,305	143,008	-
-	6004	Berlin	6003, 6152, 6153	110006	0,305	0,6	0,295	143,008	-
-	6004	Berlin	6006, 6078, 6152, 6153	110001	1,664	1,914	0,25	107,963	-
-	6004	Berlin	6152, 6153	110001	2,959	3,577	0,618	107,963	-
-	6004	Berlin	6070, 6140, 6153	110001	4,317	4,8	0,483	107,963	-
-	6004	Berlin	6070, 6140, 6153	110001	4,8	5,6	0,8	107,963	-
-	6004	Berlin	6153	110001	5,6	6,249	0,649	107,963	-
-	6004	Berlin	6140, 6153	110001	6,249	6,304	0,055	107,963	-
-	6004	Berlin	6140, 6153	110001	6,304	6,902	0,598	107,963	-
-	6004	Berlin	6150, 6153	110001	8,638	8,8	0,162	107,963	-
-	6004	Berlin	6150, 6153	110001	8,8	8,847	0,047	107,963	-
-	6004	Berlin	6153	110001	16,001	16,038	0,037	107,963	-
-	6004	Berlin	6153	110001	16,038	16,082	0,044	107,963	-
-	6004	Berlin	6153	110001	19,127	19,237	0,11	107,963	-
-	6005	Berlin	6082, 6083, 6087	110002	10,296	11,14	0,844	60,84	-
-	6005	Berlin	6083, 6087	110002	11,143	11,243	0,1	60,84	-
-	6006	Berlin	6004, 6078, 6152, 6153	110001	1,729	1,793	0,064	107,963	-

LP-Nr | Nummer der Lärmschwerpunkte, **StrNr** | Streckennummer, **SaAb** | Nummer des Sanierungsabschnittes

GL | Gesamtlänge an km, **PKZ** = Priorisierungskennziffer des Sanierungsabschnittes

Bem | Bemerkung (X65: auf 65 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A), X57: auf 57 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A),

V: Lärmvorsorge, M: Machbarkeitsstudie)

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	von km	bis km	GL	PKZ	Bem
-	6006	Berlin	6004, 6078, 6152, 6153	110001	1,793	1,907	0,114	107,963	-
-	6006	Berlin	6004, 6078, 6152, 6153	110001	1,907	2,022	0,115	107,963	-
-	6006	Berlin	6004, 6078, 6153	110001	2,022	2,291	0,269	107,963	-
-	6006	Berlin	6004, 6078, 6153	110001	2,291	2,494	0,203	107,963	-
-	6006	Berlin	6004, 6078, 6152, 6153	110001	2,494	2,766	0,272	107,963	-
-	6006	Berlin	6078	110001	2,766	3,1	0,334	107,963	-
-	6006	Berlin	6078, 6140	110002	3,1	3,286	0,186	60,84	-
-	6006	Berlin	6078	110002	3,286	3,7	0,414	60,84	-
-	6006	Berlin	6011, 6071, 6072, 6078, 6139	110002	3,7	6,948	3,248	60,84	-
-	6006	Berlin	6074, 6075, 6076, 6078	110002	7,8	8,314	0,514	60,84	-
-	6006	Berlin	6075, 6078	110002	8,455	8,501	0,046	60,84	-
-	6007	Berlin	6142, 6164	110001	2,166	2,8	0,634	107,963	-
-	6007	Berlin	6021, 6045, 6142	110001	2,8	5,943	3,143	107,963	-
-	6007	Berlin	6142	110001	5,982	6	0,018	107,963	-
-	6007	Berlin	6142, 6143	110001	6	8,2	2,2	107,963	-
-	6007	Berlin	6142	110001	8,2	8,276	0,076	107,963	-
-	6007	Berlin	6142	110001	8,37	8,618	0,248	107,963	-
-	6007	Berlin	6142	110001	8,648	9,103	0,455	107,963	-
-	6007	Berlin	6142	110001	9,256	9,4	0,144	107,963	-
-	6007	Berlin	6142, 6144	110001	9,4	10,9	1,5	107,963	-
-	6007	Berlin	6142, 6144, 6145	110001	10,9	11,872	0,972	107,963	-
-	6007	Berlin	6142, 6146, 6147	110001	13,084	13,939	0,855	107,963	-
-	6007	Berlin	6142	110001	14,009	14,95	0,941	107,963	-
-	6007	Berlin	6142	110001	18,116	18,396	0,28	107,963	-
-	6007	Eichwalde	6142	120007	18,412	18,452	0,04	6,475	-
-	6007	Berlin	6142	120007	18,396	18,412	0,016	6,475	-
-	6008	Berlin	6142, 6147	110010	0,746	3,717	2,971	10,761	-
-	6009	Berlin	6087	110002	3,2	3,5	0,3	60,84	-
-	6009	Berlin	6087	110011	5,252	5,502	0,25	0,27	-
-	6011	Berlin	6072	110002	7,888	8,133	0,245	60,84	-
-	6011	Berlin	6072	110002	9,976	10,168	0,192	60,84	-
-	6011	Berlin	6072	110002	10,494	10,6	0,106	60,84	-
-	6011	Berlin	6072	110002	10,601	10,7	0,099	60,84	-
-	6011	Berlin	6072	110002	10,7	10,8	0,1	60,84	-
-	6011	Berlin	6072	110002	10,8	10,858	0,058	60,84	-
-	6011	Berlin	6072	110002	11,007	11,109	0,102	60,84	-
-	6011	Berlin	6072	110002	11,334	11,434	0,1	60,84	-
-	6011	Berlin	6072	110002	11,499	11,736	0,237	60,84	-
-	6011	Berlin	6072	110002	11,737	11,865	0,128	60,84	-
-	6011	Berlin	6072	110002	11,888	11,988	0,1	60,84	-
-	6011	Berlin	6072	110002	11,995	12,095	0,1	60,84	-
-	6011	Berlin	6072	110002	12,207	12,582	0,375	60,84	-
-	6011	Berlin	6072	110002	12,673	12,82	0,147	60,84	-
-	6011	Berlin	6072	110002	13,299	13,481	0,182	60,84	-
-	6011	Berlin	6072	110002	13,543	13,653	0,11	60,84	-
-	6011	Berlin	6072	110002	13,658	13,758	0,1	60,84	-
-	6011	Berlin	6072	110002	14,012	14,277	0,265	60,84	-
-	6020	Berlin	6170	110001	8,7	8,996	0,296	107,963	-
-	6020	Berlin	6170	110001	12,246	12,481	0,235	107,963	-
-	6020	Berlin		110001	15,066	15,6	0,535	107,963	-
-	6020	Berlin		110012	16,2	16,3	0,01	43,42	X65
-	6020	Berlin	6170	110012	20,225	20,3	0,075	43,42	-
-	6020	Berlin	6170	110012	20,6	20,9	0,3	43,42	-
-	6020	Berlin	6035, 6134, 6170, 6171	110003	23	23,793	0,793	18,549	-
-	6021	Berlin	6045	110001	0,861	1,1	0,239	107,963	X65
-	6021	Berlin	6045	110001	2,4	2,74	0,34	107,963	-
-	6024	Berlin	6109	110006	5,102	5,2	0,098	143,008	-
-	6024	Berlin	6023, 6025, 6118	110006	11,734	12,462	0,728	143,008	-
-	6024	Berlin	6020, 6025, 6170	110006	12,535	12,625	0,09	143,008	-
-	6024	Berlin	6025, 6042	110006	12,625	12,726	0,101	143,008	-
-	6024	Berlin	6025	110006	12,726	12,754	0,028	143,008	-
-	6024	Berlin	6025, 6109, 6118	110006	13,305	13,418	0,113	143,008	-
-	6024	Berlin	6062, 6118	110006	13,521	15,077	1,556	143,008	-
-	6024	Berlin	6118	110006	15,776	15,876	0,1	143,008	-
-	6024	Berlin	6118	110006	16,062	16,2	0,138	143,008	-

LP-Nr | Nummer der Lärmschwerpunkte, **StrNr** | Streckennummer, **SaAb** | Nummer des Sanierungsabschnittes

GL | Gesamtlänge an km, **PKZ** = Priorisierungskennziffer des Sanierungsabschnittes

Bem | Bemerkung (X65: auf 65 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A), X57: auf 57 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A),

V: Lärmvorsorge, M: Machbarkeitsstudie)

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	von km	bis km	GL	PKZ	Bem
-	6024	Berlin	6118	110006	16,274	16,379	0,105	143,008	-
-	6024	Berlin	6118	110006	16,379	16,906	0,527	143,008	-
-	6024	Berlin	6118	110006	16,924	17,384	0,46	143,008	-
-	6024	Berlin	6118	110006	17,633	17,733	0,1	143,008	-
-	6024	Berlin	6118	110004	21,8	22,187	0,387	63,692	X65
-	6024	Berlin	6118	110004	22,187	22,341	0,154	63,692	X65
-	6024	Berlin	6033, 6118	110004	22,341	22,559	0,218	63,692	X65
-	6024	Berlin	6033, 6118, 6184	110004	23,288	23,431	0,143	63,692	X65
-	6024	Berlin	6033, 6118, 6184	110004	24,233	24,241	0,008	63,692	X65
-	6024	Berlin	6033, 6118, 6184	110004	24,241	24,331	0,09	63,692	X65
-	6024	Berlin	6118, 6184	110004	24,331	24,381	0,05	63,692	-
-	6024	Berlin	6118	110004	24,423	24,523	0,1	63,692	-
-	6024	Berlin	6118	110004	24,531	24,54	0,009	63,692	X65
-	6024	Berlin	6118	110004	24,54	24,641	0,101	63,692	X65
-	6024	Berlin	6118	110004	24,641	24,898	0,257	63,692	X65
-	6024	Berlin		110004	24,9	25,545	0,65	63,692	-
-	6024	Berlin	6118	110004	25,545	25,745	0,2	63,692	X65
-	6024	Berlin	6110	110004	27,458	27,966	0,508	63,692	-
-	6024	Berlin	6110, 6118	110004	27,966	28,043	0,077	63,692	-
-	6024	Berlin	6110, 6118	110004	28,043	28,087	0,044	63,692	-
-	6024	Potsdam	6110, 6118	110004	28,087	29,783	1,696	63,692	-
-	6025	Berlin	6024	110006	12,813	12,913	0,1	143,008	-
-	6025	Berlin	6024, 6118	110006	12,934	13,123	0,189	143,008	-
-	6025	Berlin	6109	110006	13,456	13,875	0,419	143,008	-
-	6025	Berlin	6109	110006	13,943	14,0	0,057	143,008	-
-	6025	Berlin	6109	110006	14,2	14,4	0,2	143,008	-
-	6025	Berlin		110006	16,0	16,3	0,3	143,008	-
-	6025	Berlin		110006	17,986	18	0,014	143,008	-
-	6025	Berlin		110006	18,335	18,435	0,1	143,008	-
-	6025	Berlin		110006	19,4	19,603	0,203	143,008	-
-	6025	Berlin	6100, 6179, 6185	110006	19,962	20,041	0,079	143,008	-
-	6025	Berlin	6100, 6179, 6185	110006	20,041	20,125	0,084	143,008	-
-	6025	Berlin	6100, 6179, 6185	110006	20,125	20,147	0,022	143,008	-
-	6025	Berlin	6100, 6179, 6185	110006	21,303	21,45	0,147	143,008	-
-	6030	Berlin	6002, 6081, 6088	110009	1,708	1,818	0,11	17,6	-
-	6030	Berlin		110009	4,75	4,9	0,15	17,6	-
-	6030	Berlin		110009	4,9	5	0,1	17,6	-
-	6030	Berlin		110009	5,38	5,4	0,03	17,6	-
-	6030	Berlin		110009	5,4	5,6	0,2	17,6	-
-	6030	Berlin		110009	5,6	5,61	0,01	17,6	-
-	6030	Berlin		110009	5,84	5,98	0,14	17,6	-
-	6030	Berlin		110009	6,05	6,21	0,16	17,6	-
-	6030	Berlin		110009	6,39	6,49	0,1	17,6	-
-	6030	Berlin		110009	6,72	6,82	0,1	17,6	-
-	6030	Berlin		110009	6,85	6,90	0,05	17,6	-
-	6030	Berlin		110009	6,9	7	0,1	17,6	-
-	6030	Berlin		110009	7	7,1	0,1	17,6	-
-	6030	Berlin		110009	7,1	8,4	1,3	17,6	-
-	6030	Berlin		110009	8,4	8,5	0,1	17,6	-
-	6030	Berlin		110009	8,5	9,5	1	17,6	-
-	6030	Berlin		110009	9,5	9,6	0,1	17,6	-
-	6030	Berlin		110009	9,6	10,8	1,2	17,6	-
-	6030	Berlin		110009	10,8	10,9	0,1	17,6	-
-	6030	Berlin		110009	10,9	11	0,1	17,6	-
-	6030	Berlin		110009	11	11,1	0,1	17,6	-
-	6030	Berlin		110009	11,1	12,4	1,3	17,6	-
-	6030	Berlin		110009	12,4	12,6	0,2	17,6	-
-	6030	Berlin		110009	12,6	13,1	0,5	17,6	-
-	6030	Berlin		110009	13,1	13,2	0,1	17,6	-
-	6030	Berlin		110009	13,2	13,4	0,2	17,6	-
-	6030	Berlin		110009	13,4	13,5	0,1	17,6	-
-	6030	Berlin		110009	13,5	15	1,5	17,6	-
-	6030	Berlin		110009	15,6	16,3	0,7	17,6	-
-	6030	Berlin		110009	16,3	16,31	0,01	17,6	-
-	6032	Berlin		110004	5,61	6,3	0,69	63,692	-
-	6032	Berlin		110004	6,3	7,2	0,9	63,692	-
-	6032	Berlin		110004	7,2	7,632	0,432	63,692	-
-	6033	Berlin		110004	3,253	3,38	0,127	63,692	-
-	6033	Berlin		110004	3,748	3,929	0,181	63,692	-
-	6033	Berlin		110004	4,048	4,2	0,152	63,692	-
-	6033	Berlin	6177	110004	9,5	10	0,5	63,692	-
-	6033	Berlin	6177, 6184	110004	10	13	3	63,692	-
-	6033	Berlin	6184	110004	13,037	13,2	0,163	63,692	-
-	6033	Berlin	6184	110004	13,2	13,3	0,1	63,692	-
-	6033	Berlin	6184	110004	13,3	13,4	0,1	63,692	-
-	6033	Berlin	6184	110004	13,4	16,9	3,5	63,692	-
-	6033	Berlin	6118, 6184	110004	16,9	17,049	0,149	63,692	-
-	6033	Berlin	6024, 6118, 6184	110004	17,049	17,313	0,264	63,692	X65
-	6033	Berlin	6024	110004	17,313	17,675	0,362	63,692	X65
-	6033	Berlin	6024	110004	17,735	17,818	0,083	63,692	X65
-	6033	Berlin	6024, 6118	110004	17,818	17,979	0,161	63,692	X65
-	6033	Berlin	6024, 6118, 6184	110004	17,979	18,523	0,544	63,692	X65

LP-Nr | Nummer der Lärmschwerpunkte, **StrNr** | Streckennummer, **SaAb** | Nummer des Sanierungsabschnittes

GL | Gesamtlänge an km, **PKZ** = Priorisierungskennziffer des Sanierungsabschnittes

Bem | Bemerkung (X65: auf 65 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A), X57: auf 57 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A),

V: Lärmvorsorge, M: Machbarkeitsstudie)

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	von km	bis km	GL	PKZ	Bem
-	6033	Berlin	6024, 6118, 6184	110004	18,523	18,622	0,099	63,692	X65
-	6033	Berlin	6024, 6118, 6184	110004	18,622	18,731	0,109	63,692	X65
-	6033	Berlin	6024, 6118, 6184	110004	18,731	18,761	0,03	63,692	-
-	6035	Berlin	6134, 6171	110003	2,105	2,205	0,1	18,549	-
-	6035	Berlin	6134, 6171	110003	2,205	3,087	0,882	18,549	-
-	6035	Berlin		110003	3,997	4,108	0,111	18,549	-
-	6035	Berlin		110003	4,375	4,475	0,1	18,549	-
-	6036	Berlin	6035	110003	5,266	5,366	0,1	18,549	-
-	6036	Berlin	6035, 6132	110003	5,693	6,071	0,378	18,549	-
-	6036	Berlin	6132	110003	6,071	6,173	0,102	18,549	-
-	6036	Berlin	6132	110003	6,173	6,195	0,022	18,549	-
-	6036	Berlin	6132	110003	6,195	6,205	0,01	18,549	-
-	6036	Berlin	6132	110003	6,603	6,917	0,314	18,549	-
-	6036	Berlin	6132	110003	6,917	6,963	0,046	18,549	-
-	6036	Berlin	6132	110003	6,963	7,077	0,114	18,549	-
-	6036	Berlin	6132	110003	7,077	7,094	0,017	18,549	-
-	6036	Berlin	6132	110003	7,353	7,377	0,024	18,549	-
-	6036	Berlin	6132	110003	7,58	7,584	0,004	18,549	-
-	6036	Berlin	6132	110003	7,636	7,69	0,054	18,549	-
-	6036	Berlin	6132	110003	7,69	7,806	0,116	18,549	-
-	6036	Berlin	6132	110003	7,806	7,94	0,134	18,549	-
-	6036	Berlin	6132	110003	7,954	8,004	0,05	18,549	-
-	6036	Berlin	6132	110003	8,688	8,817	0,129	18,549	-
-	6036	Berlin	6132	110003	8,817	8,917	0,1	18,549	-
-	6036	Berlin	6132	110003	10,002	10,032	0,03	18,549	-
-	6036	Berlin	6132	110003	10,032	10,042	0,01	18,549	-
-	6036	Berlin	6132	110003	10,042	10,071	0,029	18,549	-
-	6036	Berlin	6132	110003	10,557	10,567	0,01	18,549	-
-	6036	Berlin	6132	110003	10,567	10,629	0,062	18,549	-
-	6036	Berlin	6132	110003	10,629	10,66	0,031	18,549	-
-	6036	Berlin	6132	110003	10,663	11,029	0,366	18,549	-
-	6036	Berlin	6132	110003	11,029	11,046	0,017	18,549	-
-	6036	Berlin	6132	110003	11,621	11,674	0,053	18,549	-
-	6036	Berlin	6132	110003	11,674	11,774	0,1	18,549	-
-	6039	Berlin	6036, 6132	110003	0	0,009	0,009	18,549	-
-	6039	Berlin	6132	110003	0,009	0,36	0,351	18,549	-
-	6039	Berlin	6132	120020	0,411	0,464	0,053	2,518	-
-	6067	Berlin		110002	0,84	0,94	0,1	60,84	-
-	6067	Berlin		110002	1,08	1,31	0,23	60,84	-
-	6067	Berlin	6012	110002	1,621	1,8	0,179	60,84	-
-	6067	Berlin	6012, 6160	110002	1,8	2,5	0,7	60,84	-
-	6067	Berlin	6012, 6160	110002	2,5	2,7	0,2	60,84	-
-	6067	Berlin	6012, 6160	110002	2,7	5,1	2,4	60,84	-
-	6067	Berlin		110002	5,4	6,2	0,80	60,84	-
-	6067	Berlin		110002	6,2	6,25	0,05	60,84	-
-	6067	Berlin		110002	6,27	6,3	0,03	60,84	-
-	6067	Berlin		110002	6,3	6,5	0,2	60,84	-
-	6067	Berlin		110002	7,26	7,3	0,04	60,84	-
-	6067	Berlin	6085	110002	7,3	8,555	1,255	60,84	-
-	6075	Berlin	6074, 6076, 6078	110002	0,601	1,02	0,419	60,84	-
-	6075	Berlin	6006, 6074, 6078	110002	1,02	1,206	0,186	60,84	-
-	6078	Berlin	6006	110002	8,501	8,633	0,132	60,84	-
-	6078	Berlin	6006	110002	8,633	9,679	1,046	60,84	-
-	6078	Berlin	6006	110002	9,94	10,196	0,256	60,84	-
-	6078	Berlin	6006	110002	10,196	10,439	0,243	60,84	-
-	6078	Berlin	6006	110002	10,439	10,803	0,364	60,84	-
-	6078	Berlin	6006	110002	10,803	10,905	0,102	60,84	-
-	6078	Berlin	6006	110002	10,905	11,15	0,245	60,84	-
-	6078	Berlin	6006	110002	11,15	11,373	0,223	60,84	-
-	6078	Berlin	6006	110002	11,373	11,527	0,154	60,84	-
-	6078	Berlin	6006	110002	11,527	11,684	0,157	60,84	-
-	6078	Berlin	6006	110002	11,684	11,708	0,024	60,84	-
-	6078	Berlin	6006	110002	11,708	12,304	0,596	60,84	-
-	6078	Berlin	6006	110002	12,304	12,399	0,095	60,84	-
-	6078	Berlin	6006	110002	12,399	12,537	0,138	60,84	-
-	6078	Berlin	6006	110002	12,537	12,942	0,405	60,84	-
-	6078	Berlin	6006	110002	12,942	13,079	0,137	60,84	-
-	6078	Berlin	6006	110002	13,079	13,206	0,127	60,84	-
-	6078	Berlin	6006	110002	13,206	13,306	0,1	60,84	-
-	6078	Berlin	6006	110002	13,306	13,468	0,162	60,84	-
-	6078	Berlin	6006	110002	13,468	13,673	0,205	60,84	-
-	6078	Berlin	6006	110002	13,673	13,768	0,095	60,84	-
-	6078	Berlin	6006	110002	13,768	13,868	0,1	60,84	-
-	6078	Berlin	6006	110002	13,868	13,873	0,005	60,84	-
-	6078	Berlin	6006	110002	13,873	14,037	0,164	60,84	-
-	6078	Berlin	6006	110002	14,037	14,039	0,002	60,84	-
-	6078	Berlin	6006	110002	14,039	14,099	0,06	60,84	-
-	6078	Berlin	6006	120009	14,099	14,119	0,02	6,311	-

LP-Nr | Nummer der Lärmschwerpunkte, **StrNr** | Streckennummer, **SaAb** | Nummer des Sanierungsabschnittes

GL | Gesamtlänge an km, **PKZ** = Priorisierungskennziffer des Sanierungsabschnittes

Bem | Bemerkung (X65: auf 65 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A), X57: auf 57 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A),

V: Lärmvorsorge, M: Machbarkeitsstudie)

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	von km	bis km	GL	PKZ	Bem
-	6080	Berlin		110001	25,592	25,713	0,12	107,963	-
-	6080	Berlin	6148, 6150	110001	25,949	26,173	0,224	107,963	-
-	6080	Berlin	6004, 6149, 6153	110001	26,399	26,499	0,1	107,963	-
-	6080	Berlin		110001	26,533	26,633	0,1	107,963	-
-	6080	Berlin		110001	26,645	26,746	0,101	107,963	-
-	6080	Berlin		110001	26,875	27,1	0,225	107,963	-
-	6080	Berlin		110001	27,1	27,4	0,3	107,963	-
-	6080	Berlin		110001	27,4	27,6	0,2	107,963	-
-	6080	Berlin		110001	27,6	28,9	1,3	107,963	-
-	6080	Berlin		110002	28,954	29,1	0,146	60,84	-
-	6080	Berlin	6006, 6011, 6012, 6069, 6070, 6072, 6074, 6075, 6076, 6078, 6160	110002	29,1	33,8	4,7	60,84	-
-	6080	Berlin	6012, 6072, 6160	110002	33,8	34,413	0,613	60,84	-
-	6080	Berlin	6012	110002	34,499	34,617	0,118	60,84	-
-	6080	Berlin		110002	34,812	35,07	0,258	60,84	-
-	6081	Berlin	6002, 6018, 6030, 6088, 6141	110009	2,865	3,039	0,174	17,6	-
-	6081	Berlin	6002, 6018, 6030, 6088	110009	3,039	3,1	0,061	17,6	-
-	6081	Berlin	6002	110009	8,439	8,5	0,061	17,6	X65
-	6081	Berlin	6002, 6083	110009	11,015	11,197	0,182	17,6	X65
-	6081	Berlin	6002	110009	11,197	11,2	0,003	17,6	X65
-	6081	Berlin	6002, 6500	110002	11,2	12,1	0,9	60,84	X65
-	6081	Berlin	6002, 6500	110002	12,1	12,4	0,3	60,84	X65
-	6081	Berlin	6002, 6500	110002	12,4	13	0,6	60,84	X65
-	6081	Berlin	6002	110002	13	13,025	0,025	60,84	-
-	6081	Berlin	6002	110002	13,5	13,7	0,2	60,84	-
-	6081	Berlin	6002	110002	13,7	13,811	0,111	60,84	-
-	6081	Berlin	6002	110002	13,9	14,1	0,2	60,84	-
-	6081	Berlin	6002	110002	14,1	14,4	0,3	60,84	-
-	6081	Berlin	6002	110002	14,4	16,084	1,684	60,84	-
-	6081	Panketal	6002	110002	16,084	16,1	0,016	60,84	-
-	6084	Berlin	6067, 6085, 6087	110002	-0,055	0,778	0,833	60,84	-
-	6084	Berlin	6002, 6081, 6083	110009	0,778	1,027	0,249	17,6	X65
-	6084	Berlin	6002, 6081, 6083	110009	1,027	1,053	0,026	17,6	X65
-	6084	Berlin	6002, 6081, 6083	110009	1,053	1,116	0,063	17,6	X65
-	6084	Berlin	6002, 6081, 6083	110009	1,116	1,163	0,047	17,6	X65
-	6100	Berlin	6185	120014	13,11	13,28	0,17	6,613	V
-	6100	Berlin	6185	120014	13,358	13,486	0,128	6,613	V
-	6100	Berlin	6185	120014	13,486	13,608	0,122	6,613	V
-	6100	Berlin	6185	120014	13,608	14,3	0,692	6,613	V
-	6100	Berlin		120014	14,7	14,8	0,1	6,613	V
-	6100	Berlin		120014	17,5	17,532	0,032	6,613	-
-	6106	Berlin	6097, 6107	110015	2,685	2,686	0,001	185,041	-
-	6106	Berlin	6107	110015	2,786	2,886	0,1	185,041	-
-	6106	Berlin	6020, 6107, 6170	110015	2,986	3,215	0,229	185,041	-
-	6106	Berlin	6020, 6107, 6170	110015	3,215	3,311	0,096	185,041	-
-	6107	Berlin	6020, 6106, 6170	150016	3,326	3,369	0,043	68,099	-
-	6107	Berlin	6020, 6170	150016	3,968	4,029	0,061	68,099	-
-	6107	Berlin	6020, 6170	150016	4,102	4,202	0,1	68,099	-
-	6107	Berlin	6020, 6170	150016	4,282	4,387	0,105	68,099	-
-	6107	Berlin	6020, 6170	150016	4,391	4,681	0,29	68,099	-
-	6107	Berlin	6020, 6170	150016	4,706	4,968	0,262	68,099	-
-	6107	Berlin	6020, 6170	150016	6,402	6,467	0,065	68,099	-
-	6107	Berlin		150016	6,785	6,885	0,1	68,099	-
-	6107	Berlin	6179	150016	8,275	8,3	0,025	68,099	-
-	6109	Berlin		110006	15,42	15,80	0,38	143,008	-
-	6109	Berlin		110006	15,9	16,6	0,7	143,008	-
-	6109	Berlin		110006	17	17,19	0,19	143,008	-
-	6118	Berlin	6013, 6109	110006	0,393	0,497	0,104	143,008	X65
-	6118	Berlin	6013, 6023, 6109	110006	0,929	0,995	0,066	143,008	X65
-	6118	Berlin	6013, 6020, 6042, 6109, 6170	110006	1,125	1,38	0,255	143,008	-
-	6118	Berlin	6013, 6109	110006	1,451	1,585	0,134	143,008	-
-	6118	Berlin	6024	110006	4,42	4,483	0,063	143,008	-
-	6118	Berlin	6024	110006	4,483	4,646	0,163	143,008	-
-	6118	Berlin	6024	110006	4,646	4,708	0,062	143,008	-
-	6118	Berlin	6024	110006	4,719	4,784	0,065	143,008	-
-	6118	Berlin	6024	110006	4,784	4,885	0,101	143,008	-
-	6118	Berlin	6024, 6184	110004	11,387	11,45	0,063	63,692	X65
-	6118	Berlin	6024, 6184	110004	11,608	11,757	0,149	63,692	X65
-	6118	Berlin	6024, 6184	110004	11,757	11,813	0,056	63,692	X65
-	6118	Berlin	6024	110004	13,538	14,26	0,722	63,692	X65
-	6118	Berlin	6110	110004	16	16,566	0,566	63,692	-
-	6126	Schönefeld	6008	120010	35,9	36,788	0,888	32,209	-
-	6126	Berlin	6008	120010	36,788	36,8	0,01	32,209	-

LP-Nr | Nummer der Lärmschwerpunkte, **StrNr** | Streckennummer, **SaAb** | Nummer des Sanierungsabschnittes

GL | Gesamtlänge an km, **PKZ** = Priorisierungskennziffer des Sanierungsabschnittes

Bem | Bemerkung (X65: auf 65 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A), X57: auf 57 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A),

V: Lärmvorsorge, M: Machbarkeitsstudie)

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	von km	bis km	GL	PKZ	Bem
-	6126	Berlin		110001	36,80	38,30	1,50	107,963	-
-	6126	Berlin		110001	38,30	38,60	0,30	107,963	X65
-	6126	Berlin		110001	38,60	38,95	0,35	107,963	X65
-	6126	Berlin		110001	38,95	39,10	0,15	107,963	X65
-	6126	Berlin		110001	39,1	39,5	0,40	107,963	X65
-	6126	Berlin	6145, 6146	110001	39,5	39,65	0,15	107,963	X65
-	6126	Berlin	6007, 6142, 6145, 6146, 6147	110001	39,65	41	1,35	107,963	X65
-	6126	Berlin	6144	110001	41	41,079	0,079	107,963	-
-	6126	Berlin	6144	110001	41,083	41,5	0,417	107,963	-
-	6126	Berlin	6144	110001	41,5	42,5	1	107,963	-
-	6126	Berlin	6143, 6144	110001	42,5	43,5	1	107,963	X65
-	6126	Berlin	6143	110001	43,5	43,9	0,4	107,963	-
-	6126	Berlin		110001	43,90	44,20	0,30	107,963	-
-	6126	Berlin		110001	44,20	44,21	0,01	107,963	-
-	6132	Berlin		110003	4,81	4,91	0,1	18,549	-
-	6132	Berlin		110003	4,96	5,1	0,14	18,549	-
-	6132	Berlin		110003	5,1	5,2	0,1	18,549	-
-	6132	Berlin	6172	110003	5,2	5,339	0,139	18,549	-
-	6132	Berlin	6172	110003	5,4	5,498	0,098	18,549	-
-	6132	Berlin	6172	110003	5,498	5,5	0,002	18,549	-
-	6132	Berlin	6172	110003	5,5	5,588	0,088	18,549	-
-	6132	Berlin	6172	110003	5,588	5,6	0,012	18,549	-
-	6132	Berlin	6172	110003	5,6	5,606	0,006	18,549	-
-	6132	Berlin	6036	110003	6,1	6,3	0,2	18,549	-
-	6132	Berlin	6036	110003	6,3	6,304	0,004	18,549	-
-	6132	Berlin	6036	110003	6,304	6,342	0,038	18,549	-
-	6132	Berlin	6036	110003	6,342	6,5	0,158	18,549	-
-	6132	Berlin	6036	110003	6,993	7,084	0,091	18,549	-
-	6132	Berlin	6036	110003	7,084	7,2	0,116	18,549	-
-	6132	Berlin	6036	110003	7,276	7,353	0,077	18,549	-
-	6132	Berlin	6036	110003	7,353	7,385	0,032	18,549	-
-	6132	Berlin	6036	110003	7,385	7,481	0,096	18,549	-
-	6132	Berlin	6036	110003	7,904	8,588	0,684	18,549	-
-	6132	Berlin	6036	110003	8,923	9,023	0,1	18,549	-
-	6132	Berlin	6036	110003	9,1	9,9	0,8	18,549	-
-	6132	Berlin	6036	110003	9,967	10,069	0,102	18,549	-
-	6132	Berlin	6036	110003	10,099	10,333	0,234	18,549	-
-	6132	Berlin	6036	110003	10,333	10,437	0,104	18,549	-
-	6132	Berlin	6036	110003	10,437	10,452	0,015	18,549	-
-	6132	Berlin	6036	110003	10,555	10,558	0,003	18,549	-
-	6132	Berlin	6036	110003	10,94	11,4	0,46	18,549	-
-	6132	Berlin	6036	110003	11,4	11,512	0,112	18,549	-
-	6135	Berlin		110003	7,08	7,2	0,12	18,549	-
-	6135	Berlin		110003	7,20	7,3	0,1	18,549	-
-	6135	Berlin		110003	7,30	7,59	0,29	18,549	-
-	6135	Berlin		110003	7,62	7,88	0,26	18,549	-
-	6135	Berlin		110003	8,22	8,32	0,1	18,549	-
-	6135	Berlin		110003	8,42	8,62	0,2	18,549	-
-	6135	Berlin		110003	8,66	8,76	0,1	18,549	-
-	6135	Berlin		110003	9,03	9,13	0,1	18,549	-
-	6135	Berlin		110003	9,17	9,31	0,14	18,549	-
-	6135	Berlin		110003	9,35	9,45	0,1	18,549	-
-	6135	Berlin		110003	9,74	9,84	0,1	18,549	-
-	6135	Berlin		110003	10	10,3	0,3	18,549	-
-	6135	Berlin		110003	10,3	10,39	0,09	18,549	-
-	6135	Berlin		110003	10,87	10,97	0,1	18,549	-
-	6135	Berlin		110003	11	11,1	0,1	18,549	-
-	6135	Berlin		110003	12,297	12,3	0,003	18,549	-
-	6135	Berlin		110003	12,3	12,4	0,1	18,549	-
-	6135	Berlin		110003	12,575	12,6	0,025	18,549	-
-	6135	Berlin		110003	12,6	12,7	0,1	18,549	-
-	6135	Berlin		110003	12,7	13,238	0,538	18,549	-
-	6135	Berlin		110003	13,25	13,5	0,26	18,549	-
-	6135	Berlin		110003	13,5	13,7	0,2	18,549	-
-	6135	Berlin		110003	13,7	14,9	1,2	18,549	-

LP-Nr | Nummer der Lärmschwerpunkte, **StrNr** | Streckennummer, **SaAb** | Nummer des Sanierungsabschnittes

GL | Gesamtlänge an km, **PKZ** = Priorisierungskennziffer des Sanierungsabschnittes

Bem | Bemerkung (X65: auf 65 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A), X57: auf 57 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A),

V: Lärmvorsorge, M: Machbarkeitsstudie)

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	von km	bis km	GL	PKZ	Bem
-	6135	Berlin		120004	14,90	14,91	0,01	11,288	
-	6140	Berlin	6139	110001	0,6	0,816	0,216	107,963	-
-	6140	Berlin		110001	0,96	1,05	0,1	107,963	-
-	6140	Berlin		110001	1,16	1,5	0,34	107,963	-
-	6140	Berlin	6004, 6070, 6152, 6153	110001	1,5	2,157	0,657	107,963	-
-	6140	Berlin	6153	110001	3,568	3,668	0,1	107,963	-
-	6140	Berlin	6153	110001	4,018	4,057	0,039	107,963	-
-	6143	Berlin		110003	0,95	1,08	0,13	107,963	-
-	6143	Berlin		120004	1,18	1,2	0,02	107,963	-
-	6143	Berlin		110001	1,2	1,4	0,2	107,963	-
-	6143	Berlin		110001	1,4	1,8	0,4	107,963	-
-	6143	Berlin		110001	1,8	2,1	0,3	107,963	-
-	6143	Berlin		110001	2,1	2,75	0,65	107,963	-
-	6143	Berlin		110001	3,98	4,08	0,1	107,963	-
-	6143	Berlin		110001	4,1	4,16	0,05	107,963	-
-	6148	Berlin	6004, 6149, 6153	110001	27,057	27,153	0,096	107,963	-
-	6148	Berlin	6004, 6149, 6153	110001	27,153	27,231	0,078	107,963	-
-	6148	Berlin	6004, 6149, 6153	110001	27,231	27,313	0,082	107,963	-
-	6153	Berlin	6004	110001	6,902	8,439	1,537	107,963	-
-	6153	Berlin	6004	110001	8,439	8,491	0,052	107,963	-
-	6153	Berlin	6004	110001	8,491	8,637	0,146	107,963	-
-	6153	Berlin	6004, 6148, 6149	110001	10,659	10,81	0,151	107,963	-
-	6153	Berlin	6004	110001	14,873	15,557	0,684	107,963	-
-	6153	Berlin	6004	110001	15,557	15,7	0,143	107,963	-
-	6153	Berlin	6004	110001	15,7	15,825	0,125	107,963	-
-	6153	Berlin	6004	110001	15,937	15,981	0,044	107,963	-
-	6153	Berlin	6004	110001	15,981	16	0,019	107,963	-
-	6153	Berlin	6004	110001	19,236	19,35	0,114	107,963	-
-	6153	Berlin	6004	110001	19,35	19,4	0,05	107,963	-
-	6153	Berlin	6004	110001	19,622	20,011	0,389	107,963	-
-	6153	Berlin	6004	110001	20,06	20,6	0,54	107,963	-
-	6153	Berlin	6004	110001	20,6	21,4	0,8	107,963	-
-	6153	Berlin	6004	110001	21,4	22,3	0,9	107,963	-
-	6153	Berlin	6004	110001	22,3	22,305	0,005	107,963	-
-	6153	Berlin	6004	120008	23,168	23,253	0,085	39,279	-
-	6153	Erkner	6004	120008	23,253	23,5	0,247	39,279	-
-	6171	Berlin		110003	0,55	0,58	0,03	18,549	-
-	6172	Berlin	6132	110003	24,647	24,782	0,135	18,549	-
-	6172	Berlin		110003	24,375	24,475	0,1	18,549	-
-	6172	Berlin		110003	24,502	24,647	0,15	18,549	-
-	6172	Berlin	6132	110003	24,982	24,983	0,001	18,549	-
-	6172	Berlin	6132	110003	24,989	25,112	0,123	18,549	-
-	6172	Berlin	6035	110003	25,882	26,045	0,163	18,549	-
-	6179	Berlin		110016	14,5	15,52	1,02	26,025	-
-	6179	Berlin	6185	110016		17,757	0,04	26,025	-
-	6183	Berlin	6182	110008	4,757	5,34	0,583	8,368	-
-	6183	Berlin	6182	110008	5,4	5,6	0,2	8,368	-
-	6183	Berlin	6182	110008	5,6	5,757	0,157	8,368	-
-	6183	Berlin	6182	110008	5,774	5,8	0,026	8,368	-
-	6183	Berlin	6182	110008	5,8	6,4	0,6	8,368	-
-	6183	Berlin	6182	110008	6,4	6,528	0,128	8,368	-
-	6183	Berlin	6182	110008	6,621	6,76	0,139	8,368	-
-	6183	Berlin	6182	110008	7,037	7,2	0,163	8,368	-
-	6183	Berlin	6182	110008	7,2	7,7	0,5	8,368	-
-	6183	Berlin		110008	7,7	8,7	1	8,368	-
-	6183	Berlin		110008	8,7	8,9	0,2	8,368	-
-	6183	Berlin		110008	8,9	9,1	0,2	8,368	-
-	6183	Berlin		110008	9,1	10,3	1,2	8,368	-
-	6183	Berlin		110008	10,3	10,5	0,2	8,368	-
-	6183	Berlin		110008	10,5	10,8	0,3	8,368	-
-	6183	Berlin		110008	10,8	11,2	0,4	8,368	-
-	6183	Berlin		110008	11,2	11,5	0,3	8,368	-
-	6183	Berlin		110008	11,53	11,8	0,27	8,368	-
-	6183	Berlin		110008	11,8	11,9	0,1	8,368	-
-	6183	Berlin		110008	13,97	14	0,03	8,368	-
-	6183	Berlin		110008	14	14,7	0,7	8,368	-
-	6183	Berlin		110008	14,7	14,8	0,1	8,368	-
-	6183	Berlin		110008	14,8	17,4	2,6	8,368	-
-	6183	Berlin		110008	17,4	17,42	0,02	8,368	-

LP-Nr | Nummer der Lärmschwerpunkte, **StrNr** | Streckennummer, **SaAb** | Nummer des Sanierungsabschnittes

GL | Gesamtlänge an km, **PKZ** = Priorisierungskennziffer des Sanierungsabschnittes

Bem | Bemerkung (X65: auf 65 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A), X57: auf 57 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A),

V: Lärmvorsorge, M: Machbarkeitsstudie)

Bielefeld

Anzahl der Einwohnenden: 332.552

Anzahl der Belasteten für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)

45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	≥ 70
6.883	2.966	1.525	569	66	0

Anzahl der Belasteten für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)

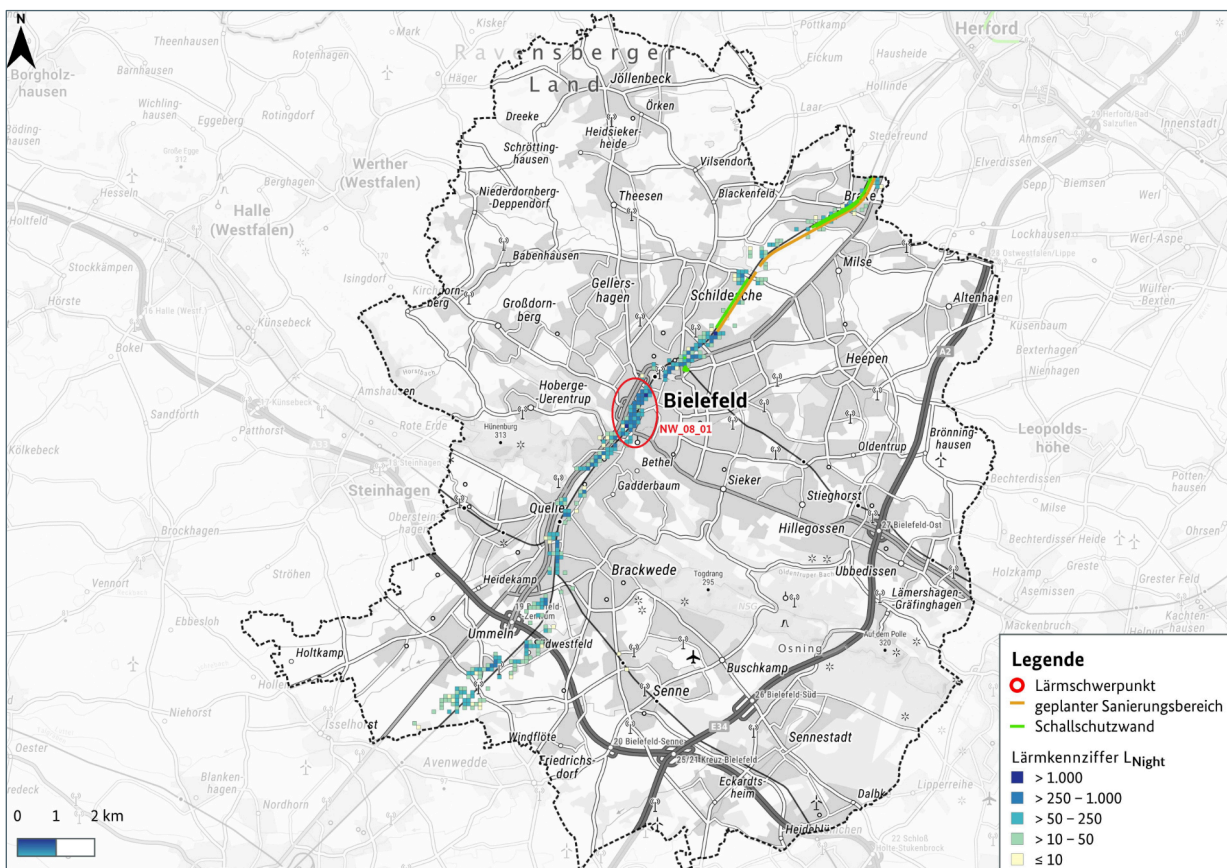
55-59	60-64	65-69	70-74	≥ 75
3.907	1.762	980	159	7

Pegelbereich in dB(A)	Belastete			
	Fläche (km ²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude
> 55	11,762	3.245	5	3
> 65	2,374	546	0	0
> 75	0,486	3	0	0

geschätzte Fälle starker HA*/HSD**

L_{DEN}	L_{Night}	L_{DEN}	L_{Night}
1.231	561	34.765	50.187

*Belästigung (high annoyance) / **Schlafstörung (high sleep disturbance)



Stellungnahme des Ballungsraumes Bielefeld

Der Ballungsraum Bielefeld hat keine Stellungnahme eingereicht.

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

[illegible]

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

StrNr	Sanierungsbereich	von km	bis km	GL	SSW	Höhe	SSD	StA	WE	StP
1700	Bielefeld - Bracke - Nord	101,4	107,2	5,82	4.634	3	-	1	143	1
1700	Bielefeld-Mitte	107,3	113,0	5,9	1.574	3	-	4	0	5
1700	Bielefeld Süd - Brackwede - Südhölter - Einzelgehöfte	113,0	120,4	7,4	2.065	3	-	2	0	5

StrNr | Streckennummer, **GL** | Gesamtlänge an km,

aktive Schallschutzmaßnahmen: SSW | Länge der Schallschutzwand in Metern, **Höhe** | Höhe der Schallschutzwand in Metern,

SSD | Schienenstegdämpfer in Metern in Metern, **StA**¹ | Stand der Sanierung der aktiven Schallschutzmaßnahme

passive Schallschutzmaßnahmen: WE | Anzahl der Wohneinheiten, **StP**² | Stand der Sanierung der passiv lärmsanierten Wohneinheiten

^{1,2} *Die Maßnahme ist (1) fertiggestellt, (2) im Bau, (3) in Bearbeitung oder (4) in Planung,

(5) Durchführung einer schalltechnischen Untersuchung und (6) geprüft ohne Umsetzung

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	von km	bis km	GL	PKZ	Bem
-	2990	Bielefeld	1700	50096	101,413	103,992	2,579	7,277	X57
-	2990	Bielefeld	1700	50096	103,992	104,292	0,3	7,277	-
-	2990	Bielefeld	1700	50096	104,292	104,868	0,576	7,277	X57
-	2990	Bielefeld	1700	50096	104,905	105,278	0,373	7,277	X57
-	2990	Bielefeld	1700	50096	105,522	107,297	1,775	7,277	X57

LP-Nr | Nummer der Lärmschwerpunkte, **StrNr** | Streckennummer, **SaAb** | Nummer des Sanierungsabschnittes

GL | Gesamtlänge an km, **PKZ** = Priorisierungskennziffer des Sanierungsabschnittes

Bem | Bemerkung (X65: auf 65 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A), X57: auf 57 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A),

V: Lärmvorsorge, M: Machbarkeitsstudie)

Bochum

Anzahl der Einwohnenden: 365.529

Anzahl der Belasteten für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)

45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	≥ 70
11.735	6.172	3.070	775	48	0

Anzahl der Belasteten für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)

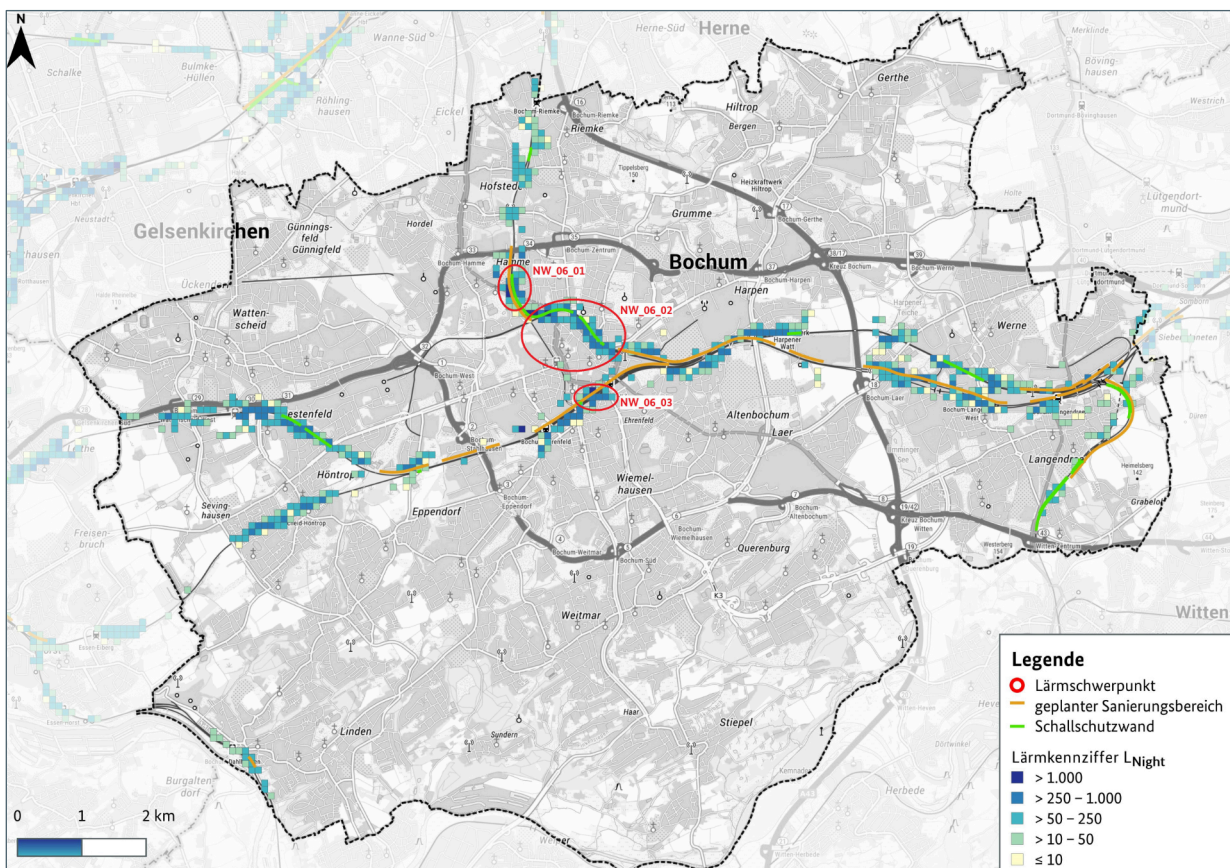
55-59	60-64	65-69	70-74	≥ 75
7.845	4.012	1.586	169	1

Pegelbereich in dB(A)	Belastete			
	Fläche (km ²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude
> 55	12,463	6.482	46	15
> 65	3,464	836	5	2
> 75	0,288	0	0	0

geschätzte Fälle starker HA*/HSD**

L_{DEN}	L_{Night}	Lärmkennziffer (LKZ)	
2.395	1.043	L_{DEN}	L_{Night}
		65.701	94.275

*Belästigung (high annoyance) / **Schlafstörung (high sleep disturbance)



Stellungnahme des Ballungsraumes Bochum

Beschreibung des Ballungsraums Bochum

Die Stadt Bochum ist eine große kreisfreie Stadt in der Metropole Ruhr mit einer Fläche von 145,6 km² und einer Bevölkerungszahl von 370.899 (Stand 31.12.2020). Sie ist baulich und verkehrlich eng mit ihren Nachbargemeinden verbunden. Im Süden grenzt das Stadtgebiet an die Ruhr. Hier haben sich u.a. wichtige Naherholungsgebiete entwickelt. Die Stadt ist über ein dichtes Netz des Straßen- und Schienenverkehrs erschlossen und mit den angrenzenden Städten und Gemeinden verbunden. So quert eine der Hauptmagistralen des Schienennetzes der DB-AG das Ballungsraumgebiet Bochum von West nach Ost und verbindet Bochum mit Essen und Dortmund. Die Ergebnisse der 4. Stufe Lärmkartierung zeigen, dass weiterhin eine hohe Anzahl von Menschen durch den Schienenverkehrslärm belastet wird. Grund hierfür sind insbesondere Güterzugstrecken mit einer hohen Anzahl von Zugbewegungen im Nachtzeitraum, die auch im Nahbereich von Wohnnutzungen verlaufen.

1. Lärmschwerpunkte im Ballungsraum Bochum an Schienenwegen des Bundes

Eine erste Auswertung der Lärmkartierungsergebnisse der 4. Stufe durch das Eisenbahnbundesamt (EBA) und eigene Berechnungen, auf Basis der vom EBA zur Verfügung gestellten Emissionsdaten („Akustische Schiene“), haben die folgenden Lärmschwerpunkte auf dem Gebiet der Stadt Bochum ergeben: Bahnlinie 2160: nördl. / südl. der Ottostr, nördl. der Fritz-Reuter-Str., Grünstr., Lohackerstr., Stephanstr. und Röntgenstraße. Bahnlinie 2160/2291: Engelsburger Straße. Bahnlinie 2160, 2150, 2158, 2291: Ehrenfeldstr. / Kronenstr., Rechener Str. / Kreuzstr., Hermannshöhe, Am Lohberg, Goerdelerhof, Brehlohstr., Harpener Straße. Bahnlinie 2151/2158: Kornharpener Str., Helstr. / Rüsingstr., Richardstr. – Castrop Str. und Im Uhlenwinkel. Bahnlinien 2125/2140: Oesterheidestr. und Am Glockenturm. Bahnlinien 2152/2153: Rensingstr., Berggate / Feldsieperstr. und Irmgardstraße. Bahnlinie 2190: Auf der Prinz, Staudengarten / Mohnweg, Rixenburg / Auf den Holln, Lehmkuhle und Salzstr. – Wallbaumweg. Die Lärmindizes L_{DEN} / L_{Night} liegen in den betroffenen Bereichen und Gebäudefassaden über 70/60 dB(A).

2. "Ruhige Gebiete"

Ein wesentlicher Inhalt der Lärmaktionsplanung ist auch die Ausweisung und Sicherung „Ruhiger Gebiete“ im Ballungsraum. Die Stadt Bochum prüft zurzeit eine Reihe von möglichen Potentialflächen für „Ruhige Gebiete“ die auch im Einflussbereich von Schienenwegen des Bundes liegen und deren Gesamtlärmbelastung auch durch den Schienenlärm verursacht und beeinträchtigt werden. Im Einzelnen sind dies Flächen an der Emilstraße, der KGV Bergmannsheil, der Schrebergarten Bochum Engelsburg, der Hofsteder Weiher, die Wennewiese, der Park Hamme, die Schmechtingswiese, die Harpener Teiche /Werne und die Flächen Bochum Barflies e.V. im Meerland. Bei der Lärmaktionsplanung des Eisenbahnbundesamtes sind die oben genannten Bereiche zu beachten und zu berücksichtigen.

3. Bauleitplanung

Bei der Lärmaktionsplanung des Eisenbahnbundesamtes sind auch die zurzeit in Bearbeitung befindlichen Bebauungspläne der Stadt Bochum zu berücksichtigen und eine Beeinträchtigung durch Schienenlärm zu vermeiden bzw. durch entsprechende Lärmschutzmaßnahmen zu reduzieren. Im Einzelnen sind dies, neben den rechtskräftigen Bebauungsplänen, die Bebauungspläne Nr. 832, 870a, 888, 901, 933, 979, 986, 997, 1000, 1001, 1004, 1008, 1009, 1011, 1012, 1017, 1027, 1034, 1035 und 1037. Die Pläne liegen im Bereich der Bahnlinien 2150-53, 2158, 2160, 2167, 2190, 2194, 2291 und 2400.

Die oben aufgeführten Bereiche sind bei der weiteren Lärmaktionsplanung zu berücksichtigen, entsprechende Lärminderungsmaßnahmen zu planen und mit der Stadt Bochum abzustimmen. Eine räumliche Abgrenzung der von einer hohen Lärmbelastung betroffenen Lärmschwerpunkte, den „Ruhigen Gebieten“ und den betroffenen Bebauungsplänen kann für die Lärmaktionsplanung gerne nachgereicht werden.

Eine im Stadtgebiet immer wieder auftretende Belastung durch den Schienenlärm ist das Kurvenquietschen im Bereich enger Gleisbögen und Weichen wie z. B. am Konrad-Adenauer-Platz (Bahnlinie Nr. 2194). Im Rahmen der Lärmaktionsplanung sind auch für dieses Lärmproblem wirksame Maßnahmen (z.B. Radschallabsorber, Schienenschmierung, Verzicht auf starre Achsen) zu prüfen und umzusetzen.

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 61														
1-01	1-02	1-03	1-04	1-05	1-06	2-01	2-02	2-03	2-04	3-01	3-02	3-03	3-04	4-01
45	15	0	1	0	0	56	3	1	0	0	2	6	53	3
4-02	4-03	4-04	4-05	4-06	4-07	4-08	4-09	4-10	4-11	4-12	5-01	5-02	5-03	5-04
2	17	38	5	9	26	19	2	6	12	41	3	6	15	37
5-05	5-06	5-07	5-08	6-01	6-02	6-03	6-04	6-05	6-06	6-07	6-08	6-09	6-10	6-11
4	2	7	44	5	5	20	29	2	8	11	40	3	5	14
6-12	7-01	7-02	7-03	7-04	7-05	7-06	7-07	7-08	7-09	7-10	7-11	7-12	7-13	7-14
36	1	4	13	43	11	12	15	19	22	12	12	11	12	6
7-15	7-16	7-17	7-18	7-19	7-20	7-21	7-22	7-23	7-24	8-01	8-02	8-03	8-04	8-05
12	28	29	12	9	6	21	13	11	12	23	8	14	15	15
8-06	8-07	8-08	8-09	8-10	8-11	8-12	8-13	8-14	8-15	8-16	8-17	8-18	8-19	8-20
7	21	17	5	10	13	32	5	3	18	35	14	7	16	23
8-21	8-22	8-23	8-24	8-25	8-26	8-27	8-28	9-01	9-02	9-03	9-04	9-05	9-06	9-07
12	7	12	28	25	13	10	12	38	17	3	53	8	0	24
9-08	9-09	9-10	9-11	9-12	9-13	9-14	9-15	10-01	10-02	10-03	10-04	10-05	10-06	10-07
23	11	43	11	4	23	14	17	0	26	33	7	42	8	0
10-08	10-09	10-10	10-11	10-12	10-13	10-14	10-15	11-01	11-02	11-03	11-04	11-04	11-05	12-01
42	15	7	44	7	0	28	31	9	2	5	2	29	11	21
12-02	12-03	12-04	12-05											
26	9	2	0											

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

StrNr	Sanierungsbereich	von km	bis km	GL	SSW	Höhe	SSD	StA	WE	StP
2140	Bochum (Knoten)									
2151	- Stockumer Straße									
2153	- Langendreerholz/Kalthardt									
2158	- Langendreer West									
2160	- Hamme	2	4,0							
2291	- Hofstede	54,5	56,7							
2505	- Riemke	16,7	20,7							
	- Nokia	146,1	154,3	27,8	4.588	3	-	1	349	1
	- Harpen West	8,5	16,0							
	- Wiescher Mühle	139,5	141,2							
	- Langendreer	48,9	51,0							
	- Wattenscheid									
	- Eppendorf									
	- Wattenscheid-Höntrup									

StrNr | Streckennummer, GL | Gesamtlänge an km,

aktive Schallschutzmaßnahmen: SSW | Länge der Schallschutzwand in Metern, Höhe | Höhe der Schallschutzwand in Metern,

SSD | Schienenstegdämpfer in Metern in Metern, StA¹ | Stand der Sanierung der aktiven Schallschutzmaßnahme

passive Schallschutzmaßnahmen: WE | Anzahl der Wohneinheiten, StP² | Stand der Sanierung der passiv lärmsanierten Wohneinheiten

^{1,2} *Die Maßnahme ist (1) fertiggestellt, (2) im Bau, (3) in Bearbeitung oder (4) in Planung,

(5) Durchführung einer schalltechnischen Untersuchung und (6) geprüft ohne Umsetzung

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	von km	bis km	GL	PKZ	Bem
NW 06 01	2152	Bochum	2153	50028	0,548	1,241	0,693	29,855	X65
NW 06 01	2152	Bochum	2153	50028	1,241	1,316	0,075	29,855	-
NW 06 03	2160	Bochum	2150, 2194, 2291	50028	15	16	1	29,855	X65
-	2140	Bochum	2158	50028	0,256	0,312	0,056	29,855	X65
-	2140	Bochum	2158	50028	0,45	0,614	0,164	29,855	X65
-	2140	Bochum	2142, 2190	50028	0,953	1,2	0,247	29,855	-
-	2140	Bochum	2125	50028	1,2	3	1,8	29,855	X65
-	2140	Bochum		50028	3,026	3,1	0,074	29,855	-
-	2140	Bochum		50028	3,10	4,00	0,90	29,855	X65
-	2140	Bochum		50028	4,00	4,251	0,251	29,855	-
-	2140	Bochum		50028	4,331	4,4	0,069	29,855	-
-	2142	Bochum	2151, 2158, 2190	50028	0,174	0,456	0,282	29,855	-
-	2142	Bochum	2140, 2151, 2158, 2190	50028	0,457	0,738	0,281	29,855	-
-	2151	Bochum		50028	49,04	50,5	1,46	29,855	X65
-	2151	Bochum	2150, 2158	50028	50,5	51,279	0,779	29,855	-
-	2151	Bochum	2150, 2158, 2190	50028	51,279	51,442	0,163	29,855	X65
-	2151	Bochum	2150, 2158, 2190	50028	51,442	52,268	0,826	29,855	X65
-	2151	Bochum	2158, 2190	50028	52,321	52,73	0,409	29,855	X65
-	2151	Bochum	2158, 2190	50028	52,73	52,749	0,019	29,855	X65
-	2151	Bochum	2190	50028	52,749	53,026	0,277	29,855	-
-	2151	Bochum	2190	50028	53,3	53,5	0,2	29,855	-
-	2151	Bochum	2190	50028	53,5	53,7	0,2	29,855	-
-	2151	Bochum	2190	50028	53,731	53,832	0,101	29,855	-
-	2151	Bochum	2190	50028	54,5	56,4	1,9	29,855	X65
-	2151	Bochum	2190	50028	56,4	56,7	0,3	29,855	X65
-	2151	Bochum	2190	50028	56,7	56,796	0,096	29,855	-
-	2152	Bochum		50028	0,174	0,2	0,026	29,855	-
-	2152	Bochum		50028	0,2	0,356	0,156	29,855	X65
-	2152	Bochum	2153	50028	0,356	0,5	0,144	29,855	X65
-	2152	Bochum	2153	50028	0,5	0,548	0,048	29,855	X65
-	2152	Bochum	2153	50028	1,316	1,341	0,025	29,855	-
-	2152	Bochum	2153	50028	1,342	1,427	0,085	29,855	X65
-	2153	Bochum		50028	15,831	15,899	0,068	29,855	-
-	2153	Bochum		50028	15,917	16,113	0,196	29,855	-
-	2153	Bochum		50028	16,239	16,467	0,228	29,855	-
-	2153	Bochum	2152	50028	17,885	18	0,115	29,855	X65
-	2153	Bochum		50028	18	18,024	0,024	29,855	-
-	2153	Bochum		50028	18,081	18,3	0,219	29,855	-
-	2153	Bochum		50028	18,3	18,7	0,4	29,855	X65
-	2153	Bochum		50028	18,799	19	0,201	29,855	-
-	2153	Bochum		50028	19	19,7	0,7	29,855	X65
-	2153	Bochum		50028	19,7	20	0,3	29,855	-
-	2153	Bochum		50028	20	20,1	0,1	29,855	X65
-	2153	Bochum		50028	20,1	20,284	0,184	29,855	-
-	2153	Bochum		50028	20,3	20,7	0,4	29,855	X65
-	2153	Bochum		50028	20,7	20,765	0,065	29,855	-
-	2158	Bochum	2150, 2190	50028	146,022	146,2	0,178	29,855	-
-	2158	Bochum	2150, 2151, 2190	50028	146,2	146,992	0,792	29,855	X65
-	2158	Bochum		50028	150,3	150,9	0,6	29,855	X65
-	2158	Bochum		50028	150,9	150,94	0,04	29,855	-
-	2158	Bochum		50028	151,16	151,2	0,04	29,855	-
-	2158	Bochum		50028	151,2	152,6	1,4	29,855	X65
-	2158	Bochum		50028	152,6	152,67	0,07	29,855	X65
-	2158	Bochum		50028	152,67	152,8	0,13	29,855	-
-	2158	Bochum	2140	50028	152,8	153,48	0,68	29,855	X65
-	2158	Bochum		50028	154,3	154,43	0,13	29,855	X65
-	2158	Bochum	2140, 2142	50028	153,521	153,661	0,14	29,855	X65
-	2158	Bochum	2140, 2142	50028	153,828	154,3	0,472	29,855	X65
-	2158	Dortmund	2125, 2151	50031	154,828	154,9	0,072	7,733	X65
-	2160	Bochum		50028	8,242	8,363	0,121	29,855	-
-	2160	Bochum		50028	8,395	8,5	0,105	29,855	-
-	2160	Bochum		50028	8,5	9	0,5	29,855	X65
-	2160	Bochum		50028	9	9,444	0,444	29,855	-
-	2160	Bochum		50028	9,6	12,1	2,5	29,855	X65
-	2160	Bochum	2291	50028	12,183	12,5	0,317	29,855	-
-	2160	Bochum	2291	50028	12,5	12,8	0,3	29,855	X65
-	2160	Bochum	2291	50028	12,8	12,938	0,138	29,855	-
-	2160	Bochum	2291	50028	13,199	13,419	0,22	29,855	-
-	2160	Bochum	2291	50028	13,423	13,717	0,294	29,855	-
-	2160	Bochum	2291	50028	13,91	14,099	0,189	29,855	-
-	2160	Bochum	2291	50028	14,732	15	0,268	29,855	-
-	2160	Bochum	2150, 2291	50028	16	16,086	0,086	29,855	-
-	2190	Bochum	2151	50028	6,871	7,232	0,361	29,855	-
-	2190	Bochum	2151	50028	8,294	8,3	0,006	29,855	-
-	2190	Bochum	2151	50028	8,3	8,5	0,2	29,855	-
-	2291	Bochum		50028	139,585	139,7	0,115	29,855	-
-	2291	Bochum		50028	139,7	140,4	0,7	29,855	X65
-	2291	Bochum		50028	140,4	140,586	0,186	29,855	-
-	2291	Bochum		50028	140,692	140,7	0,008	29,855	-
-	2291	Bochum		50028	140,7	141,2	0,5	29,855	X65
-	2291	Bochum		50028	141,2	141,4	0,2	29,855	-
-	2291	Bochum		50028	141,4	141,423	0,023	29,855	-
-	2400	Bochum	2167	50023	45,374	45,517	0,143	59,714	-

LP-Nr | Nummer der Lärmschwerpunkte, **StrNr** | Streckennummer, **SaAb** | Nummer des Sanierungsabschnittes

GL | Gesamtlänge an km, **PKZ** = Priorisierungskennziffer des Sanierungsabschnittes

Bem | Bemerkung (X65: auf 65 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A), X57: auf 57 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A),

V: Lärmvorsorge, M: Machbarkeitsstudie)

Bonn

Anzahl der Einwohnenden: 325.490

Anzahl der Belasteten für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)

45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	≥ 70
23.597	13.391	8.332	5.624	3.740	292

Anzahl der Belasteten für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)

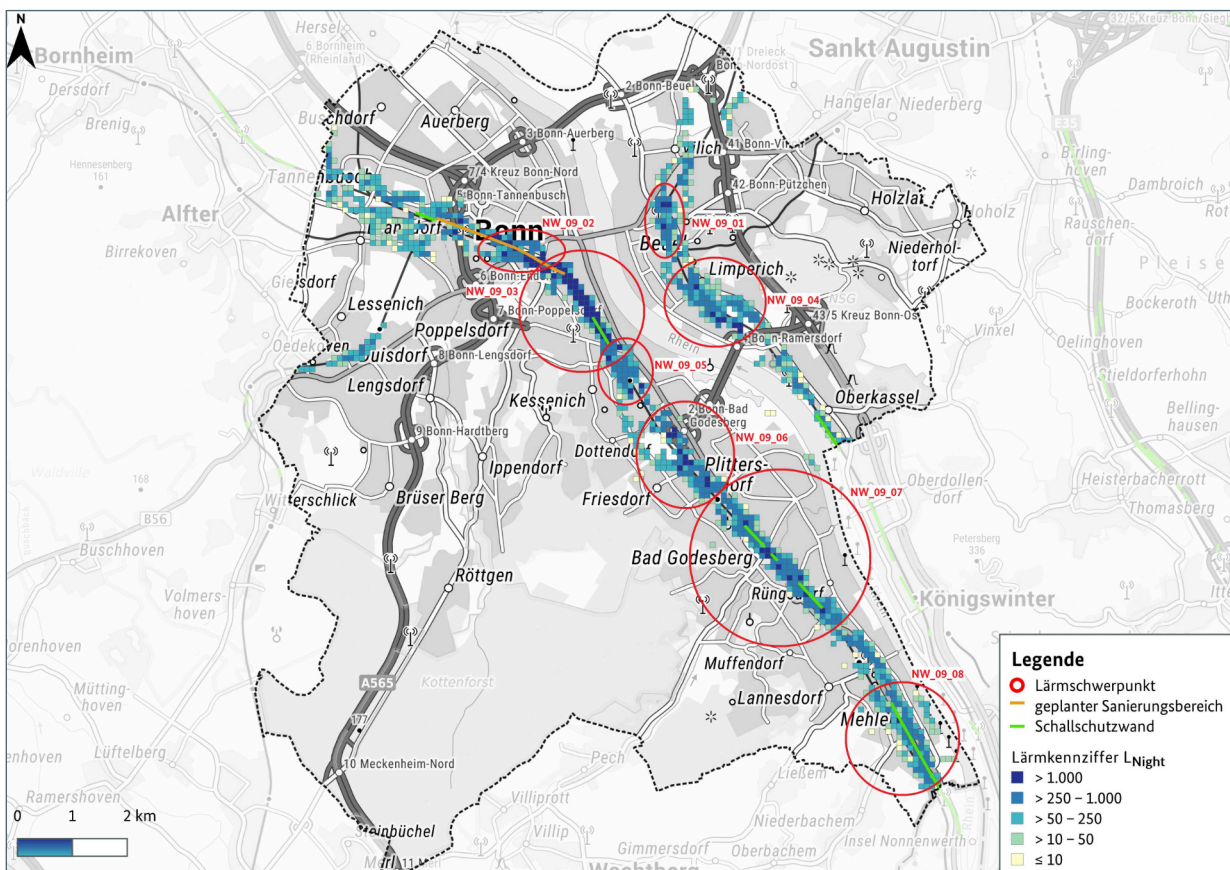
55-59	60-64	65-69	70-74	≥ 75
14.840	9.231	5.737	4.696	798

Pegelbereich in dB(A)	Belastete			
	Fläche (km ²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude
> 55	13,411	16.811	84	14
> 65	4,262	5.348	23	3
> 75	1,07	380	0	0

geschätzte Fälle starker HA*/HSD**

L _{DEN}	L _{Night}	L _{DEN}	L _{Night}
7.689	4.481	260.529	379.493

*Belästigung (high annoyance) | **Schlafstörung (high sleep disturbance)



Stellungnahme des Ballungsraumes Bonn

Die an den beiden Haupttrassen der Deutschen Bahn AG (DB AG) gelegenen Flächen sind die am stärksten durch Verkehrslärm vorbelasteten Areale im Bonner Stadtgebiet.

Durch die geänderten Vorgaben zur statistischen Auswertung im Vergleich zur vorangegangenen Kartierung lassen sich die Belastetenzahlen der aktuellen Erhebung nicht miteinander vergleichen. Aussagen zur Entwicklung der Lärmbelastung in Bonn können deshalb nicht abgeleitet werden.

Das sogenannte Lärmsanierungsprogramm an den Schienenwegen des Bundes wurde in der Ortsdurchfahrt Bonn im Jahr 2008 abgeschlossen. In der Zwischenzeit wurden die Sanierungspegel für Wohngebiete auf 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht abgesenkt. Auch im Hinblick auf den Wegfall des Schienenbonus würden im Falle einer erneuten Bestandsaufnahme daher sehr viel mehr Bonner, die entlang der Haupteisenbahnstrecken wohnen, Anspruch auf Leistungen auf Grundlage dieses Lärmsanierungsprogramms haben. Aus diesem Grund wird im Interesse der Betroffenen eine möglichst zeitnahe Überprüfung für Bonn als erforderlich angesehen.

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 88														
1-01	1-02	1-03	1-04	1-05	1-06	2-01	2-02	2-03	2-04	3-01	3-02	3-03	3-04	4-01
56	29	2	0	0	1	83	5	0	0	1	1	6	79	5
4-02	4-03	4-04	4-05	4-06	4-07	4-08	4-09	4-10	4-11	4-12	5-01	5-02	5-03	5-04
6	19	57	13	17	33	22	3	8	18	59	6	31	41	9
5-05	5-06	5-07	5-08	6-01	6-02	6-03	6-04	6-05	6-06	6-07	6-08	6-09	6-10	6-11
1	3	9	75	8	16	29	31	4	10	27	43	2	7	13
6-12	7-01	7-02	7-03	7-04	7-05	7-06	7-07	7-08	7-09	7-10	7-11	7-12	7-13	7-14
64	1	10	16	60	7	12	17	48	37	15	8	16	14	21
7-15	7-16	7-17	7-18	7-19	7-20	7-21	7-22	7-23	7-24	8-01	8-02	8-03	8-04	8-05
20	28	53	7	8	11	38	22	11	7	27	13	22	18	15
8-06	8-07	8-08	8-09	8-10	8-11	8-12	8-13	8-14	8-15	8-16	8-17	8-18	8-19	8-20
23	20	23	6	17	29	32	4	11	13	59	18	15	23	28
8-21	8-22	8-23	8-24	8-25	8-26	8-27	8-28	9-01	9-02	9-03	9-04	9-05	9-06	9-07
13	18	21	31	24	29	13	10	70	14	1	68	17	1	29
9-08	9-09	9-10	9-11	9-12	9-13	9-14	9-15	10-01	10-02	10-03	10-04	10-05	10-06	10-07
38	13	61	19	6	46	23	11	2	24	61	4	64	14	4
10-08	10-09	10-10	10-11	10-12	10-13	10-14	10-15	11-01	11-02	11-03	11-04	11-04	11-05	12-01
60	20	30	42	13	2	34	48	3	10	13	17	36	8	19
12-02	12-03	12-04	12-05											
45	13	7	1											

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

StrNr	Sanierungsbereich	von km	bis km	GL	SSW	Höhe	SSD	StA	WE	StP
2324	Bonn-Beuel	88,8	90,2	1,4	0	-	-	5	0	5
2324	Bonn - Beuel - Limperich	91,2	92,1	0,9	0	-	-	5	0	5
2324	Bonn-Oberkassel	93,3	95,2	1,9	1.229	2	-	1	86	1
2630	Bonn-Tannenbusch	27,4	29,7	2,3	346	2	-	1	18	1
2630	Bonn (1/2)	30,4 32,2	32,1 34,4	3,9	0	-	-	1	1.015	1
2630	Bonn-Bad Godesberg	36,3	40,4	4,1	1.388	2	-	1	602	1
2630	Bonn-Mehlem	40,8	43,9	3,1	1.700	2	-	1	189	1

StrNr | Streckennummer, GL | Gesamtlänge an km,

aktive Schallschutzmaßnahmen: SSW | Länge der Schallschutzwand in Metern, Höhe | Höhe der Schallschutzwand in Metern,

SSD | Schienenstegdämpfer in Metern, StA¹ | Stand der Sanierung der aktiven Schallschutzmaßnahme

passive Schallschutzmaßnahmen: WE | Anzahl der Wohneinheiten, StP² | Stand der Sanierung der passiv lärmsanierten Wohneinheiten

^{1,2} *Die Maßnahme ist (1) fertiggestellt, (2) im Bau, (3) in Bearbeitung oder (4) in Planung,

(5) Durchführung einer schalltechnischen Untersuchung und (6) geprüft ohne Umsetzung

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	von km	bis km	GL	PKZ	Bem
NW_09_02	2630	Bonn	2645	50038	30,4	32,1	1,7	86,901	X65
NW_09_02	2630	Bonn	2645	50038	32,1	32,2	0,1	86,901	-
-	2324	Bonn		50040	87,378	87,4	0,022	225,852	-
-	2324	Bonn		50040	87,4	88,8	1,4	225,852	-
-	2324	Bonn		50040	90,2	91,2	1	225,852	-
-	2324	Bonn		50040	92,1	93,3	1,2	225,852	-
-	2324	Bonn		50040	93,3	94,7	1,4	225,852	X65
-	2324	Bonn		50040	94,7	95,2	0,5	225,852	X65
-	2324	Bonn		50039	95,2	95,334	0,134	82,644	X65
-	2630	Bonn		50038	27,318	27,4	0,082	86,901	X57
-	2630	Bonn		50038	27,4	29,7	2,3	86,901	X65
-	2630	Bonn	2645	50038	29,7	30,1	0,4	86,901	X65
-	2630	Bonn	2645	50038	30,1	30,4	0,3	86,901	X65
-	2630	Bonn		50038	32,2	34,4	2,2	86,901	X65
-	2630	Bonn		50038	34,4	35	0,6	86,901	-
-	2630	Bonn		50038	35	35,1	0,1	86,901	-
-	2630	Bonn		50038	35,1	35,4	0,3	86,901	-
-	2630	Bonn		50038	35,4	35,8	0,4	86,901	-
-	2630	Bonn		50038	35,8	36,3	0,5	86,901	-
-	2630	Bonn		50038	36,3	40,4	4,1	86,901	X65
-	2630	Bonn		50038	40,4	40,8	0,4	86,901	X65
-	2630	Bonn		50038	40,8	43,885	3,085	86,901	X65

LP-Nr | Nummer der Lärmschwerpunkte, **StrNr** | Streckennummer, **SaAb** | Nummer des Sanierungsabschnittes

GL | Gesamtlänge an km, **PKZ**= Priorisierungskennziffer des Sanierungsabschnittes

Bem | Bemerkung (X65: auf 65 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A), X57: auf 57 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A),

V: Lärmvorsorge, M: Machbarkeitsstudie)

Bottrop

Anzahl der Einwohnenden: 117.364

Anzahl der Belasteten für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)

45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	≥ 70
3.722	1.459	339	82	1	0

Anzahl der Belasteten für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)

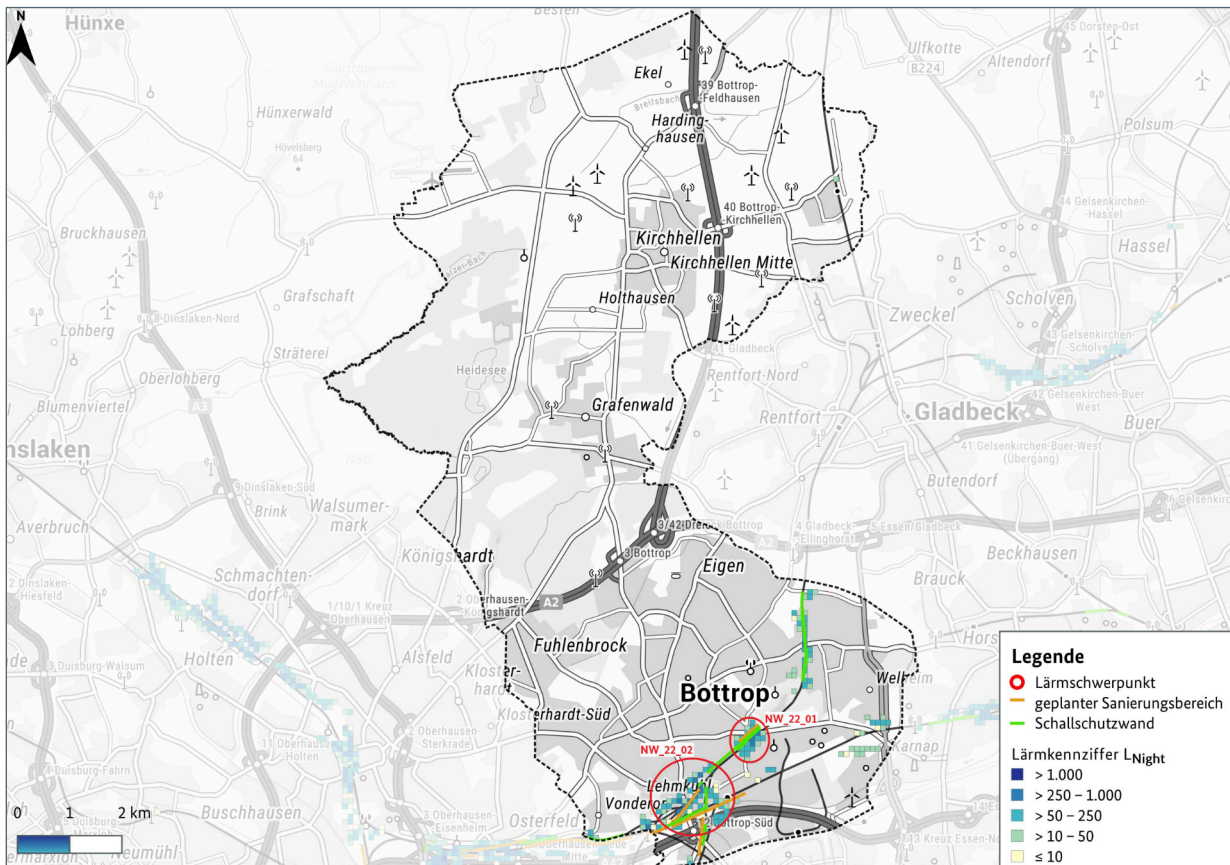
55-59	60-64	65-69	70-74	≥ 75
1.812	540	107	18	0

Pegelbereich in dB(A)	Belastete			
	Fläche (km ²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude
> 55	5,389	1.180	1	0
> 65	1,176	60	0	0
> 75	0,112	0	0	0

geschätzte Fälle starker HA*/HSD**

L _{DEN}	L _{Night}	Lärmkennziffer (LKZ)	
393	173	L _{DEN}	L _{Night}
		8.994	15.697

*Belästigung (high annoyance) / **Schlafstörung (high sleep disturbance)



Stellungnahme des Ballungsraumes Bottrop

Der Summenpegel ist in der Lärmkartierung nach den Vorgaben der EU nicht darzustellen. Dennoch ist der Summenpegel vorhanden. Bei der Planung aktiver und passiver Lärmschutzmaßnahmen sollten insbesondere im Bottroper Süden bei Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen zugunsten der Anwohner entschieden werden. Das gilt insbesondere für Bereiche von Schienenstrecken neben den Autobahnen A42 (und zukünftig A52), sowie relevanten Landesstraßen (z.B. der L631).



Beispiele:

Bild 1 Stadtteil Ebel (südlich der A42) mit aktuellem Neubau einer Eisenbahnbrücke ohne Lärmoptimierung (oben)

Bild 2 Im Brahmkamp (nördlich der A42): zwei Schienenstrecken sowie Rangierstrecke und Autobahn im Umfeld (unten)



Rangierbahnhof Oberhausen/ angrenzend direkt an Bottrop (siehe Bild 3)

Es sollen nach den EU Vorgaben keine Maßnahmen ausgearbeitet werden.

Es befinden sich hier Wohnhäuser stark betroffene Bürger und neben dem Rangierbahnhof auch weitere Gleise der DB.

Die Neubewertung der Situation ist für den Ortsteil Vonderort ist entsprechend wichtig für den Ortsteil. Das Gelände steigt an, sodass die nur geringe Abschirmung durch die vorhandene Lärmschutzwand an den Gleisen keinen ausreichenden Lärmschutz für den Stadtteil bringt.

Passive Maßnahmen direkt an der Bahn bringen für die 2. Reihe keinen Schutz und natürlich auch nicht für die Außenwohnbereiche.

Bei der Neubetrachtung sollte zumindest ein Anteil für den Summenpegel der freien Strecke und dem Rangierbahnhof in Hinblick auf eine Vorsorgepflicht angesetzt werden. Insbesondere auch in Hinblick auf einen zukünftigen Ausbau der Strecke und des Rangierbahnhofes für weitere Güterzüge (im Rahmen des Betuwe-Ausbaus).



Prognose mit Betuwe Ausbau

Bottrop ist zukünftig von einem deutlichen Mehrverkehr betroffen. Es werden hier jedoch keine Maßnahmen wie bei einer Neubaustrecke eingeplant trotz einer teilweise fast Verdopplung der Verkehre für den Prognosefall. Problematisch sind Lärmschutzwände, die plötzlich aufhören, (wegen zu wenigen Betroffenen im Zuge des Wirtschaftlichkeitsnachweises). Dadurch ergibt sich für diese Wohnhäuser eher sogar eine Verschlechterung, da der Lärm nicht leise zunimmt, sondern es plötzlich dann direkt laut wird (vgl. Bild 4: Horster Straße).

Neubaubereiche an Bahnstrecken

Diese können in der Regel nicht realisiert werden, da der Grundstückseigentümer keine reale Chance hat aktive Schallschutzmaßnahmen auf dem Grundstück der Bahn umzusetzen (vgl. Bild 5: Im Boytal – Lärmschutzwand wurde nicht über die Brücke ausgeführt, daher ist die Neuentwicklung der Gewerbefläche nicht möglich). Es werden grundsätzlich keine vorsorglichen Maßnahmen vorgesehen, da aktuell keine Betroffenen vorhanden sind. Im Zuge der Wohnungsknappheit bedarf es hier eine Lösung. (beispielsweise: in Bereichen wo sich Bebauung befindet und teilweise noch Freiflächen, sollte grundsätzlich eine 2 m absorbierende Wand umgesetzt werden.) Die Vorteile: zeitnahe Umsetzung von Wohnbauprojekten wird ermöglicht (mit einer Kombination aktiver und passiver Schallschutzmaßnahmen) und keine Verlärmung ruhiger Gebiete (Ruheinseln in Wohngebieten); zusätzlich ist eine Sicherung der Gleise gegeben (vor z. B. spielende Kinder etc.).

Brückenbauwerke

Brücken sind oft lärmtechnisch extrem relevant. Aber nur wenige Brücken sind auch schalltechnisch optimiert. Die Brückenzuschläge sind pauschal und auch ist die Zuordnung der Brücken zu den Zuschlägen oft schwierig. Mit der Lärmaktionsplanung besteht das Angebot der Bürgerbeteiligung. Allerdings sind die Aussagen der oft nur wenigen Teilnehmer subjektiv. Aufgrund der Nähe vieler Wohnhäuser zu Brückenbauwerken wäre eine messtechnische Überprüfung der Berechnungsansätze u.E. zu empfehlen.

**Weitere Hinweise**

Eine Umsetzung von PV-Anlagen an den Lärmschutzwänden sollte grundsätzlich eingeplant werden.

Die Lärmkarten sind eine wichtige Information für unsere Bürger. Zum Thema Erschütterungen wären auch Aussagen wünschenswert (in Form eines Leitfadens und mit einem Angebot mit Ersteinschätzungen zur Beurteilung für Bauherren und Behörden).



Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 23														
1-01	1-02	1-03	1-04	1-05	1-06	2-01	2-02	2-03	2-04	3-01	3-02	3-03	3-04	4-01
18	5	0	0	0	0	23	0	0	0	0	0	2	21	2
4-02	4-03	4-04	4-05	4-06	4-07	4-08	4-09	4-10	4-11	4-12	5-01	5-02	5-03	5-04
4	5	12	4	6	9	3	0	0	7	16	5	6	8	4
5-05	5-06	5-07	5-08	6-01	6-02	6-03	6-04	6-05	6-06	6-07	6-08	6-09	6-10	6-11
0	0	3	20	0	1	9	13	1	1	7	14	1	5	1
6-12	7-01	7-02	7-03	7-04	7-05	7-06	7-07	7-08	7-09	7-10	7-11	7-12	7-13	7-14
15	0	2	10	11	1	2	3	17	4	4	3	12	5	1
7-15	7-16	7-17	7-18	7-19	7-20	7-21	7-22	7-23	7-24	8-01	8-02	8-03	8-04	8-05
6	11	10	1	6	6	3	3	5	11	7	7	4	4	4
8-06	8-07	8-08	8-09	8-10	8-11	8-12	8-13	8-14	8-15	8-16	8-17	8-18	8-19	8-20
4	9	5	1	3	10	9	2	4	6	11	6	3	5	7
8-21	8-22	8-23	8-24	8-25	8-26	8-27	8-28	9-01	9-02	9-03	9-04	9-05	9-06	9-07
4	2	7	9	6	3	8	5	19	3	1	21	1	1	8
9-08	9-09	9-10	9-11	9-12	9-13	9-14	9-15	10-01	10-02	10-03	10-04	10-05	10-06	10-07
7	8	15	4	4	11	4	6	2	12	9	1	18	4	1
10-08	10-09	10-10	10-11	10-12	10-13	10-14	10-15	11-01	11-02	11-03	11-04	11-04	11-05	12-01
17	5	3	16	4	1	16	6	1	0	0	1	7	14	3
12-02	12-03	12-04	12-05											
15	3	2	0											

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

StrNr	Sanierungsbereich	von km	bis km	GL	SSW	Höhe	SSD	StA	WE	StP
2250	Bottrop-Vorderort	1,97	3,52	1,55	660	2		1	188	1
2206	Bottrop (Knoten)	12,2	13,4							
2206	- Welheim Süd	15,8	16,7							
2206	- Lehmkuhle	16,7	17,0							
2242	- Gerschede	0,7	1,1	7,20	6.430	2		1	92	1
2250	- Bottrop (1)	3,7	4,3							
2250	- Bottrop (2)	4,3	6,3							
2250	- Boy	7,3	9,1							

StrNr | Streckennummer, GL | Gesamtlänge an km,

aktive Schallschutzmaßnahmen: SSW | Länge der Schallschutzwand in Metern, Höhe | Höhe der Schallschutzwand in Metern,

SSD | Schienenstegdämpfer in Metern, StA¹ | Stand der Sanierung der aktiven Schallschutzmaßnahme

passive Schallschutzmaßnahmen: WE | Anzahl der Wohneinheiten, StP² | Stand der Sanierung der passiv lärmsanierten Wohneinheiten

^{1,2} *Die Maßnahme ist (1) fertiggestellt, (2) im Bau, (3) in Bearbeitung oder (4) in Planung,

(5) Durchführung einer schalltechnischen Untersuchung und (6) geprüft ohne Umsetzung

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	von km	bis km	GL	PKZ	Bem
NW_22_01	2250	Bottrop	2242, 2246	50027	5,596	6,04	0,444	26,91	X65
NW_22_02	2206	Bottrop	2242, 2243	50027	16,1	16,9	0,8	26,91	X65
NW_22_02	2246	Bottrop	2248, 2250	50027	12,76	13,584	0,824	26,91	X65
NW_22_02	2246	Bottrop	2250	50027	13,584	13,777	0,193	26,91	-
NW_22_02	2246	Bottrop	2206	50027	13,777	13,823	0,046	26,91	X65
NW_22_02	2246	Bottrop	2206, 2253	50027	13,823	14,004	0,181	26,91	-
-	2206	Bottrop		50027	12,166	12,2	0,034	26,91	-
-	2206	Bottrop		50027	12,2	12,5	0,3	26,91	X65
-	2206	Bottrop		50027	12,5	13,28	0,78	26,91	X65
-	2206	Bottrop		50027	13,28	13,4	0,12	26,91	X65
-	2206	Bottrop		50027	13,4	13,497	0,097	26,91	-
-	2206	Bottrop		50027	13,665	13,765	0,1	26,91	-
-	2206	Bottrop		50027	14,033	14,4	0,367	26,91	-
-	2206	Bottrop		50027	14,4	15,3	0,9	26,91	X65
-	2206	Bottrop		50027	15,3	15,4	0,1	26,91	-
-	2206	Bottrop	2243	50027	15,4	15,8	0,4	26,91	X65
-	2206	Bottrop	2243	50027	15,8	16,1	0,3	26,91	X65
-	2206	Bottrop	2246, 2248, 2253	50027	17,256	17,287	0,031	26,91	-
-	2206	Bottrop	2246, 2248	50027	17,287	17,397	0,11	26,91	-
-	2243	Bottrop		50027	7,02	7,127	0,107	26,91	-
-	2243	Bottrop	2253	50027	7,218	7,4	0,182	26,91	-
-	2243	Bottrop	2242, 2253	50027	7,4	7,7	0,3	26,91	X65
-	2243	Bottrop	2242	50027	7,7	7,921	0,221	26,91	-
-	2246	Bottrop	2242, 2250	50027	11,683	11,828	0,145	26,91	X65
-	2246	Bottrop	2242, 2248, 2250	50027	11,828	12,743	0,915	26,91	X65
-	2246	Bottrop	2206, 2248, 2253	50027	14,005	14,075	0,07	26,91	-
-	2250	Bottrop		50027	6,04	6,3	0,26	26,91	X65
-	2250	Bottrop		50027	6,3	6,648	0,348	26,91	-
-	2250	Bottrop		50027	6,818	6,9	0,082	26,91	-
-	2250	Bottrop		50027	6,9	7,3	0,4	26,91	X65
-	2250	Bottrop		50027	7,3	7,6	0,3	26,91	X65
-	2250	Bottrop		50027	7,6	9	1,4	26,91	X65
-	2250	Bottrop		50027	9	9,1	0,1	26,91	X65
-	2250	Bottrop		50027	9,1	9,168	0,068	26,91	-

LP-Nr | Nummer der Lärmschwerpunkte, **StrNr** | Streckennummer, **SaAb** | Nummer des Sanierungsabschnittes

GL | Gesamtlänge an km, **PKZ** = Priorisierungskennziffer des Sanierungsabschnittes

Bem | Bemerkung (X65: auf 65 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A), X57: auf 57 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A),

V: Lärmvorsorge, M: Machbarkeitsstudie)

Braunschweig

Anzahl der Einwohnenden: 248.023

Anzahl der Belasteten für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)

45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	≥ 70
7.525	2.576	1.271	263	20	14

Anzahl der Belasteten für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)

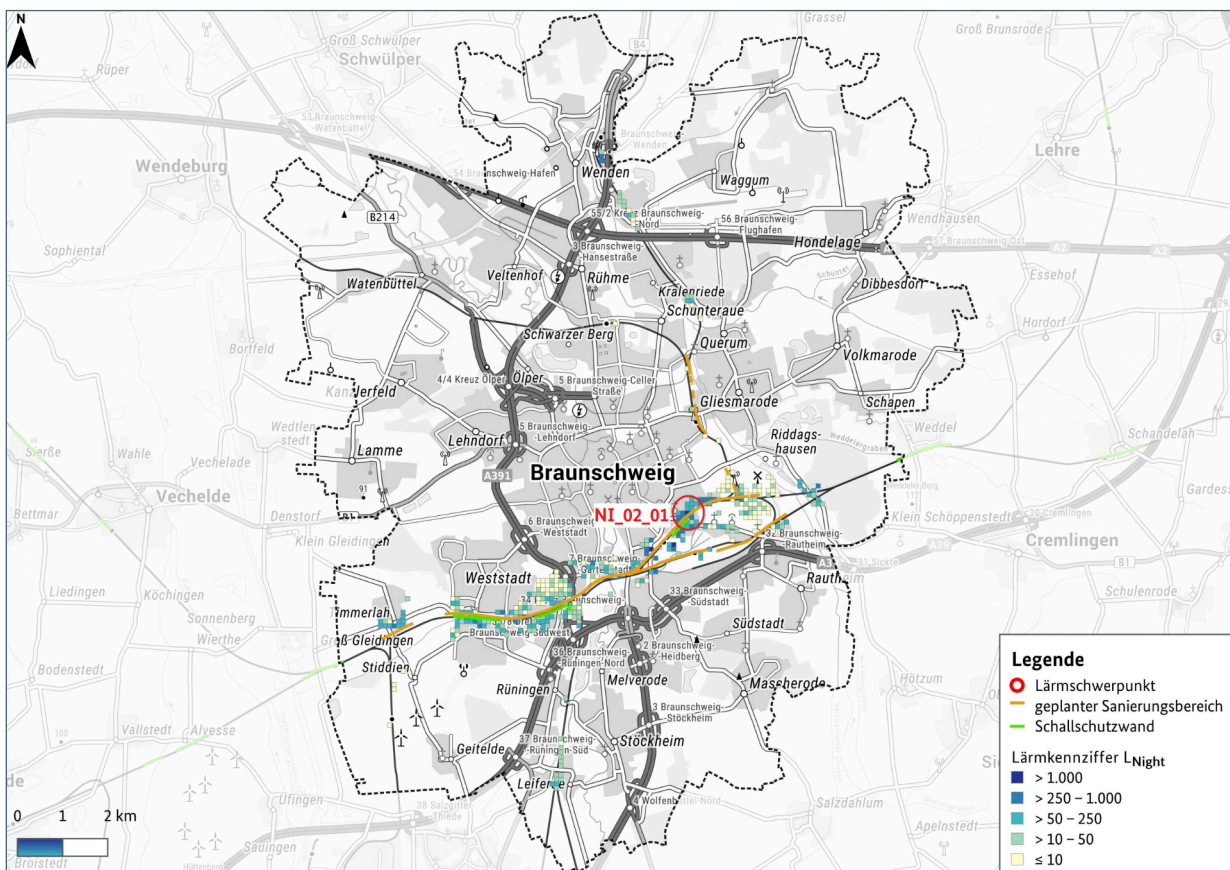
55-59	60-64	65-69	70-74	≥ 75
3.572	1.378	548	47	15

Pegelbereich in dB(A)	Belastete			
	Fläche (km ²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude
> 55	15,42	2.647	7	1
> 65	3,041	290	1	0
> 75	0,425	7	0	0

geschätzte Fälle starker HA*/HSD**

L_{DEN}	L_{Night}	L_{DEN}	L_{Night}
946	427	24.495	38.573

*Belästigung (high annoyance) | **Schlafstörung (high sleep disturbance)



Stellungnahme des Ballungsraumes Braunschweig

Die Belastung durch den Schienenverkehrslärm der Eisenbahnen des Bundes verursachen in den Gemeinden entlang der Haupteisenbahnstrecken zum Teil sehr hohe Lärmpegel. Betrachtet man den Schienenverkehrslärm jedoch im Verhältnis zu seiner Transportleistung, wird deutlich, dass die Bahn ein vergleichsweise umweltfreundliches Verkehrsmittel darstellt. Die Stadt Braunschweig begrüßt ausdrücklich einen hohen Anteil des Schienenverkehrs am Personen- und Güterverkehr.

Gleichwohl verursacht der Schienenverkehr weiterhin vielerorts starke Lärmbelastungen. Nach Auswertung der aktuellen Lärmkarten des EBA, sind als Lärmschwerpunkte mit einhergehend vielen lärmbeeinträchtigten Menschen zum Beispiel die folgenden Bereiche zu nennen: Helmstedter Straße, Heinrich-Büssing-Ring/Berliner Platz, Salzdahlumer Straße, Gartenstadt, Donaustraße, Weststadt/Broitzem. Es bestehen zwar eine Reihe von technischen Möglichkeiten zur Lärminderung, allerdings ist der Handlungsspielraum der Kommunen teilweise sehr begrenzt, wenn es darum geht, Maßnahmen zur Lärminderung beim Schienenverkehr umzusetzen. Da die Gemeinden keine Zuständigkeiten für Bahnen nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) besitzen, wozu die Eisenbahnen des Bundes und die nichtbundeseigenen Eisenbahnen gehören, beschränkt sich ein kommunaler Einfluss auf die lokalen Straßenbahnstrecken und Lärminderungsmaßnahmen bei Wohngebietsplanungen in der Nähe von Schienen. Dies vorangestellt erwartet die Stadt Braunschweig vom EBA als zuständige Behörde die Bearbeitung und Priorisierung der Lärmschwerpunkte im Rahmen der aktuellen Überarbeitung des Lärmaktionsplanes des EBA.

Der Schienenverkehr in Braunschweig setzt sich zusammen aus dem Verkehr auf den Eisenbahnstrecken und dem öffentlichen Nahverkehr auf dem Straßenbahnnetz. Eine wichtige Eisenbahnverbindung verläuft in West-Ost-Richtung. Auf dieser Trasse ist ein hohes Verkehrsaufkommen, sowohl im Personenfernverkehr beispielsweise zwischen Hannover und Berlin als auch im Güterverkehr zu verzeichnen. An dieser Trasse liegt auch der Hauptbahnhof Braunschweig und der Güter- und Rangierbahnhof. Insgesamt weist das Streckennetz der Eisenbahn in Braunschweig eine Länge von ca. 60 km auf.

Aus den Lärmkarten zum Schienenverkehr wird deutlich, dass die Eisenbahntrassen das Stadtgebiet insbesondere im südlichen Teil flächig verlärmten. Züge auf den Bahntrassen sind an vielen Stellen kilometerweit zu hören. In Detailberechnungen zeigt sich, dass auf die Eisenbahn der größte Anteil der Belastung durch Schienenlärm zurückzuführen ist. Im Schienennetz der DB betragen die maximalen Immissionspegel am Tage mehr als 75 dB(A) und nachts mehr als 70 dB(A). Weiterhin zeigen die Lärmkarten zum Schienenverkehr, dass die durch die Eisenbahnen erzeugten Schallpegel rasch abnehmen und nur im direkten Umfeld Immissionen über 75 dB(A) verursachen. Der optische Eindruck auf der Karte wird bestätigt durch die Statistik zur betroffenen Fläche und zur Zahl der betroffenen Menschen. Insgesamt sind ca. 5500 Menschen in Braunschweig von einer Lärmbelastung durch Eisenbahnverkehr $L_{DEN} > 55$ dB(A) betroffen, davon sind ca. 600 Menschen Lärmbelastungen oberhalb des gesundheitlichen Schwellenwertes ausgesetzt. Die vom Eisenbahnlärm belastete Fläche erstreckt sich dabei über ca. 19 km². Beim Schienenlärm zeigt sich, wie weit sich der Schall ausbreiten kann und welchen Einfluss die Bebauung auf die Schallausbreitung hat. Auf freien Flächen breitet sich der Schall ungehindert aus. Dort, wo Bebauung ein Hindernis bildet, ist die Belastung der dahinterliegenden Bereiche deutlich reduziert.

Aufgrund des reduzierten Verkehrsaufkommens sind die Schallpegel entlang der Bahntrassen zur Nachtzeit niedriger als am Tage. An der Bahntrasse in Ost-West-Richtung sind aber auch in der Nacht teilweise erhebliche Lärmbelastungen zu verzeichnen, denn diese Strecke wird auch nachts regelmäßig befahren.

Im Ballungsraum Braunschweig geht die höchste Lärmbetroffenheit bezüglich Schienenlärm von den Eisenbahnen des Bundes aus.

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 2														
1-01	1-02	1-03	1-04	1-05	1-06	2-01	2-02	2-03	2-04	3-01	3-02	3-03	3-04	4-01
0	1	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	1	1	0
4-02	4-03	4-04	4-05	4-06	4-07	4-08	4-09	4-10	4-11	4-12	5-01	5-02	5-03	5-04
0	1	1	0	1	0	0	0	0	1	0	0	2	0	0
5-05	5-06	5-07	5-08	6-01	6-02	6-03	6-04	6-05	6-06	6-07	6-08	6-09	6-10	6-11
0	0	0	2	0	1	1	0	0	0	2	0	0	0	0
6-12	7-01	7-02	7-03	7-04	7-05	7-06	7-07	7-08	7-09	7-10	7-11	7-12	7-13	7-14
2	0	0	0	2	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0
7-15	7-16	7-17	7-18	7-19	7-20	7-21	7-22	7-23	7-24	8-01	8-02	8-03	8-04	8-05
1	0	0	0	2	0	0	1	0	0	2	0	0	0	1
8-06	8-07	8-08	8-09	8-10	8-11	8-12	8-13	8-14	8-15	8-16	8-17	8-18	8-19	8-20
1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	2	0	2	0	0
8-21	8-22	8-23	8-24	8-25	8-26	8-27	8-28	9-01	9-02	9-03	9-04	9-05	9-06	9-07
0	1	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	1	0	0
9-08	9-09	9-10	9-11	9-12	9-13	9-14	9-15	10-01	10-02	10-03	10-04	10-05	10-06	10-07
1	0	0	1	0	1	0	1	0	1	1	0	2	0	0
10-08	10-09	10-10	10-11	10-12	10-13	10-14	10-15	11-01	11-02	11-03	11-04	11-04	11-05	12-01
2	0	0	1	1	0	0	2	0	0	0	1	1	0	0
12-02	12-03	12-04	12-05											
1	1	0	0											

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

StrNr	Sanierungsbereich	von km	bis km	GL	SSW	Höhe	SSD	StA	WE	StP
1900	Braunschweig Brodweg	5,3	5,5	0,2	0	-		1	5	1
1900 1730 1730 1911	Braunschweig - Zentrum - Gartenstadt - Timmerlah - Helmstedter Straße	3,4 53,1 57,1 62,7	9,1 55,4 61,0 64,5	13,7	1.148	2		1	168	1
1730	Braunschweig-Broitzern	55,4	57,0	1,6	1.336	3		1	28	1

StrNr | Streckennummer, GL | Gesamtlänge an km,

aktive Schallschutzmaßnahmen: SSW | Länge der Schallschutzwand in Metern, Höhe | Höhe der Schallschutzwand in Metern,

SSD | Schienenstegdämpfer in Metern, StA¹ | Stand der Sanierung der aktiven Schallschutzmaßnahme

passive Schallschutzmaßnahmen: WE | Anzahl der Wohneinheiten, StP² | Stand der Sanierung der passiv lärmsanierten Wohneinheiten

^{1,2} *Die Maßnahme ist (1) fertiggestellt, (2) im Bau, (3) in Bearbeitung oder (4) in Planung,

(5) Durchführung einer schalltechnischen Untersuchung und (6) geprüft ohne Umsetzung

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	von km	bis km	GL	PKZ	Bem
NI_02_01	1900	Braunschweig	1902, 1912	30034	3,7	4	0,3	38,328	X65
NI_02_01	1900	Braunschweig	1902, 1912	30034	4	5,1	1,1	38,328	X65
-	1722	Braunschweig		30034	53,839	53,9	0,061	38,328	-
-	1722	Braunschweig		30034	53,9	54,3	0,4	38,328	-
-	1722	Braunschweig		30034	54,3	54,5	0,2	38,328	-
-	1722	Braunschweig		30034	54,5	54,6	0,1	38,328	-
-	1722	Braunschweig		30034	54,6	54,9	0,3	38,328	-
-	1722	Braunschweig	1902	30034	55	55,4	0,4	38,328	-
-	1722	Braunschweig	1902	30034	55,485	55,585	0,1	38,328	-
-	1722	Braunschweig	1902	30034	55,803	56,475	0,672	38,328	-
-	1722	Braunschweig	1902	30034	56,506	56,832	0,326	38,328	-
-	1730	Braunschweig	1910, 1921	30034	54,1	54,8	0,7	38,328	X65
-	1730	Braunschweig	1910	30034	54,8	54,82	0,02	38,328	-
-	1730	Braunschweig	1910	30034	55,6	56,9	1,3	38,328	X65
-	1730	Braunschweig	1910	30034	56,9	57,08	0,18	38,328	-
-	1730	Braunschweig	1910	30034	57,08	57,1	0,02	38,328	X65
-	1730	Braunschweig	1910	30034	57,1	58,134	1,034	38,328	X65
-	1730	Braunschweig	1910	30034	58,134	58,234	0,1	38,328	X65
-	1730	Braunschweig	1901, 1910	30034	58,234	58,8	0,566	38,328	X65
-	1730	Braunschweig	1901, 1910	30034	58,8	59	0,2	38,328	-
-	1730	Braunschweig	1910	30034	59	59,1	0,1	38,328	X65
-	1730	Braunschweig	1901, 1910	30034	59,1	59,269	0,169	38,328	-
-	1730	Braunschweig	1901, 1910	30034	59,317	59,37	0,053	38,328	X65
-	1730	Braunschweig	1901, 1910, 1912	30034	59,37	59,72	0,35	38,328	X65
-	1730	Braunschweig	1901, 1910, 1912	30034	59,72	59,832	0,112	38,328	X65
-	1730	Braunschweig	1901, 1910, 1912	30034	59,832	59,91	0,078	38,328	X65
-	1730	Braunschweig	1901, 1910, 1912	30034	59,999	60,08	0,081	38,328	X65
-	1730	Braunschweig	1901, 1912	30034	60,08	60,986	0,906	38,328	-
-	1900	Braunschweig	1902, 1912	30034	3,361	3,412	0,051	38,328	-
-	1900	Braunschweig	1902, 1912	30034	3,492	3,6	0,108	38,328	-
-	1900	Braunschweig	1902, 1912	30034	3,6	3,7	0,1	38,328	X65
-	1900	Braunschweig	1912	30034	5,1	5,2	0,1	38,328	X65
-	1900	Braunschweig	1912	30034	5,2	5,5	0,3	38,328	X65
-	1900	Braunschweig	1912, 1913, 1914	30034	5,603	5,794	0,191	38,328	X65
-	1900	Braunschweig		30034	5,973	6,074	0,101	38,328	-
-	1900	Braunschweig		30034	6,725	6,77	0,045	38,328	-
-	1900	Braunschweig		30034	6,77	6,8	0,03	38,328	X65
-	1900	Braunschweig		30034	6,8	7,1	0,3	38,328	X65
-	1900	Braunschweig		30034	7,1	7,214	0,114	38,328	-
-	1900	Braunschweig		30035	8,986	9	0,014	30,599	-
-	1900	Braunschweig		30035	9	9	0,1	30,599	X65
-	1900	Braunschweig		30035	9,1	9,139	0,039	30,599	-

LP-Nr | Nummer der Lärmschwerpunkte, **StrNr** | Streckennummer, **SaAb** | Nummer des Sanierungsabschnittes

GL | Gesamtlänge an km, **PKZ** = Priorisierungskennziffer des Sanierungsabschnittes

Bem | Bemerkung (X65: auf 65 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A), X57: auf 57 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A),

V: Lärmvorsorge, M: Machbarkeitsstudie)

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	von km	bis km	GL	PKZ	Bem
-	1901	Braunschweig		30034	2,629	2,9	0,271	38,328	-
-	1901	Braunschweig		30034	2,9	3	0,1	38,328	-
-	1901	Braunschweig		30034	3	3,039	0,039	38,328	-
-	1902	Braunschweig	1913	30034	5,824	5,924	0,1	38,328	-
-	1902	Braunschweig		30034	5,946	6,068	0,122	38,328	-
-	1910	Braunschweig	1730, 1901, 1912	30034	59,918	60,033	0,115	38,328	X65
-	1910	Braunschweig	1912	30034	60,033	61,7	1,667	38,328	X65
-	1911	Braunschweig	1912, 1913	30034	61,908	62,547	0,639	38,328	-
-	1911	Braunschweig	1912, 1913	30034	62,571	62,7	0,129	38,328	-
-	1911	Braunschweig	1912, 1913, 1914	30034	62,828	63,213	0,385	38,328	X65
-	1911	Braunschweig	1913, 1914	30034	63,213	63,632	0,419	38,328	X65
-	1911	Braunschweig		30034	64,32	64,44	0,12	38,328	X65
-	1911	Braunschweig		30034	64,44	64,443	0,003	38,328	-
-	1913	Braunschweig	1902	30061	2,892	3,094	0,202	1,677	-

LP-Nr | Nummer der Lärmschwerpunkte, **StrNr** | Streckennummer, **SaAb** | Nummer des Sanierungsabschnittes

GL | Gesamtlänge an km, **PKZ** = Priorisierungskennziffer des Sanierungsabschnittes

Bem | Bemerkung (X65: auf 65 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A), X57: auf 57 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A),

V: Lärmvorsorge, M: Machbarkeitsstudie)

Bremen

Anzahl der Einwohnenden: 567.911

Anzahl der Belasteten für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)

45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	≥ 70
35.849	15.659	6.365	1.364	505	1

Anzahl der Belasteten für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)

55-59	60-64	65-69	70-74	≥ 75
19.795	8.879	2.664	795	18

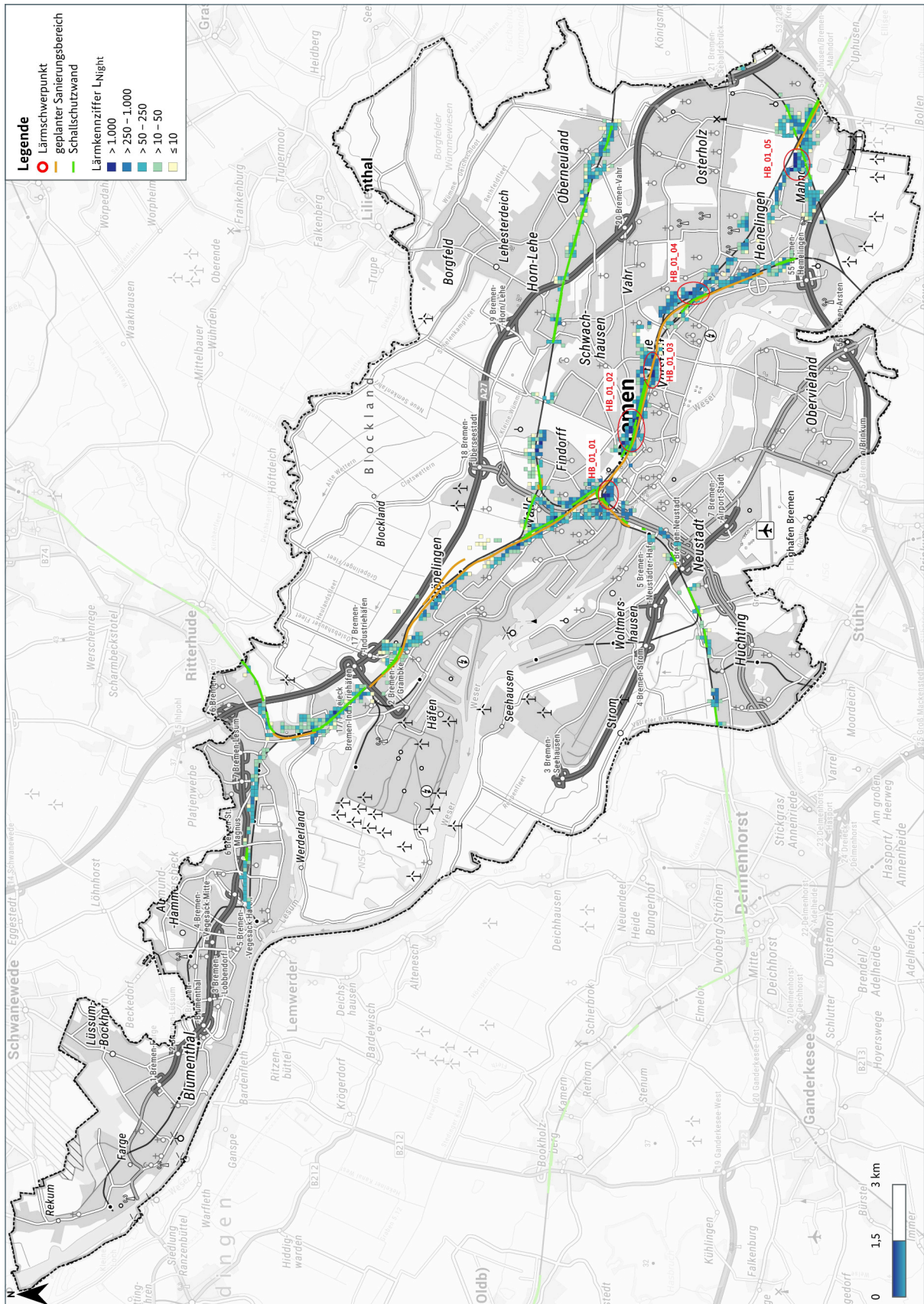
Pegelbereich in dB(A)	Belastete			
	Fläche (km ²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude
> 55	29,446	15.310	40	0
> 65	7,096	1.656	4	0
> 75	1,084	9	0	0

geschätzte Fälle starker HA*/HSD**

Lärmkennziffer (LKZ)

L _{DEN}	L _{Night}	L _{DEN}	L _{Night}
5.559	2.452	147.622	220.318

*Belästigung (high annoyance) | **Schlafstörung (high sleep disturbance)



Stellungnahme des Ballungsraumes Bremen

Der Ballungsraum Bremen ist aufgrund seiner Lage von Lärmimmissionen durch verschiedene Bahnstrecken betroffen. Dementsprechend hoch ist die Betroffenheit der Bürger:innen und der Schutz vor Schienenverkehrslärm von großer Bedeutung, gerade im Hinblick auf den geplanten Ausbau und die prognostizierten Steigerungen beim Personen- und Güterverkehr.

Seitens der Bahnärm-Initiative Bremen und den Beiräten z.B. des Stadtteils Hemelingen mit sehr hoher Betroffenheit im Bereich Mahndorf, werden regelmäßig Forderungen nach höherem Lärmschutz, insbesondere aktiver Art, gestellt. Eine Verbesserung der Lärmsituation für Betroffene ist durch die komplizierte rechtliche Gestaltung für uns als Ballungsraum gegenüber Eisenbahn-Bundesamt und Deutsche Bahn nur schwer einzufordern und erfolgt in der Praxis nur sehr schleppend. Durch die sich nur langsam fortschreibenden Anpassungen der Grenzwerte bei den Auslösewerten im Rahmen des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms kommt es auch zu vielfachen Lücken beim Bau von aktiven Schallschutzmaßnahmen. Gerade diese Lücken erzeugen oft eine hohe Beschwerdelage und sorgen für Unverständnis in der Bevölkerung.

In diesem Zusammenhang wäre unter anderem der Bereich Bremen – Sebaldsbrück zu benennen, wo die Strecken 1740 und 2200 verlaufen. Hier kommt es zu einer Ansammlung von bereits erfolgten, sich in Planung befindlichen und noch zu bearbeitenden Abschnitten im Rahmen des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms. Es bestehen zahlreiche Lücken, die noch auf Grundlage alter Auslösewerte basieren. Zudem stehen einzelne Baumaßnahmen der DB Netze, wie z.B. die Erneuerung der Eisenbahnüberführung Sebaldsbrück, aber auch zukünftige Maßnahmen, in direkter Konkurrenz zu Lärmsanierungsmaßnahmen und verzögern so eine schnelle Umsetzung von der sofort eine große Anzahl an Betroffenen profitieren würde. Unsere Empfehlungen, im Rahmen geplanter Baumaßnahmen vor Ort direkt den Anspruch auf Maßnahmen nach Lärmsanierung zu prüfen (aktuell im Verfahren Haltepunkt Föhrenstraße), werden regelmäßig mit Verweis auf unterschiedliche Zuständigkeiten abgewiesen. Hier wäre eine bessere Abstimmung der unterschiedlichen Projektplaner:innen sehr wünschenswert.

Seitens der Stadt Bremen wurde 2016-2017 eine Bedarfsanalyse zum Bahnärm erstellt, um besonders stark vom Schienenlärm betroffene Gebiete zu identifizieren, die von einem Lückenschluss der vorhandenen Lärmschutzwände profitieren würden. Die Bedarfsanalyse ist online (<https://www.bauumwelt.bremen.de/umwelt/laerm/bahn-und-schienenlaerm/bedarfsanalyse-zum-bahnlaerm-81749>) zu finden. Der Abschnitt Bremen – Sebaldsbrück wurde hierbei ausgespart, mit der Aussicht auf zukünftige Maßnahmen im Rahmen des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms. Leider befindet sich von den identifizierten Lärmhotspots erst der Bereich Grönlandstraße in Umsetzung. Neben dem Kostenfaktor spielen dabei auch Themen wie Anforderungen an die Schallschutzwand, Baukorridore an Strecken und vor allem Übernahme der Baulast eine Rolle. Gerade das Problem „Übernahme der Baulast“ wäre im Rahmen der Lärmsanierung des Bundes deutlich einfacher zu lösen.

Lärmhotspots in Bremen sind nach Rückmeldung der Bürger:innen und Beiräte sowie unseren Unterlagen vor allem folgende Streckenabschnitte:

- Sebaldsbrück mit den querenden und parallel verlaufenden Strecken 1740 und 2200, insbesondere die Bereiche Zum Sebaldsbrücker Bahnhof, Beneckendorffallee, Föhrenstraße, siehe dazu Cluster 5.II und 5.III unserer Bedarfsanalyse
- Der Bereich der kreuzenden Bahnstrecken 1404 und 1740 in Bremen Mahndorf ohne Lärmschutzwände bzw. nur einseitigen Lärmschutzwänden (Cluster 6.I und 6.II unserer Bedarfsanalyse)
- Der weittragende Lärm des Zugverkehrs der Strecke 1500 auf der veralteten Eisenbahnbrücke neben der Stephanibrücke über die Weser. Die Stahlkonstruktion mit schweren Güterzügen bietet Konfliktpotential.
- Die weiteren in der Bedarfsanalyse genannten Cluster.

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

[illegible]

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

StrNr	Sanierungsbereich	von km	bis km	GL	SSW	Höhe	SSD	StA	WE	StP
1740	Bremen -Neustadt -Vahr	119,1	122,1	3,0	1.086	2		1	525	1
2200	Bremen-Hemelingen	231,7	236,1	4,4	1.597	2		1	62	1
1740	Bremen-Gröpelingen (Rangierbahnhof)	125,90	128,90	3,0	0	-		1	0	1
1404	Bremen - Mahndorf - Arbergen	8,1	10,7	2,6	1237	2		1	1	1
1424	Bremen-Osterfeuerberg	0,5	1,5	1,0	925	2		1	17	1
2200 2200	Bremen-Findorf Nord/West	240,7 242,6	242,0 243,4	2,1	1.355	3		1	49	1
1500	Bremen- Mittelhuchting- Grolland	35,5	40,4	4,9	1.739	3		1	21	1
1500	Bremen Hauptbahnhof Südwest	40,4	44,1	3,7	469	0		1	78	1
1740	Bremen-Walle	123,9	125,8	1,9	1.023	2		1	346	1
1740	Bremen-Sebaldsbrück	112,5	117,0	4,5	0	-		4	0	5
2200	Bremen-Horn-Lehe	246,5	248,1	4,8	2.767	2		1	14	1
2200	Bremen-Oberneuland	248,2	253,5	4,7	3.307	3		1	26	1
1740	Bremen Nord- - Oslebshausen - Burg-Grambke - Burglesum	129,0	136,4	7,0	6.302	3		1	31	1
1740	Bremen-Mahndorf	110,5	112,5	2,0	2.070	3		1	3	1
1404	Bremen- Mahndorf- Arbergen	10,7	12,3	1,6	0	-		1	0	5

StrNr | Streckennummer, **GL** | Gesamtlänge an km,

aktive Schallschutzmaßnahmen: **SSW** | Länge der Schallschutzwand in Metern, **Höhe** | Höhe der Schallschutzwand in Metern,

SSD | Schienenstegdämpfer in Metern, **StA**¹ | Stand der Sanierung der aktiven Schallschutzmaßnahme

passive Schallschutzmaßnahmen: **WE** | Anzahl der Wohneinheiten, **StP**² | Stand der Sanierung der passiv lärmsanierten Wohneinheiten

^{1,2} *Die Maßnahme ist (1) fertiggestellt, (2) im Bau, (3) in Bearbeitung oder (4) in Planung,

(5) Durchführung einer schalltechnischen Untersuchung und (6) geprüft ohne Umsetzung

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	von km	bis km	GL	PKZ	Bem
HB_01_01	1500	Bremen	1412	40003	43	43,3	0,3	35,506	X65
HB_01_02	1401	Bremen	1500, 1740, 2200	40002	4,516	4,637	0,121	157,645	X65
HB_01_02	1401	Bremen	1500, 1740, 2200	40002	4,637	4,926	0,289	157,645	X65
HB_01_03	1401	Bremen	1402, 1500, 1740, 2200	40002	1,425	4,516	3,091	157,645	X65
HB_01_04	1401	Bremen	1402, 1740, 2200	40002	0,214	1,424	1,21	157,645	X65
HB_01_04	2200	Bremen	1740	40003	232,8	234,717	1,917	35,506	X65
-	1401	Bremen	1402, 1740, 2200	40002	1,424	1,425	0,001	157,645	-
-	1401	Bremen	1500, 1740, 2200	40002	4,926	5,426	0,5	157,645	X65
-	1401	Bremen	1500, 1740, 2200	40002	5,426	5,427	0,001	157,645	-
-	1401	Bremen	1410, 1412, 1421, 1424, 1500, 1740, 2200	40002	5,427	8,64	3,213	157,645	X65
-	1401	Bremen	1410, 1421, 1740	40002	8,64	8,71	0,07	157,645	X65
-	1401	Bremen	1410, 1421, 1422, 1424	40002	8,71	12,039	3,329	157,645	-
-	1401	Bremen	1410, 1421, 1422, 1424, 1740	40002	12,039	12,119	0,08	157,645	X65
-	1401	Bremen	1422, 1424, 1740	40002	12,141	12,286	0,145	157,645	-
-	1401	Bremen	1422, 1424, 1740	40002	12,286	12,322	0,036	157,645	-
-	1401	Bremen	1422, 1424, 1740	40002	12,322	12,323	0,001	157,645	-
-	1401	Bremen	1422, 1740	40002	12,323	12,383	0,06	157,645	X65
-	1404	Bremen		40003	6,587	7,03	0,443	35,506	-
-	1404	Bremen		40003	7,342	7,443	0,101	35,506	-
-	1404	Bremen		40003	7,592	7,8	0,208	35,506	-
-	1404	Bremen		40003	7,8	8,1	0,3	35,506	X65
-	1404	Bremen		40003	8,1	9,6	1,5	35,506	X65
-	1404	Bremen		40003	9,744	10,7	0,956	35,506	X65
-	1404	Bremen		40003	10,7	11,552	0,852	35,506	-
-	1404	Bremen		40003	11,699	12,026	0,327	35,506	-
-	1404	Bremen		40003	12,077	12,177	0,1	35,506	-
-	1404	Bremen		40003	12,195	12,198	0,003	35,506	-
-	1424	Bremen	2200	40003	0,095	0,25	0,155	35,506	X65
-	1424	Bremen		40003	0,321	0,36	0,039	35,506	X65
-	1424	Bremen		40003	0,36	0,488	0,128	35,506	-
-	1424	Bremen		40003	0,5	0,9	0,4	35,506	X65
-	1424	Bremen		40003	0,9	1,472	0,572	35,506	X65
-	1500	Bremen	1415	40003	40,506	40,6	0,094	35,506	-
-	1500	Bremen	1412	40003	42,3	43	0,7	35,506	X65
-	1500	Bremen		40003	36,059	36,1	0,041	35,506	X65
-	1500	Bremen		40003	36,1	37,1	1	35,506	X65
-	1500	Bremen		40003	37,1	37,8	0,7	35,506	X65
-	1500	Bremen		40003	37,8	39	1,2	35,506	X65
-	1500	Bremen		40003	39	40	1	35,506	X65
-	1500	Bremen		40003	40	40,398	0,398	35,506	-
-	1500	Bremen		40003	40,6	41,8	1,2	35,506	X65
-	1500	Bremen		40003	41,8	41,9	0,1	35,506	-
-	1500	Bremen		40003	41,9	42,2	0,3	35,506	X65
-	1500	Bremen		40003	42,2	42,281	0,081	35,506	-
-	1500	Bremen		40003	42,291	42,3	0,009	35,506	-
-	1500	Bremen		40003	43,3	43,62	0,32	35,506	X65
-	1500	Bremen		40003	43,62	44,056	0,436	35,506	-

LP-Nr | Nummer der Lärmschwerpunkte, **StrNr** | Streckennummer, **SaAb** | Nummer des Sanierungsabschnittes

GL | Gesamtlänge an km, **PKZ** = Priorisierungskennziffer des Sanierungsabschnittes

Bem | Bemerkung (X65: auf 65 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A), X57: auf 57 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A),

V: Lärmvorsorge, M: Machbarkeitsstudie)

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	von km	bis km	GL	PKZ	Bem
-	1740	Bremen	1404	40003	111	112,5	1,5	35,506	X57
-	1740	Bremen	1410, 1421, 1424	40002	127,253	127,3	0,047	157,645	X65
-	1740	Bremen	1410, 1421, 1424	40002	127,3	128,9	1,6	157,645	X65
-	1740	Bremen	1401, 1422	40002	129,66	130,3	0,64	157,645	X65
-	1740	Bremen	1422	40002	130,3	131	0,7	157,645	X65
-	1740	Bremen	1422	40002	131	131,3	0,3	157,645	X65
-	1740	Bremen		40002	131,3	133,2	1,9	157,645	-
-	1740	Bremen	1423	40002	133,2	134,3	1,1	157,645	X65
-	1740	Bremen		40002	134,3	136,351	2,051	157,645	-
-	2200	Bremen		40003	231,8	232,8	1	35,506	X65
-	2200	Bremen		40003	242,5	242,588	0,088	35,506	-
-	2200	Bremen	1424	40003	242,588	242,6	0,012	35,506	X65
-	2200	Bremen	1424	40003	242,6	242,658	0,058	35,506	X65
-	2200	Bremen		40003	242,818	243,400	0,582	35,506	-
-	2200	Bremen		40003	243,4	244,2	0,8	35,506	-
-	2200	Bremen		40003	244,2	244,218	0,018	35,506	-
-	2200	Bremen		40003	244,6	244,8	0,2	35,506	-
-	2200	Bremen		40003	244,873	244,9	0,027	35,506	-
-	2200	Bremen		40003	244,9	245,2	0,3	35,506	-
-	2200	Bremen		40003	245,2	245,6	0,4	35,506	-
-	2200	Bremen		40003	245,6	245,76	0,16	35,506	-
-	2200	Bremen		40003	245,866	246,238	0,372	35,506	-
-	2200	Bremen		40003	246,26	246,36	0,1	35,506	-
-	2200	Bremen		40003	246,466	246,5	0,034	35,506	-
-	2200	Bremen		40003	246,5	248,2	1,7	35,506	-
-	2200	Bremen		40003	248,2	248,8	0,6	35,506	-
-	2200	Bremen		40003	248,8	252,7	3,9	35,506	-
-	2200	Bremen		40003	252,7	252,719	0,019	35,506	-

LP-Nr | Nummer der Lärmschwerpunkte, **StrNr** | Streckennummer, **SaAb** | Nummer des Sanierungsabschnittes

GL | Gesamtlänge an km, **PKZ** = Priorisierungskennziffer des Sanierungsabschnittes

Bem | Bemerkung (X65: auf 65 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A), X57: auf 57 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A),

V: Lärmvorsorge, M: Machbarkeitsstudie)

Bremer- haven

Anzahl der Einwohnenden: 113.121

Anzahl der Belasteten für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)

45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	≥ 70
11.881	4.510	1.077	190	10	0

Anzahl der Belasteten für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)

55-59	60-64	65-69	70-74	≥ 75
6.234	1.424	349	44	0

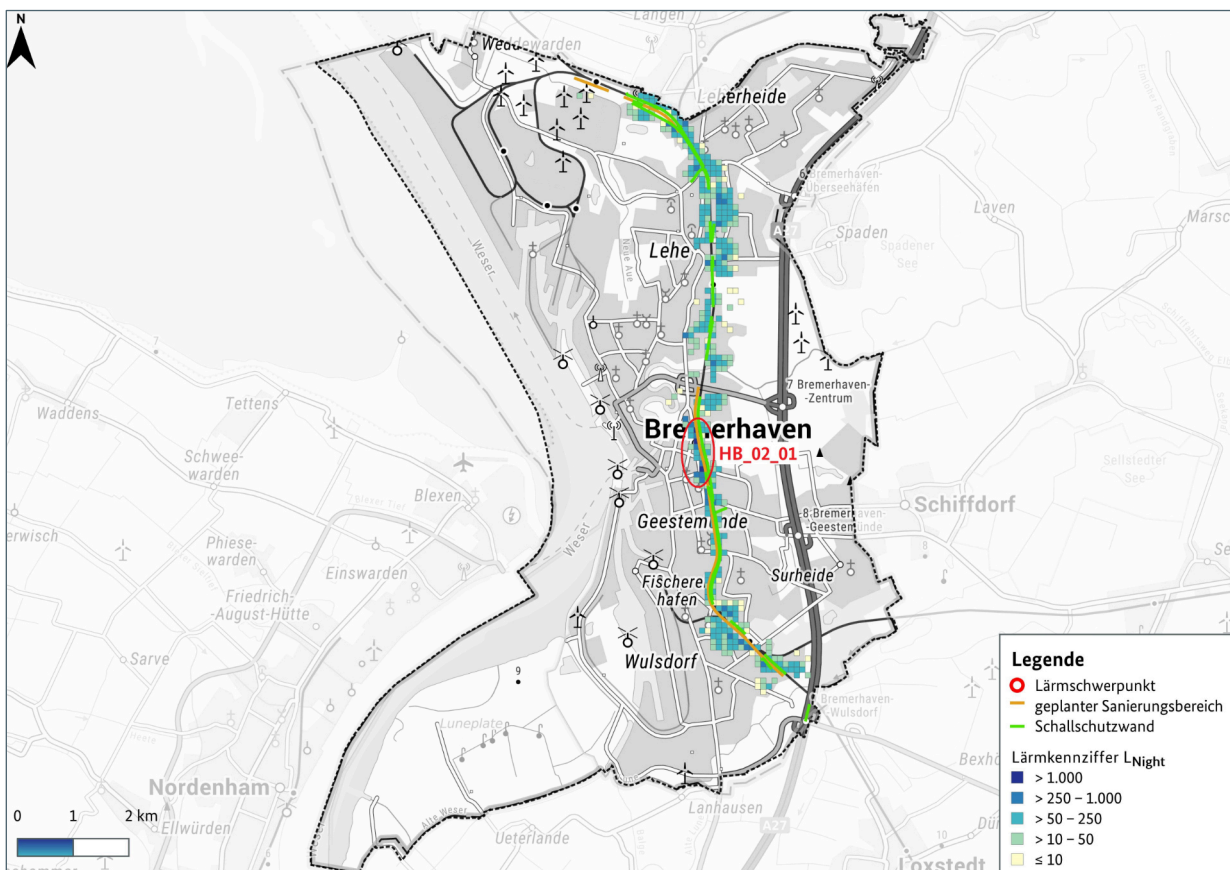
Pegelbereich in dB(A)	Belastete			
	Fläche (km ²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude
> 55	7,429	3.834	4	3
> 65	1,533	187	0	0
> 75	0,246	0	0	0

geschätzte Fälle starker HA*/HSD**

L_{DEN}	L_{Night}	L_{DEN}	L_{Night}
1.252	526	27.372	47.944

Lärmkennziffer (LKZ)

*Belästigung (high annoyance) | **Schlafstörung (high sleep disturbance)



Stellungnahme des Ballungsraumes Bremerhaven

Über die gesamte Länge des Ballungsraumes und Stadtgebietes wird Bremerhaven von der Strecke 1740 Wunstorf – Bremerhaven/Seehafen durchquert. Diese Strecke ist Bestandteil des europäischen TEN-V Kernnetzkorridors und sichert die Hinterlandanbindung des stadtbremischen Überseehafens. Der Schienenverkehr ist damit einerseits eine umweltfreundliche Grundlage für den Wirtschafts-, Hafen- sowie Logistikstandort und hilft, die Lebensgrundlage für die Bevölkerung Bremerhavens und des Umlands zu sichern und die Straßen der Stadt zu entlasten. Andererseits sind viele Menschen an der Strecke, aber auch im weiteren Stadtgebiet von den Auswirkungen, insbesondere nächtlichem Lärm, betroffen.

Die dringend notwendige Verbesserung der Infrastruktur (derzeit vor allem an den Eisenbahnüberführungen), sorgt für weitere temporäre Belastungen durch Baulärm und verkehrliche Einschränkungen.

So sind die Ergebnisse der Lärmkartierung der 4. Stufe nach der europäischen Umgebungslärmrichtlinie für Bremerhaven differenziert zu betrachten. Im Vergleich zur 3. Stufe weisen die Ergebnisse weit weniger als die Hälfte an belasteten Menschen aus. Ähnliches gilt für die belasteten Flächen und Wohnungen.

Das zeigt Verbesserungen, die durch die Umrüstung auf verbesserte Bremssysteme beim in Bremerhaven dominierenden Güterverkehr erreicht wurden. Ebenso werden die Errungenschaften der Lärmsanierung des Bundes nun weiter sichtbar – der richtige Weg wurde eingeschlagen. Ein weiterer, formaler Grund für die Minderungen dürfte im neuen Berechnungsverfahren (BUB – Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen) liegen. Die Änderungen im Vergleich zum Straßenverkehr (viel mehr Betroffene bei kaum veränderten Eingangsdaten) sind enorm. Diese Diskrepanz sollte bei einer Überprüfung der BUB näher betrachtet werden.

Die Verkehrsmenge ist ein weiterer bedeutender Faktor. Im Vergleich zur Runde 3 wurden gut 5.000 Güterzüge weniger berücksichtigt. Dies dürfte auf die pandemiebedingten Umschlagseinbrüche im Überseehafen, ergänzt um die baubedingten Einschränkungen zur Instandhaltung und Verbesserung der Infrastruktur zurückzuführen sein. Hier wäre ein einheitliches Vorgehen für alle Verkehrsarten wünschenswert gewesen. Für die Straße hat sich der LAI darauf geeinigt, Zahlen aus der Vor-Covid-Zeit heranzuziehen, während durch das EBA die planmäßigen Zugzahlen des Jahresfahrplanes 2021 der DB AG genutzt wurden.

Die Ergebnisse der 4. Kartierung für den Schienenverkehr stellen zwar die damalige Situation dar, aber es dürfte sich nur um eine einmalige Ausnahme handeln, zurückzuführen auf die besonderen z. T. selbst herbeigeführten (Streckensperrungen durch Bauarbeiten) Bedingungen. Ergänzend kommt hinzu, dass der Rbf. Speckenbüttel nicht durch das EBA kartiert wurde. In dieser Runde werden Rangierbahnhöfe erstmals als Schienenlärm kartiert. Der Rbf. Speckenbüttel ist zwar im Eigentum der DB Netz AG, wurde aber nicht vom EBA kartiert, da er nach Auskunft nicht ausschließlich von DB Netz betrieben wird. Er wird in der kommunalen Kartierung berücksichtigt, es erfolgt aber keine gemeinsame Betrachtung mit der vorbeifahrenden Bahntrasse. Eine Berücksichtigung durch das EBA wäre zielführender.

Bei der nächsten Kartierung sind wieder höhere Belastungen zu erwarten. Die Umschläge im Hafen werden sich erholen und die verbesserte Infrastruktur führt zu höheren Zugzahlen, so dass auch die Verbesserungen am rollenden Material „kompensiert“ werden. Daher sollte man vorsichtig dabei sein, aufgrund der temporären Ausnahmesituation eine Änderung in der Prioritätenliste für die Lärmsanierung durchzuführen, was im Rahmen einer besseren Verzahnung zur Lärmaktionsplanung angedacht war. Die Prognose sollte weiterhin relevant bleiben, die Grundlagen für die Prioritätenliste transparent dargestellt werden und die Betroffenen vor Ort beteiligt werden. Somit bleibt es trotz der Verbesserungen dringlich als Schwerpunkt für die Lärmaktionsplanung die verbliebenen Lärmschutzlücken im Ballungsraumgebiet zu schließen. Diese gibt es noch aufgrund der früheren Förderbedingungen (Stichtagsregelung, höhere Auslösewerte...) der Lärmsanierung. Die Problematik der verbliebenen Lärmschutzlücken geht auch aus den Beschwerden und dem Engagement von Bevölkerung und Politik vor Ort hervor. Im Rahmen des daraus hervorgegangenen kommunalen Lärmschutzprogramms Bahn konnten bereits zwei Lücken geschlossen werden (für diese Kartierung noch nicht zu berücksichtigen). Für den Neubau der Eisenbahnüberführung Cherbourger Straße wurden unter finanzieller Beteiligung der Stadt eine 2,5 m hohe LSW auf dem Bauwerk errichtet. Südlich der Überführung Dreiberger wurde durch die Stadt in Zusammenarbeit mit der DB Netz AG eine LSW als Lückenschluss errichtet.

Weitere zu schließende Lücken befinden sich z.B. nördlich des Hauptbahnhofes bahnlinks bis zur Mozartstraße, bahnrechts als Lückenschluss zwischen der LSW Lehe-Ost-D und Lehe Ost-Schierholzweg oder bahnlinks als Lückenschluss zwischen der LSW-Lehe-West-L und Lehe-West-LL. Die Stadt Bremerhaven ist bezüglich des Schienenlärms weiterhin bereit einen Beitrag zu leisten für die Gesundheit Ihrer Bevölkerung und die Verbesserung der Lebensbedingungen in der Stadt. Dazu sind aber weitergehende Informationen zum überarbeiteten Lärmsanierungskonzept, die über die pure Priorisierungskennziffer hinausgehen, notwendig.

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Im Ballungsraum Bremerhaven gab es keine Beteiligungen.

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

StrNr	Sanierungsbereich	von km	bis km	GL	SSW	Höhe	SSD	StA	WE	StP
1740	Bremerhaven Süd	180,0	184,17	4,17	4.281	2		1	49	1
1740	Bremerhaven Nord	184,17	191,5	7,33	5.675	3		1	268	1

StrNr | Streckennummer, **GL** | Gesamtlänge an km,

aktive Schallschutzmaßnahmen: **SSW** | Länge der Schallschutzwand in Metern, **Höhe** | Höhe der Schallschutzwand in Metern,

SSD | Schienenstegdämpfer in Metern, **StA**¹ | Stand der Sanierung der aktiven Schallschutzmaßnahme

passive Schallschutzmaßnahmen: **WE** | Anzahl der Wohneinheiten, **StP**² | Stand der Sanierung der passiv lärmsanierten Wohneinheiten

^{1,2} *Die Maßnahme ist (1) fertiggestellt, (2) im Bau, (3) in Bearbeitung oder (4) in Planung,

(5) Durchführung einer schalltechnischen Untersuchung und (6) geprüft ohne Umsetzung

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	von km	bis km	GL	PKZ	Bem
HB_02_01	1740	Bremerhaven	1300	40001	180,2	185,9	5,7	68,514	X65
-	1740	Bremerhaven		40001	180	180,2	0,20	68,514	X65
-	1740	Bremerhaven		40001	185,9	186,1	0,20	68,514	X65
-	1740	Bremerhaven		40001	186,1	190,7	4,60	68,514	X65
-	1740	Bremerhaven	1310	40001	190,7	191,5	0,8	68,514	X65
-	1740	Bremerhaven	1310	40001	191,5	191,52	0,02	68,514	X65
-	1740	Bremerhaven	1310	40001	191,52	191,64	0,12	68,514	X65
-	1740	Bremerhaven	1310	40001	191,64	191,88	0,246	68,514	X65
-	1740	Bremerhaven	1310	40001	192,23	192,56	0,336	68,514	-
-	1740	Bremerhaven	1310	40001	192,57	192,84	0,268	68,514	-
-	1740	Bremerhaven		40001	193,49	193,64	0,15	68,514	-
-	1740	Bremerhaven		40001	193,92	194,15	0,23	68,514	-

LP-Nr | Nummer der Lärmschwerpunkte, **StrNr** | Streckennummer, **SaAb** | Nummer des Sanierungsabschnittes

GL | Gesamtlänge an km, **PKZ**= Priorisierungskennziffer des Sanierungsabschnittes

Bem | Bemerkung (X65: auf 65 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A), X57: auf 57 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A),

V: Lärmvorsorge, M: Machbarkeitsstudie)

Chemnitz

Anzahl der Einwohnenden: 179.412

Anzahl der Belasteten für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)

45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	≥ 70
1.681	943	134	4	0	0

Anzahl der Belasteten für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)

55-59	60-64	65-69	70-74	≥ 75
1.104	482	71	3	0

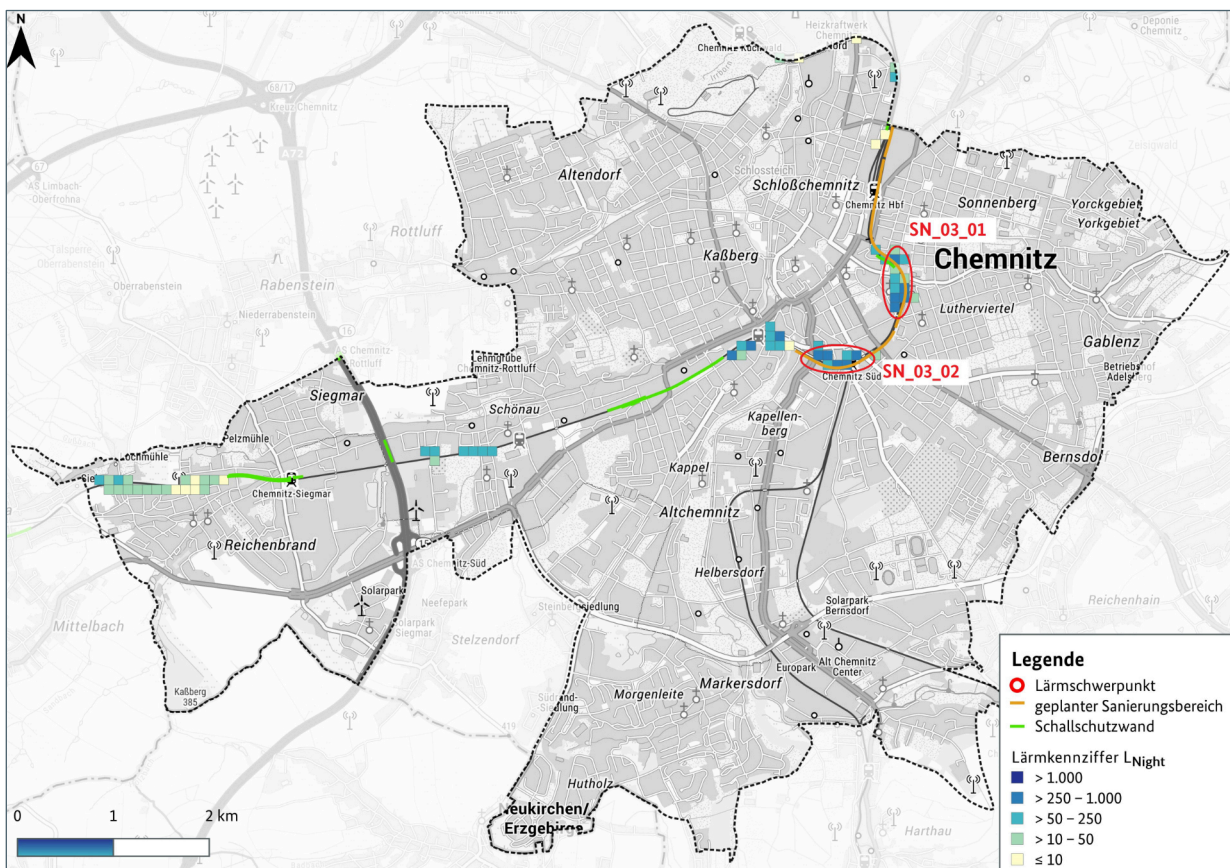
Pegelbereich in dB(A)	Belastete			
	Fläche (km ²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude
> 55	1,615	791	4	0
> 65	0,344	35	0	0
> 75	0,003	0	0	0

geschätzte Fälle starker HA*/HSD**

L_{DEN}	L_{Night}	L_{DEN}	L_{Night}
269	90	6.485	8.277

Lärmkennziffer (LKZ)

*Belästigung (high annoyance) / **Schlafstörung (high sleep disturbance)



Stellungnahme des Ballungsraumes Chemnitz

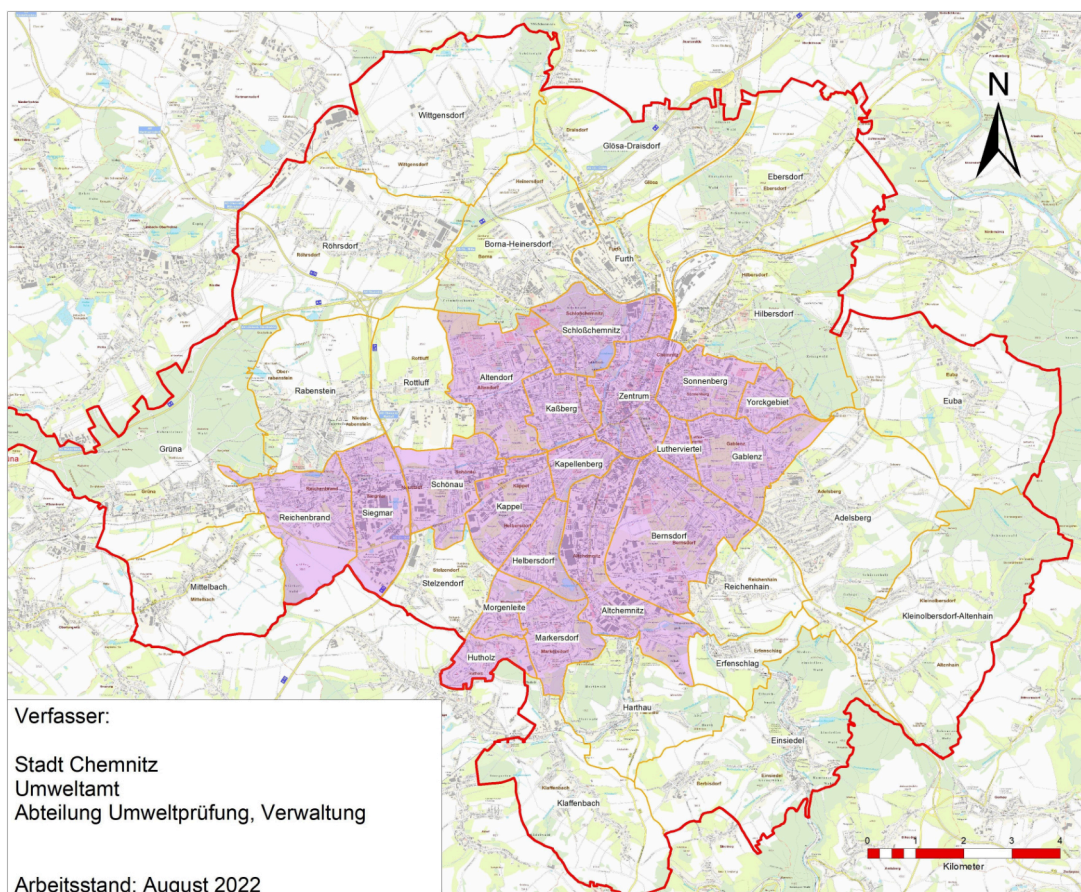
Mit mehr als 100.000 Einwohnern wird die Stadt Chemnitz nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie in der Stufe 4 der Lärmkartierung wiederum als Ballungsraum eingestuft.

Als Ballungsraum gelten alle Stadtteile mit einer Bevölkerungsdichte von mehr als 1.000 Einwohner/km². Darunter fallen insgesamt 19 Chemnitzer Stadtteile mit einer Fläche von 53 km² (entspricht ca. 24 % der Gesamtfläche), die sich größtenteils um das Stadtzentrum gruppieren (vgl. Abb.). Im Ballungsraum wohnen ca. 70 % der Bevölkerung der Stadt Chemnitz.

Aktuell sind im Umweltamt der Stadtverwaltung Chemnitz keine Lärmbeschwerden zu Eisenbahnstrecken bekannt, die durch das EBA kartiert wurden.

Aktuelle Lärmschwerpunkte sind im derzeit gültigen Lärmaktionsplan der Stadt Chemnitz dargestellt. Dieser ist auf der Internetseite der Stadt Chemnitz unter folgender Adresse veröffentlicht:

<https://www.chemnitz.de/chemnitz/de/unsere-stadt/umwelt/immissionsschutz/laermaktionsplanung/index.html>



Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 7														
1-01	1-02	1-03	1-04	1-05	1-06	2-01	2-02	2-03	2-04	3-01	3-02	3-03	3-04	4-01
3	3	0	0	0	1	6	1	0	0	0	1	0	5	0
4-02	4-03	4-04	4-05	4-06	4-07	4-08	4-09	4-10	4-11	4-12	5-01	5-02	5-03	5-04
0	1	5	0	4	0	2	0	2	1	4	0	2	1	3
5-05	5-06	5-07	5-08	6-01	6-02	6-03	6-04	6-05	6-06	6-07	6-08	6-09	6-10	6-11
2	1	0	4	0	3	1	3	0	1	2	3	0	1	0
6-12	7-01	7-02	7-03	7-04	7-05	7-06	7-07	7-08	7-09	7-10	7-11	7-12	7-13	7-14
5	1	0	1	5	3	0	1	3	4	0	0	2	3	2
7-15	7-16	7-17	7-18	7-19	7-20	7-21	7-22	7-23	7-24	8-01	8-02	8-03	8-04	8-05
0	1	4	0	1	0	2	0	2	2	3	0	2	2	1
8-06	8-07	8-08	8-09	8-10	8-11	8-12	8-13	8-14	8-15	8-16	8-17	8-18	8-19	8-20
2	1	1	0	2	2	1	0	1	0	5	2	0	2	1
8-21	8-22	8-23	8-24	8-25	8-26	8-27	8-28	9-01	9-02	9-03	9-04	9-05	9-06	9-07
1	1	1	3	2	2	1	0	4	3	0	5	2	0	2
9-08	9-09	9-10	9-11	9-12	9-13	9-14	9-15	10-01	10-02	10-03	10-04	10-05	10-06	10-07
2	2	2	5	0	2	2	2	0	4	3	0	4	1	0
10-08	10-09	10-10	10-11	10-12	10-13	10-14	10-15	11-01	11-02	11-03	11-04	11-04	11-05	12-01
3	3	1	3	2	0	3	2	0	2	0	2	2	1	2
12-02	12-03	12-04	12-05											
3	0	1	0											

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

Für den Ballungsraum Chemnitz liegen keine Daten in Anlage 1 (in Bearbeitung befindliche oder fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche) vor.

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	von km	bis km	GL	PKZ	Bem
SN_03_01	6258	Chemnitz	6645	140012	79,9	81,2	1,3	10,532	-
SN_03_02	6258	Chemnitz	6645	140012	81,4	82,4	1	10,532	-
-	6255			140012	63,106	63,206	0,1	10,532	-
-	6258	Chemnitz	6255, 6385, 6645	140012	78,711	79,24	0,529	10,532	-
-	6258	Chemnitz	6255, 6645	140012	79,295	79,398	0,103	10,532	-
-	6258	Chemnitz	6255, 6645	140012	79,424	79,7	0,276	10,532	-
-	6258	Chemnitz	6645	140012	79,7	79,9	0,2	10,532	-
-	6258	Chemnitz	6645	140012	81,264	81,4	0,136	10,532	-
-	6258	Chemnitz		140012	82,4	83,4	1	10,532	-
-	6258	Chemnitz		140012	83,4	84,2	0,800	10,532	-
-	6258	Chemnitz		140012	84,2	84,3	0,1	10,532	-
-	6258	Chemnitz		140012	84,3	84,901	0,601	10,532	-
-	6258	Chemnitz		140012	84,971	85,071	0,1	10,532	-
-	6258	Chemnitz		140012	85,197	85,372	0,175	10,532	-
-	6258	Chemnitz		140012	85,613	85,8	0,187	10,532	-
-	6258	Chemnitz		140012	85,8	86,3	0,5	10,532	-
-	6258	Chemnitz		140012	86,391	86,4	0,009	10,532	-
-	6258	Chemnitz		140012	86,4	86,6	0,2	10,532	-
-	6258	Chemnitz		140012	86,6	86,723	0,123	10,532	-
-	6258	Chemnitz		140012	86,746	86,847	0,101	10,532	-
-	6258	Chemnitz		140012	87,493	87,596	0,103	10,532	-
-	6258	Chemnitz		140012	87,617	87,718	0,101	10,532	-
-	6258	Chemnitz		140012	87,903	88	0,097	10,532	-
-	6258	Chemnitz		140012	88	88,4	0,4	10,532	-
-	6258	Chemnitz		140012	88,4	88,5	0,1	10,532	-
-	6258	Chemnitz		140012	88,5	89,2	0,7	10,532	-
-	6258	Chemnitz		140012	89,2	89,3	0,1	10,532	-
-	6258	Chemnitz		140012	89,3	90,1	0,8	10,532	-
-	6258	Chemnitz		140012	90,1	90,9	0,8	10,532	-
-	6258	Chemnitz		140012	90,9	91	0,1	10,532	-
-	6258	Chemnitz		140012	91	91,5	0,5	10,532	-
-	6258	Chemnitz		140012	91,506	91,6	0,094	10,532	-
-	6258	Chemnitz		140012	91,6	91,8	0,2	10,532	-
-	6258	Chemnitz		140012	91,8	91,847	0,047	10,532	-
-	6258	Chemnitz		140012	91,882	92,2	0,318	10,532	-
-	6258	Chemnitz		140012	92,2	92,3	0,1	10,532	-
-	6258	Chemnitz		140012	92,3	92,7	0,4	10,532	-
-	6258	Chemnitz		140012	92,7	92,955	0,255	10,532	-
-	6258	Chemnitz		140012	93,073	93,351	0,278	10,532	-

LP-Nr | Nummer der Lärmschwerpunkte, **StrNr** | Streckennummer, **SaAb** | Nummer des Sanierungsabschnittes

GL | Gesamtlänge an km, **PKZ** = Priorisierungskennziffer des Sanierungsabschnittes

Bem | Bemerkung (X65: auf 65 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A), X57: auf 57 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A),

V: Lärmvorsorge, M: Machbarkeitsstudie)

Darmstadt

Anzahl der Einwohnenden: 158.254

Anzahl der Belasteten für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)

45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	≥ 70
8.687	2.253	1.476	384	39	0

Anzahl der Belasteten für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)

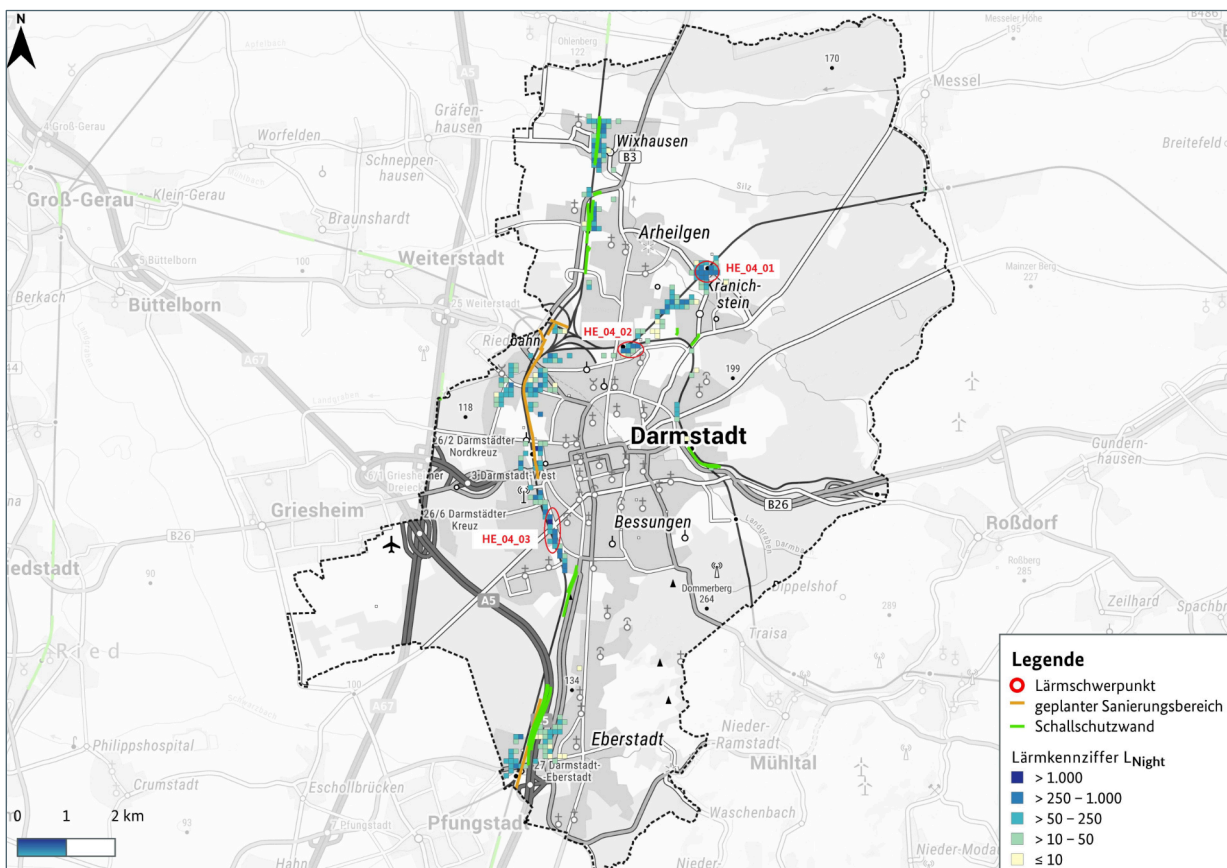
55-59	60-64	65-69	70-74	≥ 75
3.145	1.656	635	131	0

Pegelbereich in dB(A)	Belastete			
	Fläche (km ²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude
> 55	19,693	2.651	11	0
> 65	4,596	365	0	0
> 75	0,789	0	0	0

geschätzte Fälle starker HA*/HSD**

L _{DEN}	L _{Night}	Lärmkennziffer (LKZ)	
994	454	L _{DEN}	L _{Night}
		27.729	40.869

*Belästigung (high annoyance) / **Schlafstörung (high sleep disturbance)



Stellungnahme des Ballungsraumes Darmstadt

Der Ballungsraum Darmstadt hat keine Stellungnahme eingereicht.

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

[illegible]

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

StrNr	Sanierungsbereich	von km	bis km	GL	SSW	Höhe	SSD	StA	WE	StP
3601	Darmstadt -Wixhausen -Arheilgen	20,5 22,3	21,4 22,7	3,9	0	-		5	0	5
3530	Weiterstadt	25,0	33,6	8,6	1.741	3		1	20	1
3601	Darmstadt	27,2	30,8	3,6	0	-		6	254	1
3601	Eberstadt	32,7	35,0	1,0	793	3		1	0	1
3557	Darmstadt-Kranichstein	36,2	45,2	9,0	2.241	3		5	0	5

StrNr | Streckennummer, **GL** | Gesamtlänge an km,

aktive Schallschutzmaßnahmen: **SSW** | Länge der Schallschutzwand in Metern, **Höhe** | Höhe der Schallschutzwand in Metern,

SSD | Schienenstegdämpfer in Metern, **StA**¹ | Stand der Sanierung der aktiven Schallschutzmaßnahme

passive Schallschutzmaßnahmen: **WE** | Anzahl der Wohneinheiten, **StP**² | Stand der Sanierung der passiv lärmsanierten Wohneinheiten

^{1,2} *Die Maßnahme ist (1) fertiggestellt, (2) im Bau, (3) in Bearbeitung oder (4) in Planung,

(5) Durchführung einer schalltechnischen Untersuchung und (6) geprüft ohne Umsetzung

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	von km	bis km	GL	PKZ	Bem
-	3530	Darmstadt	3601	60016	30,6	30,9	0,3	71,76	X65
-	3530	Darmstadt	3601	60016	31,08	31,151	0,071	71,76	X65
-	3530	Darmstadt	3540, 3541, 3550, 3557, 3601, 3688	60016	31,151	32,823	1,672	71,76	X65
-	3530	Darmstadt	3557, 3601, 3688	60016	32,823	33,386	0,563	71,76	X65
-	3530	Darmstadt	3550, 3557, 3601, 3688	60016	33,386	33,6	0,214	71,76	X65
-	3540	Darmstadt	3541, 3601	60016	30,876	31,218	0,342	71,76	X65
-	3601	Darmstadt	3530, 3540, 3541, 3688	60016	24,869	24,922	0,053	71,76	X65
-	3601	Darmstadt	3530, 3557, 3688	60016	24,963	25,084	0,121	71,76	X65
-	3601	Darmstadt	3530, 3550, 3557, 3688	60016	25,232	25,436	0,204	71,76	X65
-	3601	Darmstadt	3530, 3550, 3557, 3688	60016	27,952	28	0,048	71,76	X65
-	3601	Darmstadt	3550, 3557	60016	28	28,2	0,2	71,76	X65
-	3601	Darmstadt		60016	28,2	30,8	2,6	71,76	X65
-	3601	Darmstadt		60016	30,8	32,249	1,449	71,76	-
-	3601	Darmstadt	3543	60016	32,928	33,42	0,492	71,76	-
-	3601	Darmstadt	3543	60016	33,42	33,5	0,08	71,76	X57
-	3601	Darmstadt	3543	60016	33,5	34,5	1	71,76	X57
-	3601	Darmstadt	3543	60016	34,5	34,7	0,2	71,76	X57
-	3601	Darmstadt	3543	60016	34,7	34,883	0,183	71,76	-
-	3601	Darmstadt		60016	34,956	35,034	0,078	71,76	-

LP-Nr | Nummer der Lärmschwerpunkte, **StrNr** | Streckennummer, **SaAb** | Nummer des Sanierungsabschnittes

GL | Gesamtlänge an km, **PKZ** = Priorisierungskennziffer des Sanierungsabschnittes

Bem | Bemerkung (X65: auf 65 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A), X57: auf 57 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A),

V: Lärmvorsorge, M: Machbarkeitsstudie)

Dortmund

Anzahl der Einwohnenden: 586.600

Anzahl der Belasteten für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)

45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	≥ 70
21.445	9.434	3.568	822	71	0

Anzahl der Belasteten für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)

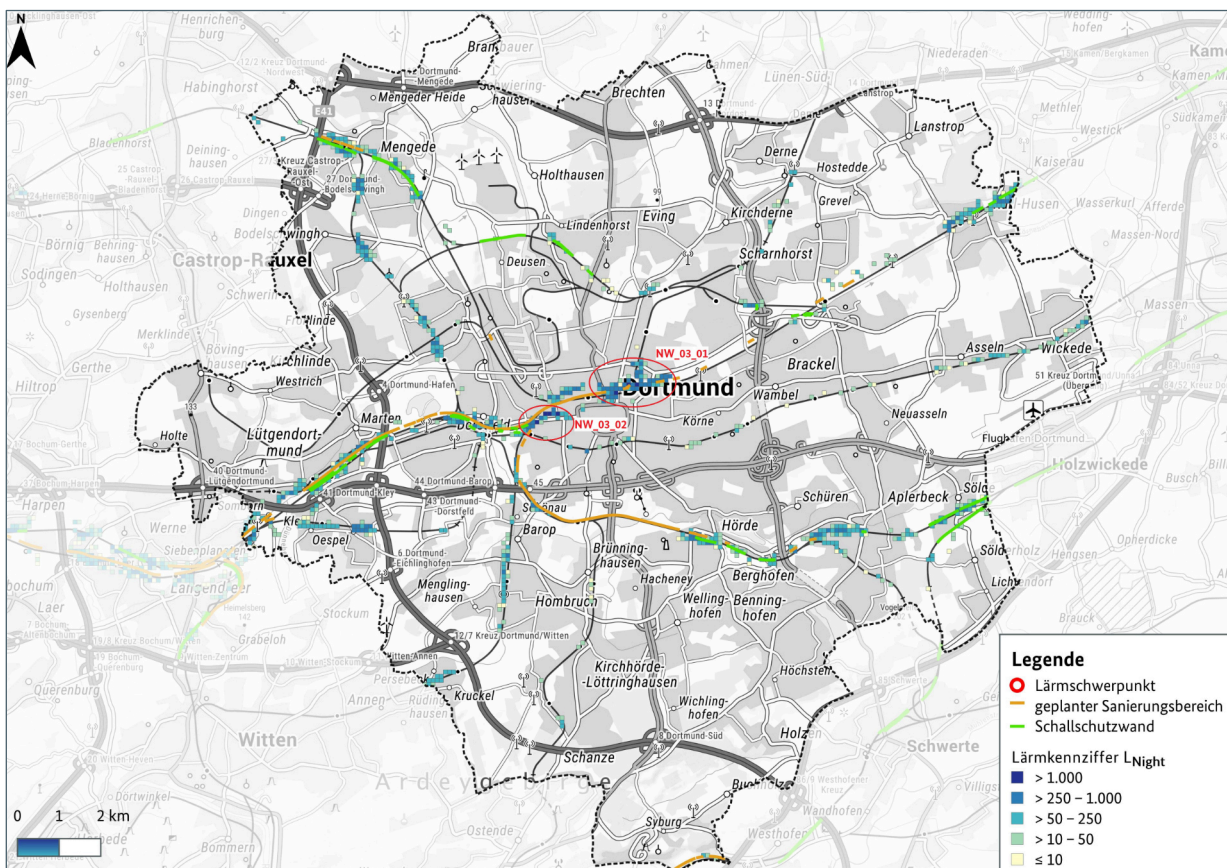
55-59	60-64	65-69	70-74	≥ 75
14.462	5.140	1.768	114	14

Pegelbereich in dB(A)	Belastete			
	Fläche (km ²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude
> 55	27,449	10.237	69	9
> 65	5,829	903	9	1
> 75	0,336	7	0	0

geschätzte Fälle starker HA*/HSD**

L_{DEN}	L_{Night}	L_{DEN}	L_{Night}
3.561	1.374	88.366	124.390

*Belästigung (high annoyance) / **Schlafstörung (high sleep disturbance)



Stellungnahme des Ballungsraumes Dortmund

Nach dem Straßenverkehr ruft der Schienenverkehr auf dem Dortmunder Stadtgebiet die zweithöchste Betroffenenzahl entsprechend der Umgebungslärmkartierung hervor. Da das Schienennetz nicht so dicht wie das Straßennetz ist, sind die Betroffenen ungleichmäßig verteilt. Die Hauptbelastung ergibt sich an den Strecken mit hohem Anteil von Güter- und Fernverkehr und dann, wenn die Schienen besonders dicht an der Wohnbebauung verlaufen. Im Rahmen der Lärmsanierung wurden auf dem Dortmunder Stadtgebiet zwischen 2012 und 2014 mehr als zehn Kilometer Schallschutzwände entlang der Schienenlärm-HotSpots verbaut. Zusammen mit bundesweiten Maßnahmen, wie der flächendeckenden Umstellung auf lärmarme Bremsen, hat dies zu einer deutlichen Entlastung vieler Bereiche geführt.

Von den zahlreichen Lärmsanierungsmaßnahmen mit aktiven Schallschutzmaßnahmen waren dicht bebaute Bereiche zwischen Hauptbahnhof und Borsigplatzviertel bisher ausgenommen. Die Stadt Dortmund sieht in den Bereichen, die nachfolgend beschrieben werden, einen besonders dringenden Handlungsbedarf. Die Bahnstrecken 2100, 2106 und 2650 verlaufen weitestgehend in Dammlage. Zwischen Leopoldstraße und Gronastraße grenzen südlich der Strecke Wohngebäude und Schulen teils unmittelbar an die Bahntrasse, nördlich werden trotz der stark verlärmten grünen „Puffer“ hohe Lärmpegel an den Wohngebäuden errechnet. Aufgrund der besonderen geometrischen Verhältnisse ist davon auszugehen, dass diese Pegel in den oberen Geschossen noch höher ausfallen. Daher sollte hier eine aktive Schallschutzmaßnahme, die auch den Freiflächen zugutekäme, umgesetzt werden. An der Gronastraße teilt sich die Bahntrasse. Im Bereich Gronastraße bis Im Spähenfelde treten nördlich der Strecke 2106 – km 120,5 bis km 121,5 – vor allem entlang der Bleichmärsch hohe Pegel auf. Entlang der Strecke 2100, die an der Gronastraße Richtung Norden abzweigt, treten zwischen km 1,0 bis km 1,5 hohe Lärmpegel an den nächstgelegenen Wohngebäuden südlich bzw. östlich der Strecke auf; weiterhin wird die Freifläche Lütgenholz stark durch den Bahnlärm geprägt. Auch für diese Bereiche sollten aktive Lärmschutzmaßnahmen geprüft werden.

Dem Trend der Lärmwirkungsforschung folgend wurden seit 2012 die Auslösewerte für eine Lärmsanierung mehrfach gesenkt und der Schienenbonus abgeschafft, sodass aus Sicht der Stadt Dortmund auch Bereiche, in denen Lärmsanierungen durchgeführt wurden, einer Neuevaluation und ggf. ergänzenden Minderungsmaßnahmen bedürfen. Hierzu gehören neben dem oben genannten HotSpot folgende Bereiche: Dortmund Zentrum (Innenstadt West)

zwischen Lange Straße und Brinkhoffstr. (südlich der Strecke 2103 km 165,4 bis km 166,7)

Dortmund Süd (Hörde, Aplerbeck, Hombruch):

Gildenstr. – Alte Benninghofer Str. (südlich Strecke 2103 km 172,8 – km 173,1)

Bruchsteinstäße. – Bedastraße (nördlich der Strecke 2103 km 175,9 bis km 176,6)

entlang Hüttenstr. (südlich Strecke 2103 km 176,5 bis km 176,9)

entlang Schlagbaumstr. (südlich Strecke 2103 km 179,0+80 bis km 179,2+10)

Sölder Straße – Kapellenufer (südlich Strecke 2103 km 179,6 – km 180,0)

Kruckeler Str. – Menglinghauser Str. (nördlich Strecke 2801 km 22,5 bis km 23,2)

Dortmund Nord-West (Lütgendortmund, Mengede, Huckarde):

Ewald-Görshop-Str. – Borussiastr. (beidseitig Strecke 2190 km 11,5 bis km 12,1)

Hansemannstr. – Breisenbachstr. (beidseitig Strecke 2191 km 1,5 bis km 1,9)

Steinhammerstr. – Sadelhof (nördlich der Strecke 2213 km 5,5 bis km 5,9+60 und Strecke 2158 km 158,4 bis 158,6)

In der Lärmaktionsplanung sollen nicht nur Minderungsmaßnahmen in lauten Bereichen ergriffen, sondern auch der Schutz ruhiger Gebiete sichergestellt werden. In Dortmund werden die ruhigen Gebiete vor allem durch bebaute Bereiche und den Straßenlärm limitiert. In einigen Gebieten, wie z. B. dem Rahmer Wald oder dem Kurler Busch, spielt jedoch auch der Bahnlärm eine Rolle. Oft fällt die trennende Wirkung zwischen Grünverbindungen schwerer ins Gewicht. Die Stadt Dortmund wird im Rahmen der Lärmaktionsplanung 2024 die Kriterien für die Festlegung ruhiger Gebiete überarbeiten und darauf aufbauend die ruhigen Gebiete neu festlegen. In jedem Fall sind die ruhigen Gebiete bei weiteren Planungen zu berücksichtigen und vor einer Lärmzunahme oder Verschlechterung der Erreichbarkeit zu schützen.

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

[illegible]

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

StrNr	Sanierungsbereich	von km	bis km	GL	SSW	Höhe	SSD	StA	WE	StP
2103 2650 2840	Dortmund (Knoten 1) - Aplerbeck - Mengede	178,1 109,5 161,3	180,3 112,5 163,0	6,9	6.320	3		1	30	1
2103 2132 2650	Dortmund (Knoten 3) - Hörde - Deusen Nord - Kurl - Husen	172,4 2,2 130,3	175,8 3,9 131,0	6,0	3.137	3		1	76	1
2100 2103 2103 2103 2132 2158 2550 2650	Dortmund (Knoten 2) - Kirchderne Ost - Derne - Schönaue - Hörde - Aplerbeck - Lindenhorst - Kley West - Lütgendortmund - Dortstfeld - westlich des Hauptbahnhofes - Haus Husen	1,2 168,1 171,2 175,8 3,9 154,8 150,3 112,5	8,1 171,2 172,4 178,1 5,2 163,7 150,5 128,9	39,3	1.228	3		1	63	1

StrNr | Streckennummer, **GL** | Gesamtlänge an km,

aktive Schallschutzmaßnahmen: SSW | Länge der Schallschutzwand in Metern, **Höhe** | Höhe der Schallschutzwand in Metern,

SSD | Schienenstegdämpfer in Metern, **StA¹** | Stand der Sanierung der aktiven Schallschutzmaßnahme

passive Schallschutzmaßnahmen: WE | Anzahl der Wohneinheiten, **StP²** | Stand der Sanierung der passiv lärmsanierten Wohneinheiten

^{1,2} *Die Maßnahme ist (1) fertiggestellt, (2) im Bau, (3) in Bearbeitung oder (4) in Planung,

(5) Durchführung einer schalltechnischen Untersuchung und (6) geprüft ohne Umsetzung

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	von km	bis km	GL	PKZ	Bem
NW_03_01	2100	Dortmund	2106, 2650	50031	0,981	1,047	0,066	7,733	X65
NW_03_01	2158	Dortmund	2100, 2125, 2190, 2650	50031	164,339	164,535	0,196	7,733	X65
NW_03_01	2158	Dortmund	2100, 2125, 2190, 2650	50031	164,535	164,693	0,158	7,733	X65
NW_03_01	2158	Dortmund	2100, 2190, 2650	50031	164,693	164,704	0,011	7,733	X65
NW_03_01	2158	Dortmund	2100, 2650	50031	164,704	164,742	0,038	7,733	X65
NW_03_01	2650	Dortmund	2100, 2106	50031	120,385	120,466	0,081	7,733	X65
NW_03_01	2650	Dortmund	2106	50031	121,158	121,3	0,142	7,733	X65
NW_03_02	2103	Dortmund	2126, 2801	50031	166,748	166,85	0,102	7,733	-
NW_03_02	2158	Dortmund	2103, 2125, 2126, 2190, 2191, 2213, 2801	50031	162	163,6	1,6	7,733	X65
-	2843	Dortmund	2550	50017	149,604	149,659	0,055	52,835	-
-	2843	Dortmund	2550	50017	149,702	150,067	0,365	52,835	-
-	2843	Dortmund	2550	50017	150,148	150,248	0,1	52,835	-
-	2843	Dortmund	2550	50017	150,439	150,506	0,067	52,835	X65
-	2843	Dortmund	2550	50017	150,56	150,725	0,165	52,835	-
-	2100	Dortmund		50031	1,066	1,2	0,134	7,733	-
-	2100	Dortmund		50031	1,2	1,4	0,2	7,733	X65
-	2100	Dortmund		50031	1,4	1,455	0,055	7,733	X65
-	2100	Dortmund		50031	1,533	1,765	0,232	7,733	X65
-	2100	Dortmund		50031	5,488	5,589	0,101	7,733	-
-	2100	Dortmund		50031	5,897	5,9	0,003	7,733	-
-	2100	Dortmund		50031	5,9	6,2	0,3	7,733	X65
-	2100	Dortmund		50031	6,4	6,6	0,2	7,733	X65
-	2100	Dortmund		50031	6,6	6,65	0,05	7,733	-
-	2100	Dortmund		50031	6,65	6,83	0,18	7,733	X65
-	2100	Dortmund		50031	7,763	7,8	0,037	7,733	-
-	2100	Dortmund		50031	7,8	8,1	0,3	7,733	X65
-	2100	Dortmund		50031	8,1	8,2	0,1	7,733	-
-	2103	Dortmund	2801	50031	166,996	167,145	0,149	7,733	-
-	2103	Dortmund	2801	50031	167,438	167,663	0,225	7,733	-
-	2103	Dortmund	2120, 2801	50031	167,669	167,802	0,133	7,733	-
-	2103	Dortmund	2120, 2423	50031	168,1	172,4	4,3	7,733	X65
-	2103	Dortmund		50031	172,45	172,7	0,25	7,733	X65
-	2103	Dortmund	2113	50031	172,7	172,938	0,238	7,733	X65
-	2103	Dortmund	2113	50031	172,938	173	0,062	7,733	X65
-	2103	Dortmund	2113	50031	173	173,04	0,04	7,733	X65
-	2103	Dortmund	2113	50031	173,04	173,09	0,05	7,733	X65
-	2103	Dortmund	2113	50031	175,31	175,43	0,12	7,733	X57
-	2103	Dortmund	2113	50031	175,43	175,454	0,024	7,733	-
-	2103	Dortmund		50031	175,853	178,1	2,25	7,733	X65
-	2103	Dortmund		50017	178,1	178,3	0,2	52,835	X65
-	2103	Dortmund		50017	178,3	178,43	0,13	52,835	X65
-	2113	Dortmund	2103	50031	0,605	0,661	0,056	7,733	-
-	2113	Dortmund	2103	50031	2,865	2,962	0,097	7,733	-
-	2113	Dortmund		50031	3,148	3,274	0,126	7,733	-
-	2113	Dortmund		50031	3,385	3,598	0,213	7,733	-
-	2113	Dortmund		50031	3,647	3,852	0,205	7,733	-
-	2113	Dortmund		50031	3,866	4,148	0,282	7,733	-
-	2113	Dortmund		50031	4,316	4,617	0,301	7,733	-
-	2113	Dortmund		50031	4,688	4,874	0,186	7,733	-
-	2113	Dortmund		50031	4,877	4,977	0,100	7,733	-
-	2113	Dortmund		50031	5,062	5,162	0,100	7,733	-
-	2158	Dortmund	2125, 2151	50031	154,828	154,9	0,072	7,733	X65
-	2158	Dortmund	2125, 2151, 2190	50031	154,9	155,2	0,3	7,733	X65
-	2158	Dortmund	2125, 2151	50031	155,47	155,5	0,03	7,733	X65
-	2158	Dortmund	2125, 2151	50031	155,5	155,7	0,2	7,733	X65
-	2158	Dortmund	2125, 2151	50031	156,7	157,4	0,7	7,733	X65
-	2158	Dortmund	2125, 2151	50031	157,4	157,7	0,3	7,733	X65
-	2158	Dortmund	2125, 2151	50031	157,7	158	0,3	7,733	X65
-	2158	Dortmund	2125, 2151, 2213	50031	158	158,5	0,5	7,733	X65
-	2158	Dortmund	2125, 2151, 2213	50031	158,5	158,8	0,3	7,733	X65
-	2158	Dortmund	2125, 2151, 2213	50031	158,8	158,9	0,1	7,733	X65
-	2158	Dortmund	2120, 2125, 2151, 2213	50031	158,9	159,2	0,3	7,733	X65
-	2158	Dortmund	2120, 2125, 2151, 2213	50031	159,2	159,276	0,076	7,733	-
-	2158	Dortmund	2125, 2130, 2213	50031	159,324	159,424	0,1	7,733	-
-	2158	Dortmund	2125, 2130, 2213	50031	159,6	159,8	0,2	7,733	X65

LP-Nr | Nummer der Lärmschwerpunkte, **StrNr** | Streckennummer, **SaAb** | Nummer des Sanierungsabschnittes

GL | Gesamtlänge an km, **PKZ** = Priorisierungskennziffer des Sanierungsabschnittes

Bem | Bemerkung (X65: auf 65 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A), X57: auf 57 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A),

V: Lärmvorsorge, M: Machbarkeitsstudie)

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	von km	bis km	GL	PKZ	Bem
-	2158	Dortmund	2125, 2130, 2213	50031	159,8	159,836	0,036	7,733	-
-	2158	Dortmund	2125, 2130, 2213	50031	159,927	160,03	0,103	7,733	-
-	2158	Dortmund	2125, 2130, 2213	50031	160,121	160,228	0,107	7,733	-
-	2158	Dortmund	2125, 2130, 2213	50031	160,269	160,377	0,108	7,733	X65
-	2158	Dortmund	2125, 2130	50031	160,5	160,6	0,1	7,733	X65
-	2158	Dortmund	2122, 2125, 2130, 2191	50031	160,6	161,8	1,2	7,733	X65
-	2158	Dortmund	2125	50031	161,8	161,813	0,013	7,733	-
-	2158	Dortmund	2125, 2190, 2191	50031	161,914	162	0,086	7,733	-
-	2158	Dortmund	2103, 2125, 2190, 2210, 2650, 2801	50031	163,6	163,839	0,239	7,733	X65
-	2158	Dortmund	2103, 2125, 2190, 2210, 2650, 2801	50031	163,839	163,94	0,101	7,733	X65
-	2158	Dortmund	2100, 2103, 2125, 2190, 2650, 2801	50031	163,94	164,339	0,399	7,733	-
-	2190	Dortmund	2151	50031	9,493	9,653	0,16	7,733	-
-	2190	Dortmund		50031	10,33	10,63	0,300	7,733	-
-	2190	Dortmund		50031	10,666	10,782	0,116	7,733	-
-	2190	Dortmund		50031	10,824	10,9	0,076	7,733	-
-	2190	Dortmund		50031	10,9	11,1	0,2	7,733	-
-	2190	Dortmund		50031	11,1	11,102	0,002	7,733	-
-	2190	Dortmund		50031	11,47	11,6	0,13	7,733	-
-	2190	Dortmund		50031	11,6	12,1	0,5	7,733	-
-	2190	Dortmund		50031	12,1	12,107	0,007	7,733	-
-	2190	Dortmund		50031	13,121	13,221	0,1	7,733	-
-	2190	Dortmund		50031	13,674	13,875	0,201	7,733	-
-	2190	Dortmund		50031	15,854	16,035	0,181	7,733	-
-	2190	Dortmund		50031	16,098	16,199	0,101	7,733	-
-	2650	Dortmund		50014	107,94	108,04	0,1	16,574	-
-	2650	Dortmund		50031	109,648	109,7	0,052	7,733	X65
-	2650	Dortmund	2191	50031	109,7	109,9	0,2	7,733	X65
-	2650	Dortmund	2191	50031	110,011	110,111	0,1	7,733	X65
-	2650	Dortmund	2191	50031	110,192	110,292	0,1	7,733	X65
-	2650	Dortmund	2191	50031	110,364	110,466	0,102	7,733	X65
-	2650	Dortmund	2191	50031	110,562	110,6	0,038	7,733	X65
-	2650	Dortmund	2191	50031	110,6	110,7	0,1	7,733	X65
-	2650	Dortmund		50031	110,7	110,715	0,015	7,733	X65
-	2650	Dortmund		50031	110,756	110,857	0,101	7,733	X65
-	2650	Dortmund		50031	110,865	110,965	0,1	7,733	X65
-	2650	Dortmund		50031	111,017	111,157	0,14	7,733	X65
-	2650	Dortmund		50031	111,28	111,3	0,02	7,733	X65
-	2650	Dortmund		50031	111,3	111,7	0,4	7,733	X65
-	2650	Dortmund		50031	111,746	111,937	0,191	7,733	X65
-	2650	Dortmund		50031	112,046	112,146	0,1	7,733	X65
-	2650	Dortmund		50031	112,183	112,324	0,141	7,733	X65
-	2650	Dortmund		50031	112,4	112,6	0,2	7,733	X65
-	2650	Dortmund		50031	112,6	112,689	0,089	7,733	-
-	2650	Dortmund	2210	50031	116,262	116,362	0,1	7,733	-
-	2650	Dortmund	2106	50031	121,575	121,68	0,105	7,733	-
-	2650	Dortmund	2106	50031	122,304	122,404	0,1	7,733	-
-	2650	Dortmund	2106	50031	123,616	123,716	0,1	7,733	-
-	2650	Dortmund		50031	124,716	124,891	0,175	7,733	-
-	2650	Dortmund	2132	50031	125,5	125,6	0,1	7,733	X65
-	2650	Dortmund	2132	50031	125,6	125,66	0,06	7,733	-
-	2650	Dortmund	2132	50031	126,26	126,361	0,101	7,733	-
-	2650	Dortmund	2132	50031	126,404	126,504	0,1	7,733	-
-	2650	Dortmund		50031	127,3	127,7	0,4	7,733	X65
-	2650	Dortmund		50031	128,938	129	0,062	7,733	-
-	2650	Dortmund		50031	129	130,1	1,1	7,733	-
-	2650	Dortmund		50031	130,1	130,152	0,052	7,733	-
-	2650	Dortmund		50031	130,182	130,3	0,118	7,733	-
-	2650	Dortmund		50031	130,3	130,9	0,6	7,733	X65
-	2650	Dortmund		50031	130,9	131,037	0,137	7,733	X65
-	2801	Dortmund		50031	24,719	24,819	0,1	7,733	-
-	2801	Dortmund		50031	26,396	26,496	0,1	7,733	-
-	2801	Dortmund		50031	26,562	26,662	0,1	7,733	-
-	2840	Dortmund		50017	159,162	159,4	0,238	52,835	-
-	2840	Dortmund		50017	160,1	160,3	0,2	52,835	-
-	2840	Dortmund		50017	160,7	161,3	0,6	52,835	-
-	2840	Dortmund		50017	161,3	162,4	1,1	52,835	X65
-	2840	Dortmund		50017	162,4	162,827	0,427	52,835	X65

LP-Nr | Nummer der Lärmschwerpunkte, **StrNr** | Streckennummer, **SaAb** | Nummer des Sanierungsabschnittes

GL | Gesamtlänge an km, **PKZ** = Priorisierungskennziffer des Sanierungsabschnittes

Bem | Bemerkung (X65: auf 65 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A), X57: auf 57 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A),

V: Lärmvorsorge, M: Machbarkeitsstudie)

Dresden

Anzahl der Einwohnenden: 537.260

Anzahl der Belasteten für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)

45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	≥ 70
24.327	11.976	5.362	1.768	209	0

Anzahl der Belasteten für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)

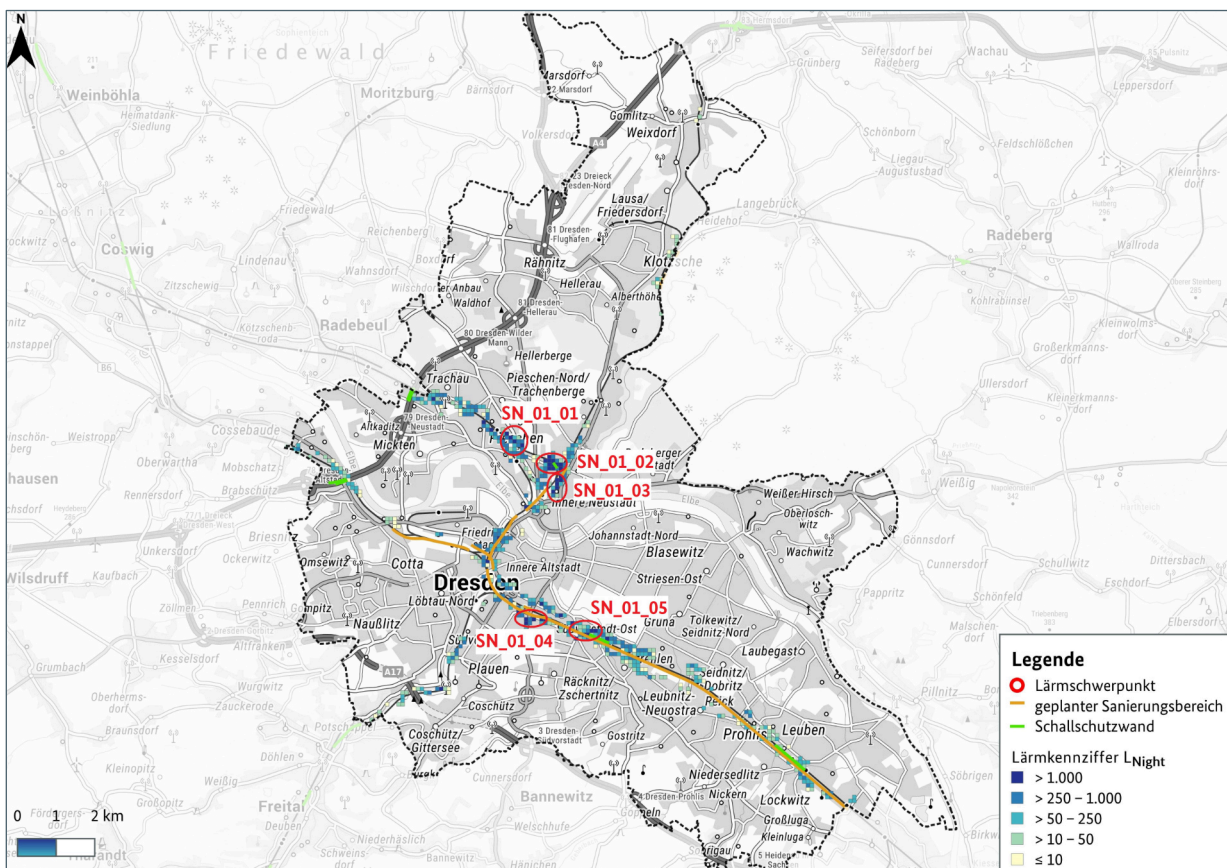
55-59	60-64	65-69	70-74	≥ 75
14.270	7.818	2.536	841	0

Pegelbereich in dB(A)	Belastete			
	Fläche (km ²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude
> 55	15,235	12.126	37	1
> 65	4,158	1.608	6	0
> 75	0,513	0	0	0

geschätzte Fälle starker HA*/HSD**

L_{DEN}	L_{Night}	Lärmkennziffer (LKZ)	
4.565	2.035	L_{DEN}	L_{Night}
		127.995	182.830

*Belästigung (high annoyance) / **Schlafstörung (high sleep disturbance)



Stellungnahme des Ballungsraumes Dresden

Der Ballungsraum Dresden hat keine Stellungnahme eingereicht.

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

[illegible]

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

StrNr	Sanierungsbereich	von km	bis km	GL	SSW	Höhe	SSD	StA	WE	StP
6240	Dresden Hbf - Dresden Strehlen	58,5	62,1	3,6	265	0		1	35	1
6240	Dresden-Dobritz	55,8	55,9	0,1	0	-		1	11	1
6240	Dresden-Niedersedlitz	54,2	55,3	1,1	940	3		1	1	1
6248	Dresden -Cotta -Kemnitz -Stetzsch -Cossebaude -Niederwartha	1,6 2,8 3,8 8,1	2,6 3,7 7,2 8,9	6,1	0	-		1	385	1
6248	Dresden-Briesnitz	3,7	3,8	0,1	0	-		5	0	5
6248	Dresden-Gohlis, Dresden-Briesnitz, Dresden-Mobschatz, Dresden-Cossebaude	3,8	7,2	3,4	0	-		5	0	5
6363	Dresden-Pieschen	110,8	115,5	4,7	0	-		5	0	5
6240	Dresden (Schienenstegdämpfer)	52,5	62,5	10,0	6.840	0	6380	2	0	5

StrNr | Streckennummer, **GL** | Gesamtlänge an km,

aktive Schallschutzmaßnahmen: SSW | Länge der Schallschutzwand in Metern, **Höhe** | Höhe der Schallschutzwand in Metern,

SSD | Schienenstegdämpfer in Metern, **StA**¹ | Stand der Sanierung der aktiven Schallschutzmaßnahme

passive Schallschutzmaßnahmen: WE | Anzahl der Wohneinheiten, **StP**² | Stand der Sanierung der passiv lärmsanierten Wohneinheiten

^{1,2} *Die Maßnahme ist (1) fertiggestellt, (2) im Bau, (3) in Bearbeitung oder (4) in Planung,

(5) Durchführung einer schalltechnischen Untersuchung und (6) geprüft ohne Umsetzung

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	SSW	bis km	GL	PKZ	Bem
SN_01_02	6212	Dresden	6241	140014	101,2	101,353	0,153	1,026	-
SN_01_03	6239	Dresden	6212, 6363	140002	20,9	21,038	0,138	90,684	-
SN_01_04	6239	Dresden	6258	140002	16,884	17,063	0,179	90,684	-
SN_01_04	6241	Dresden	6239, 6240	140002	61,927	62,096	0,169	90,684	X65, M
SN_01_04	6241	Dresden	6240	140002	62,096	62,206	0,11	90,684	M
SN_01_04	6241	Dresden	6240	140002	62,206	62,269	0,063	90,684	M
SN_01_04	6241	Dresden	6240	140002	62,269	62,373	0,104	90,684	M
SN_01_05	6240	Dresden	6239	140002	60,1	61,5	1,4	90,684	X65
-	6239	Dresden	6240, 6241	140002	18,691	18,828	0,137	90,684	-
-	6239	Dresden	6240, 6241, 6247	140002	18,828	19,682	0,854	90,684	-
-	6239	Dresden	6240, 6241	140002	19,689	19,947	0,258	90,684	-
-	6239	Dresden	6240, 6241	140002	20,283	20,3	0,017	90,684	-
-	6239	Dresden	6212, 6240, 6241, 6246, 6363	140002	20,3	20,9	0,6	90,684	-
-	6240	Dresden	6239	140002	53,117	53,276	0,159	90,684	-
-	6240	Dresden	6239	140002	53,332	53,9	0,568	90,684	-
-	6240	Dresden	6239	140002	53,9	54,2	0,3	90,684	X65
-	6240	Dresden	6239	140002	54,2	55,3	1,1	90,684	X65
-	6240	Dresden	6239	140002	55,3	55,4	0,1	90,684	-
-	6240	Dresden	6239	140002	55,4	55,8	0,4	90,684	X65
-	6240	Dresden	6239	140002	55,8	55,9	0,1	90,684	X65
-	6240	Dresden	6239	140002	55,9	56,2	0,3	90,684	X65, M
-	6240	Dresden	6239	140002	56,2	56,5	0,3	90,684	-
-	6240	Dresden	6239	140002	56,5	56,7	0,2	90,684	X65, M
-	6240	Dresden	6239	140002	56,7	57,1	0,4	90,684	-
-	6240	Dresden	6239	140002	57,1	57,5	0,4	90,684	X65, M
-	6240	Dresden	6239	140002	57,5	57,6	0,1	90,684	-
-	6240	Dresden	6239	140002	57,6	57,8	0,2	90,684	X65, M
-	6240	Dresden	6239	140002	57,8	57,9	0,1	90,684	X65, M
-	6240	Dresden	6239	140002	57,9	58,258	0,358	90,684	-
-	6240	Dresden	6239	140002	58,31	58,41	0,1	90,684	-
-	6240	Dresden	6239	140002	58,443	58,6	0,157	90,684	X65
-	6240	Dresden	6239	140002	58,6	58,8	0,2	90,684	X65
-	6240	Dresden	6239	140002	58,8	59,1	0,3	90,684	X65
-	6240	Dresden	6239	140002	59,1	59,7	0,6	90,684	X65
-	6240	Dresden	6239	140002	59,7	60,1	0,4	90,684	X65
-	6240	Dresden	6239	140002	61,5	61,6	0,1	90,684	X65
-	6240	Dresden	6239, 6241	140002	61,6	61,927	0,327	90,684	X65
-	6241	Dresden	6239, 6240, 6243, 6258	140002	62,373	63,8	1,427	90,684	M
-	6241	Dresden	6239, 6240	140002	63,8	63,9	0,1	90,684	-
-	6244	Dresden	6247, 6272	140002	0,038	0,5	0,462	90,684	-
-	6244	Dresden		140002	0,5	0,59	0,09	90,684	-
-	6244	Dresden	6239, 6240, 6241	140002	0,593	0,804	0,211	90,684	-
-	6240	Dresden	6239	140003	52,636	52,7	0,064	23,604	X65, M
-	6240	Dresden	6239	140003	52,7	52,752	0,052	23,604	-
-	6240	Dresden	6239	140003	52,802	52,902	0,1	23,604	-
-	6240	Dresden	6239	140003	52,969	53,069	0,1	23,604	-

LP-Nr | Nummer der Lärmschwerpunkte, **StrNr** | Streckennummer, **SaAb** | Nummer des Sanierungsabschnittes

GL | Gesamtlänge an km, **PKZ** = Priorisierungskennziffer des Sanierungsabschnittes

Bem | Bemerkung (X65: auf 65 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A), X57: auf 57 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A),

V: Lärmvorsorge, M: Machbarkeitsstudie)

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	SSW	bis km	GL	PKZ	Bem
-	6212	Dresden		140014	88,588	88,73	0,142	1,026	-
-	6212	Dresden		140014	90,367	90,7	0,333	1,026	-
-	6212	Dresden		140014	90,7	90,9	0,2	1,026	-
-	6212	Dresden		140014	90,9	90,982	0,082	1,026	-
-	6212	Dresden		140014	91,5	91,8	0,3	1,026	-
-	6212	Dresden		140014	91,949	92	0,051	1,026	-
-	6212	Dresden		140014	92	92,2	0,2	1,026	-
-	6212	Dresden	6607	140014	94,537	94,642	0,105	1,026	-
-	6212	Dresden	6607	140014	95,212	95,3	0,088	1,026	-
-	6212	Dresden	6607	140014	95,3	95,4	0,1	1,026	-
-	6212	Dresden	6607	140014	95,4	95,5	0,1	1,026	-
-	6212	Dresden	6607	140014	95,5	95,6	0,1	1,026	-
-	6212	Dresden		140014	96,2	96,3	0,1	1,026	-
-	6212	Dresden		140014	96,3	96,351	0,051	1,026	-
-	6212	Dresden		140014	96,402	96,502	0,1	1,026	-
-	6212	Dresden		140014	98,228	98,396	0,168	1,026	-
-	6212	Dresden		140014	98,428	98,565	0,137	1,026	-
-	6212	Dresden		140014	98,632	98,732	0,1	1,026	-
-	6212	Dresden		140014	98,789	98,889	0,1	1,026	-
-	6212	Dresden		140014	99,392	99,625	0,233	1,026	-
-	6212	Dresden		140014	99,654	100,092	0,438	1,026	-
-	6212	Dresden		140014	100,302	100,438	0,136	1,026	-
-	6212	Dresden		140014	100,49	100,5	0,01	1,026	-
-	6212	Dresden		140014	100,5	101	0,5	1,026	-
-	6212	Dresden		140014	101	101,1	0,1	1,026	-
-	6212	Dresden		140014	101,1	101,2	0,1	1,026	-
-	6248	Dresden	6244, 6272	140002	-0,043	1,433	1,476	90,684	-
-	6248	Dresden	6272	140002	1,435	2	0,565	90,684	X65
-	6248	Dresden		140002	2	2,6	0,6	90,684	X65
-	6248	Dresden		140002	2,6	2,8	0,2	90,684	-
-	6248	Dresden		140002	2,8	3,7	0,9	90,684	X65
-	6248	Dresden		140002	7,9	7,941	0,041	90,684	-
-	6248	Dresden		140002	8,1	8,9	0,8	90,684	X65
-	6248	Dresden		140002	8,9	9,196	0,296	90,684	-
-	6258	Dresden		140002	2,279	2,379	0,1	90,684	-
-	6258	Dresden		140002	2,4	2,6	0,2	90,684	-
-	6258	Dresden		140002	2,637	2,8	0,163	90,684	-
-	6258	Dresden		140002	2,8	3	0,2	90,684	-
-	6258	Dresden		140002	3	3,134	0,134	90,684	-
-	6258	Dresden		140002	3,473	3,749	0,276	90,684	-
-	6258	Dresden		140002	3,899	4,077	0,178	90,684	-
-	6258	Dresden		140002	4,093	4,193	0,1	90,684	-
-	6258	Dresden		140002	4,195	4,514	0,319	90,684	-
-	6258	Dresden		140002	4,757	4,8	0,043	90,684	-
-	6258	Dresden		140002	4,8	5,1	0,3	90,684	-
-	6258	Dresden		140002	5,1	5,107	0,007	90,684	-
-	6258	Dresden	6259	140002	6,163	6,2	0,037	90,684	-
-	6258	Dresden	6259	140002	6,2	6,278	0,078	90,684	-

LP-Nr | Nummer der Lärmschwerpunkte, **StrNr** | Streckennummer, **SaAb** | Nummer des Sanierungsabschnittes

GL | Gesamtlänge an km, **PKZ** = Priorisierungskennziffer des Sanierungsabschnittes

Bem | Bemerkung (X65: auf 65 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A), X57: auf 57 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A),

V: Lärmvorsorge, M: Machbarkeitsstudie)

Duisburg

Anzahl der Einwohnenden: 498.110

Anzahl der Belasteten für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)

45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	≥ 70
27.552	13.694	6.154	1.663	41	1

Anzahl der Belasteten für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)

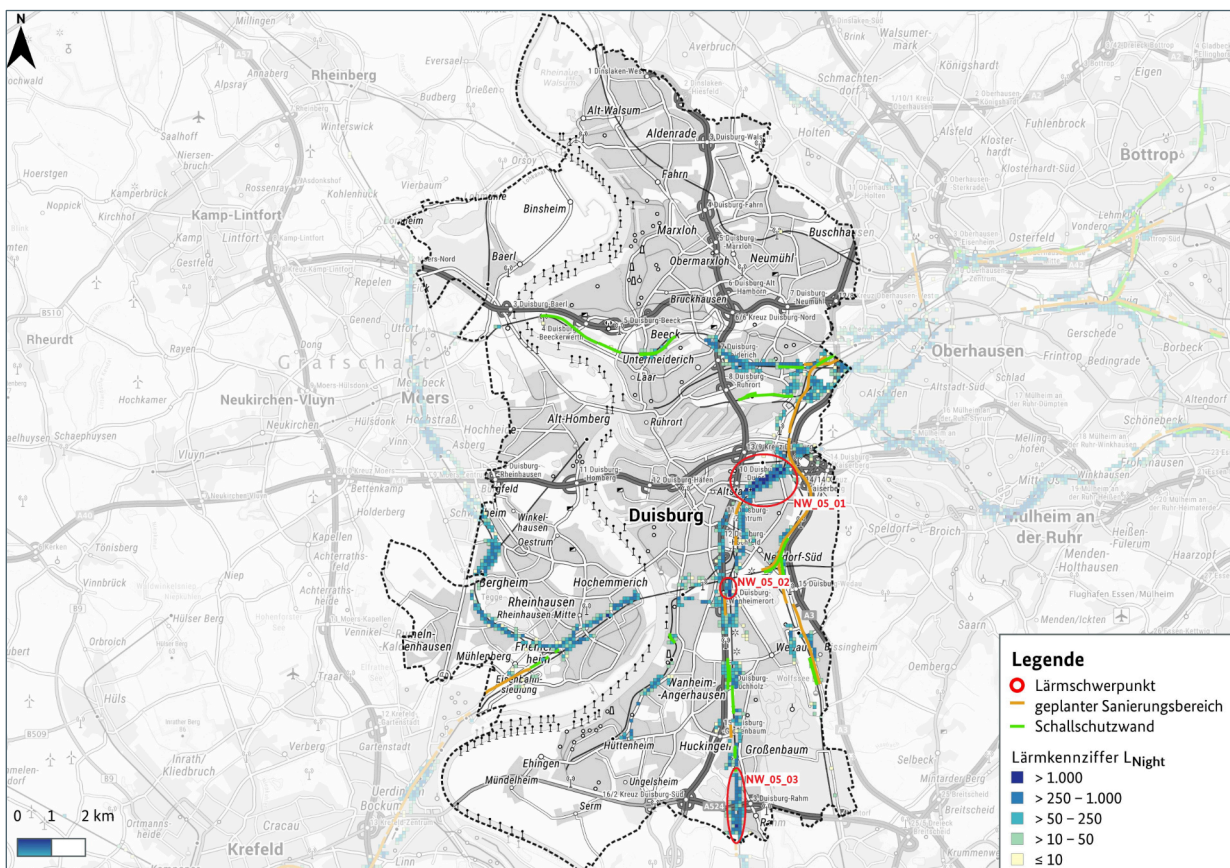
55-59	60-64	65-69	70-74	≥ 75
17.357	7.548	3.095	875	11

Pegelbereich in dB(A)	Belastete			
	Fläche (km ²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude
> 55	31,331	13.755	55	17
> 65	7,549	1.895	10	1
> 75	1,023	5	0	0

geschätzte Fälle starker HA*/HSD**

L_{DEN}	L_{Night}	Lärmkennziffer (LKZ)	
5.107	2.198	L_{DEN}	L_{Night}
		139.807	198.906

*Belästigung (high annoyance) | **Schlafstörung (high sleep disturbance)



Stellungnahme des Ballungsraumes Duisburg

In Duisburg stellt der Schienenverkehrslärm neben dem Straßenverkehrslärm eine der Hauptquellen für Umgebungslärm dar.

Die Umgebungslärmkartierung an Schienenwegen von Eisenbahnen des Bundes der vierten Runde zeigt eine großflächige Ausbreitung der kritischen Lärmpegelbereiche im Duisburger Stadtgebiet. Laut aktueller Kartierung des Schienenverkehrslärms ist in Duisburg eine Fläche von ca. 35 km² von einem Lärmindex LDEN größer 55 dB(A), 8,65 km² von einem Lärmindex LDEN über 65 dB(A) und 1,54 km² des Duisburger Stadtgebietes von einem Lärmindex LDEN über 75 dB(A) betroffen. Damit einhergehen geschätzte knapp 900 Menschen, die in ihren Wohnungen einem LDEN größer 70 dB(A) ausgesetzt sind sowie fast doppelt so viele Personen, die nachts von Schienenverkehrslärm L_night größer 60 dB(A) betroffen sind.

Entlang der Schienenwege in zahlreichen Duisburger Ortsteilen ist die Lärmsituation angespannt, da der von der Bahnstrecke ausgehende Verkehrslärm teils weit in die Wohngebiete ausstrahlt und somit eine große Anwohnerbetroffenheit auslöst. Linksrheinisch sind hier vor allem die Strecke 2330 sowie die Strecke 2505 ab Rheinhausen Bahnhof zu nennen. Rechtsrheinisch sind diverse Hotspots zu lokalisieren. Zum einen im Bereich Meiderich als auch im weiteren südlichen Verlauf der beiden das Stadtgebiet durchquerenden Trassen von Duissern über Wanheimerort bis nach Rahm bzw. über Neudorf und Wedau. Hier sollte geprüft werden, ob sich baulicher Schallschutz in Form von Schallschutzwänden in Kombination mit passivem Schallschutz umsetzen ließe.

Auch kommt es im Bereich von Eisenbahnbrücken verstärkt zu hohen Schallimmissionen in der Wohnnachbarschaft. Es sollte geprüft werden, ob an Brückenbauwerken schall- und erschütterungsmindernde Verbesserungen umgesetzt werden können.

Im Ausbaubereich des Rhein-Ruhr-Expresses ist im Rahmen der Lärmvorsorge sowohl aktiver Schallschutz in Form des besonders überwachten Gleises und in Form von Schallschutzwänden vorgesehen als auch passive Schallschutzmaßnahmen an Gebäuden. Die Planfeststellungsabschnitte im Duisburger Stadtgebiet umschließen Gebiete, die aktuell einer hohen Belastung durch Schienenverkehrslärm ausgesetzt sind.

Auch im Rahmen der Lärmsanierung sind aktuell Projekte im Duisburger Stadtgebiet in Planung bzw. wurden in der Vergangenheit bereits umgesetzt. Langfristig ist damit die Hoffnung verbunden, die Lärmsituation für die Bewohner zu verbessern.

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 26														
1-01	1-02	1-03	1-04	1-05	1-06	2-01	2-02	2-03	2-04	3-01	3-02	3-03	3-04	4-01
18	6	0	1	0	1	25	1	0	0	0	0	5	21	1
4-02	4-03	4-04	4-05	4-06	4-07	4-08	4-09	4-10	4-11	4-12	5-01	5-02	5-03	5-04
1	7	17	5	6	10	3	0	4	8	14	5	4	9	4
5-05	5-06	5-07	5-08	6-01	6-02	6-03	6-04	6-05	6-06	6-07	6-08	6-09	6-10	6-11
0	2	3	21	0	4	11	10	2	2	5	16	1	2	6
6-12	7-01	7-02	7-03	7-04	7-05	7-06	7-07	7-08	7-09	7-10	7-11	7-12	7-13	7-14
17	0	0	8	18	3	1	7	14	8	5	5	6	1	2
7-15	7-16	7-17	7-18	7-19	7-20	7-21	7-22	7-23	7-24	8-01	8-02	8-03	8-04	8-05
9	14	14	2	3	5	8	4	5	7	11	5	4	5	7
8-06	8-07	8-08	8-09	8-10	8-11	8-12	8-13	8-14	8-15	8-16	8-17	8-18	8-19	8-20
2	10	6	1	4	9	11	2	1	5	18	4	3	11	8
8-21	8-22	8-23	8-24	8-25	8-26	8-27	8-28	9-01	9-02	9-03	9-04	9-05	9-06	9-07
4	4	5	12	7	6	7	6	21	4	1	23	3	0	12
9-08	9-09	9-10	9-11	9-12	9-13	9-14	9-15	10-01	10-02	10-03	10-04	10-05	10-06	10-07
4	8	16	8	2	10	8	8	1	9	16	1	20	5	0
10-08	10-09	10-10	10-11	10-12	10-13	10-14	10-15	11-01	11-02	11-03	11-04	11-04	11-05	12-01
24	2	2	19	5	2	15	9	1	1	2	3	11	8	8
12-02	12-03	12-04	12-05											
13	4	1	0											

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

StrNr	Sanierungsbereich	von km	bis km	GL	SSW	Höhe	SSD	StA	WE	StP
2324	Duisburg-Rahm Maria in der Drucht	9,8	10,2	0,4	0	-		1	0	1
2324	Duisburg - Wedau - Bissingheim	5,9	7,4	1,5	737	3		1	28	1
2321	Duisburg Knoten Neudorf	1,7	9,8	9,8	1.900	3		1	95	1
2323		0,0	1,7							
2650	Duisburg- Rahm- Großenbaum- Buchholz	53,3	56,6	3,9	0	-		5	0	5
		58,0	58,6							
2650	Duisburg-Schlenk	59,5	60,1	0,6	0	-		5	0	5
2650	Duisburg	60,6	63,1	2,5	0	-		5	0	5
2650	Duisburg-Duisern	63,4	64,2	0,8	0	-		5	0	5
2274	Duisburg (Knoten 1)	3,9	4,5							
2320		9,8	10,6	2,7	1.717	3		1	140	1
2331		22,8	24,1							
2331	Duisburg (Knoten 3)	14,0	19,2	5,2	4.158	3		1	27	1
2331	Duisburg (Knoten 2)	19,2	22,8	3,6	3.742	3		5	0	5

StrNr | Streckennummer, GL | Gesamtlänge an km,

aktive Schallschutzmaßnahmen: SSW | Länge der Schallschutzwand in Metern, Höhe | Höhe der Schallschutzwand in Metern,

SSD | Schienenstegdämpfer in Metern, StA¹ | Stand der Sanierung der aktiven Schallschutzmaßnahme

passive Schallschutzmaßnahmen: WE | Anzahl der Wohneinheiten, StP² | Stand der Sanierung der passiv lärmsanierten Wohneinheiten

^{1,2} *Die Maßnahme ist (1) fertiggestellt, (2) im Bau, (3) in Bearbeitung oder (4) in Planung,

(5) Durchführung einer schalltechnischen Untersuchung und (6) geprüft ohne Umsetzung

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

StrNr	Sanierungsbereich	von km	bis km	GL	SSW	Höhe	SSD	StA	WE	StP
2650	Duisburg-Duissern	56,6 57,6 64,2	57,2 58,0 67,6	4,4	1.511	3		2	0	5
2340	Duisburg-Rumeln	2,9	4,4	1,5	12.140	3		5	0	5
2330	Duisburg-Trompet	5,0	5,4	0,4	0	-		5	0	5
2340	Duisburg-Borgschenhof	2,2	2,6	0,4	0	-		5	0	5
2340	Duisburg-Trompet	5,3	6,2	0,9	0	-		5	0	5
2312	Duisburg- Wanheim	0,1	0,8							
2315	- Wanheimerort Nord	2,6	5,2							
2505	- Hüttenheim Nord	8,8	14,1	12,5	5.293	3		4	0	5
2330	- Rheinhausen	-0,3	1,7							
2340	- Hochemmerich	1,4	3,0							
2324	Duisburg-Entenfang	7,8	8,3	0,5	0	-		5	0	5

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	von km	bis km	GL	PKZ	Bem
NW_05_02	2670	Duisburg	2310, 2650	50016	60,098	60,598	0,5	8,342	V
-	2271	Duisburg		50004	4,021	4,1	0,079	10,301	-
-	2271	Duisburg		50004	4,1	4,3	0,2	10,301	-
-	2271	Duisburg		50004	4,3	4,8	0,5	10,301	-
-	2271	Duisburg		50004	4,8	6,7	1,9	10,301	-
-	2271	Duisburg		50004	6,7	6,945	0,245	10,301	-
-	2271	Duisburg		50004	6,95	7	0,05	10,301	-
-	2271	Duisburg		50004	7	7,1	0,1	10,301	-
-	2271	Duisburg		50004	7,1	7,2	0,1	10,301	-
-	2271	Duisburg		50004	7,2	7,3	0,1	10,301	-
-	2271	Duisburg		50004	7,3	7,5	0,2	10,301	-
-	2271	Duisburg		50004	7,5	7,8	0,3	10,301	-
-	2271	Duisburg		50004	7,8	7,892	0,092	10,301	-
-	2271	Duisburg		50004	7,9	8,4	0,5	10,301	-
-	2271	Duisburg		50004	8,4	9,1	0,7	10,301	-
-	2271	Duisburg		50004	9,1	9,118	0,018	10,301	-
-	2271	Duisburg		50004	9,492	9,5	0,008	10,301	-
-	2271	Duisburg		50004	9,5	10,3	0,8	10,301	-
-	2271	Duisburg		50004	10,3	11,6	1,3	10,301	-
-	2271	Duisburg		50004	11,62	11,72	0,1	10,301	-
-	2271	Duisburg		50004	11,8	12,1	0,3	10,301	-
-	2271	Duisburg		50004	12,875	12,9	0,025	10,301	-
-	2271	Duisburg		50004	12,9	13	0,1	10,301	-
-	2271	Duisburg		50004	13,009	13,1	0,091	10,301	-
-	2271	Duisburg		50004	13,1	13,3	0,2	10,301	-
-	2271	Duisburg		50004	13,3	13,341	0,041	10,301	-
-	2271	Duisburg		50004	13,474	13,768	0,294	10,301	-
-	2271	Duisburg		50004	13,843	13,98	0,137	10,301	-
-	2271	Duisburg		50004	14,117	14,615	0,498	10,301	-

LP-Nr | Nummer der Lärmschwerpunkte, **StrNr** | Streckennummer, **SaAb** | Nummer des Sanierungsabschnittes

GL | Gesamtlänge an km, **PKZ** = Priorisierungskennziffer des Sanierungsabschnittes

Bem | Bemerkung (X65: auf 65 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A), X57: auf 57 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A),

V: Lärmvorsorge, M: Machbarkeitsstudie)

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	von km	bis km	GL	PKZ	Bem
-	2304	Duisburg	2274, 2331	50019	1,649	1,73	0,081	29,653	X57
-	2304	Duisburg	2274, 2331	50019	1,73	1,749	0,019	29,653	X57
-	2304	Duisburg	2302, 2320	50019	2,091	2,235	0,144	29,653	-
-	2321	Duisburg	2320	50019	1,265	1,384	0,119	29,653	-
-	2321	Duisburg	2320	50019	1,405	1,56	0,155	29,653	-
-	2321	Duisburg	2320, 2326	50019	1,631	1,7	0,069	29,653	-
-	2321	Duisburg	2320, 2323, 2326, 2505	50019	1,7	5,4	3,7	29,653	X65
-	2321	Duisburg	2184, 2290, 2316, 2319, 2320, 2323, 2650	50019	5,4	7,5	2,1	29,653	X65
-	2321	Duisburg	2320	50019	7,5	7,625	0,125	29,653	X65
-	2321	Duisburg	2320	50019	7,862	7,9	0,038	29,653	X65
-	2321	Duisburg	2302, 2307, 2320, 2327	50019	7,9	9,8	1,9	29,653	X65
-	2321	Duisburg	2302, 2320, 2327	50019	9,8	9,821	0,021	29,653	-
-	2321	Duisburg	2274, 2302, 2304, 2320, 2327, 2331	50019	9,821	10,599	0,778	29,653	X57
-	2323	Duisburg	2315, 2505	50019	-0,13	-0,03	0,1	29,653	-
-	2323	Duisburg	2320, 2321, 2326, 2505	50019	0,8	1,47	0,67	29,653	X65
-	2324	Duisburg	2326	50019	4,996	5,093	0,097	29,653	-
-	2324	Duisburg	2326	50019	5,149	5,297	0,148	29,653	-
-	2324	Duisburg	2326	50019	5,3	5,9	0,6	29,653	-
-	2324	Duisburg	2326	50019	5,9	7,4	1,5	29,653	X65
-	2324	Duisburg		50019	7,4	7,6	0,2	29,653	-
-	2324	Duisburg		50019	7,6	7,672	0,072	29,653	-
-	2324	Duisburg		50019	8,3	8,8	0,5	29,653	-
-	2324	Duisburg		50019	8,832	8,932	0,1	29,653	-
-	2324	Duisburg		50019	9,9	10,2	0,3	29,653	X65
-	2324	Duisburg		50019	10,2	10,225	0,025	29,653	-
-	2324	Duisburg		50019	10,6	10,7	0,1	29,653	-
-	2324	Duisburg		50019	10,7	10,73	0,03	29,653	-
-	2331	Duisburg		50019	3,739	13,194	9,455	29,653	-
-	2331	Duisburg		50019	13,235	13,362	0,127	29,653	-
-	2331	Duisburg		50019	13,379	13,6	0,221	29,653	-
-	2331	Duisburg		50019	14,198	14,2	0,002	29,653	-
-	2331	Duisburg		50019	14,2	14,7	0,5	29,653	X57
-	2331	Duisburg		50019	14,7	16	1,3	29,653	X57
-	2331	Duisburg		50019	16	16,8	0,8	29,653	X57
-	2331	Duisburg		50019	16,8	17,3	0,5	29,653	-
-	2331	Duisburg		50019	17,3	18,6	1,3	29,653	X57
-	2331	Duisburg		50019	18,852	19,4	0,548	29,653	-
-	2331	Duisburg	2274, 2304	50019	22,8	22,876	0,076	29,653	X57
-	2342	Duisburg	2340, 2505	50020	2,44	2,54	0,1	26,484	-
-	2340	Duisburg	2342, 2505	50064	0,079	0,557	0,478	25,009	-
-	2340	Duisburg	2505	50064	0,557	0,677	0,12	25,009	-
-	2340	Duisburg	2505	50064	0,709	1,36	0,651	25,009	-
-	2340	Duisburg		50064	1,36	1,588	0,228	25,009	-
-	2670	Duisburg	2310, 2317, 2650	50076	56,5	56,799	0,299	35,343	V
-	2670	Duisburg	2310, 2650	50016	58,599	58,744	0,145	8,342	V
-	2670	Duisburg	2310, 2312, 2326, 2650	50016	62,207	62,407	0,2	8,342	V
-	2670	Duisburg	2184, 2290, 2312, 2320, 2326, 2650	50016	63,109	63,416	0,307	8,342	V

LP-Nr | Nummer der Lärmschwerpunkte, **StrNr** | Streckennummer, **SaAb** | Nummer des Sanierungsabschnittes

GL | Gesamtlänge an km, **PKZ** = Priorisierungskennziffer des Sanierungsabschnittes

Bem | Bemerkung (X65: auf 65 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A), X57: auf 57 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A),

V: Lärmvorsorge, M: Machbarkeitsstudie)

Düsseldorf

Anzahl der Einwohnenden: 617.280

Anzahl der Belasteten für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)

45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	≥ 70
33.081	21.520	10.115	3.540	433	9

Anzahl der Belasteten für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)

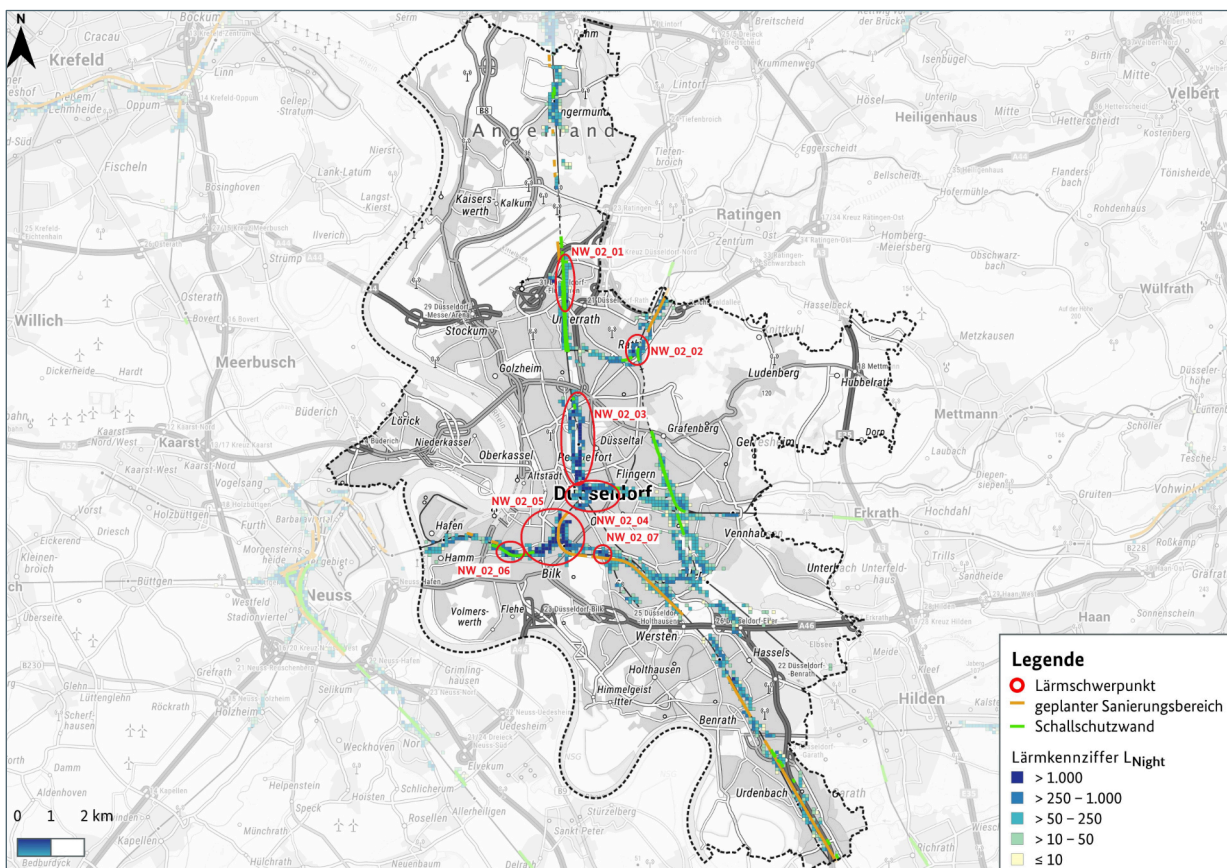
55-59	60-64	65-69	70-74	≥ 75
24.091	15.077	6.344	1.543	63

Pegelbereich in dB(A)	Belastete			
	Fläche (km ²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude
> 55	27,039	22.437	188	30
> 65	6,913	3.786	34	7
> 75	1,195	30	0	0

geschätzte Fälle starker HA*/HSD**

L_{DEN}	L_{Night}	L_{DEN}	L_{Night}
8.750	3.813	257.466	341.969

*Belästigung (high annoyance) / **Schlafstörung (high sleep disturbance)



Stellungnahme des Ballungsraumes Düsseldorf

Die Kartierung von 2022 zum Lärmaktionsplan des EBA kommt im Vergleich zur Kartierung von 2017 zu deutlich niedrigeren Immissionswerten. Dies gilt nicht nur für Düsseldorf, sondern weit darüber hinaus. Eine Erläuterung dazu liefert das EBA nicht. Mögliche Gründe dafür könnten sein:

- Mit CNOSSOS EU liegt eine veränderte Berechnungsvorgabe vor (2017: VBU Sch).

- Güterzüge sind in den letzten Jahren von Grauguss auf Komposit-Bremsbeläge umgerüstet worden, was den Schienenlärm erheblich reduziert.

- Die Berechnungsvorschrift für die Ermittlung der Betroffenenzahlen wurde verändert. Dies führt allerdings zu einer erheblichen Zunahme der Anzahl Betroffener.

Da auf ausgesprochenen Personenzugstrecken wie z. B. zwischen Düsseldorf Hbf und Duisburg (Streckennr. 2650, 2670) bei gleichen Zugzahlen ein Rückgang der Immissionswerte von über 5 dB(A) berechnet wurde, ist das Ergebnis der Kartierung aus unserer Sicht nicht plausibel und bedarf einer Überprüfung.

Die Bevölkerung in Düsseldorf ist an folgenden Strecken hohen Lärmbelastung ausgehend vom Schienenverkehr an den Haupteisenbahnstrecken ausgesetzt:

1. TEN-Korridor Rotterdam–Genua

Die größte Schienenlärmproblematik ergibt sich an der Güterbahnstrecke RatH-Eller (Strecke 2324). Die an dieser Strecke ermittelte Zahl der Lärmbetroffenen hat zwar aufgrund der Umrüstung der Bremssysteme an Güterzügen abgenommen, dennoch bestehen insbesondere während der Nachtzeit weiterhin gesundheitsgefährdende Werte. Durch die prognostizierte deutliche Zunahme der Güterverkehrsströme auf dem TEN-Korridor zwischen Rotterdam und Genua ist Handlungsbedarf für die Lärmaktionsplanung gegeben.

Die Stadt Düsseldorf fordert, dass diese Strecke zwischen der Stadtgrenze Ratingen und Düsseldorf-Vennhausen mit höchster Priorität in das Lärmsanierungsprogramm des Bundes aufgenommen wird. Ziel muss es sein, die Anzahl der Personen mit einer Belastung von mehr als 55 dB(A) zu minimieren.

2. Personenzugstrecken

Entlang der Ost-West-Strecke zwischen Neuss und Wuppertal (2525, 2550) ist bisher kein wirksamer Lärmschutz vorhanden. Die Lärmsanierung durch die Deutsche Bahn AG ist seit Jahren in Vorbereitung. Konkrete Pläne oder gar Aktivitäten sind aber noch immer nicht entwickelt worden. Die Ortslagen Unterbilk, Bilk, Flingern und Gerresheim sind dem Schienenverkehr schutzlos ausgeliefert. Dies ist im Lärmaktionsplan des EBA aufzugreifen, um die Lärmsanierung kurzfristig umzusetzen.

Mit dem Vorhaben des Rhein-Ruhr-Express entsteht an einem Großteil des Streckennetzes im Stadtgebiet Düsseldorf Anspruch auf Lärmvorsorge. Mittel- bis langfristig ist damit die Erwartung verbunden, dass sich der Lärmschutz an diesen Personenzugstrecken für die Anwohner verbessert. Detaillierte Vorgaben werden im formalen Rahmen separater Planfeststellungsverfahren entwickelt.

3. Abstellbahnhof Düsseldorf

Ein weiteres Problem liegt im Bereich des Abstellbahnhofs Düsseldorf vor. Durch die Wartung, Reinigung sowie durch Rangiergeräusche, aber insbesondere durch das lang andauernde Abstellen von aufgerüsteten Fahrzeugen und den damit verbundenen Standgeräuschen laufender Aggregate, werden die Anwohner seit Jahren durch bahnbetriebliche Geräusche gestört. Die Beschwerden haben zwar zu einer verstärkten Überwachung der Aktivitäten geführt, eine durchgreifende Verbesserung ist aber noch nicht zu verzeichnen. Die Problematik wird in der Lärmkarte nicht abgebildet, weil offensichtlich nur reguläre Zugbewegungen berücksichtigt wurden. Es ist angezeigt, den oben angesprochenen betrieblichen Aktivitäten Beschränkungen aufzuerlegen.

Der Handlungsbedarf zur Lärmbekämpfung an den Eisenbahnstrecken des Bundes wird durch fortlaufende Anfragen und Beschwerden der Bevölkerung bei der Stadtverwaltung Düsseldorf belegt. Der Lärmaktionsplan des EBA sollte das Lärmsanierungsprogramm an Schienenwegen des Bundes der DB AG aufgreifen und darin die zeitnahe Umsetzung von Maßnahmen an konkreten Streckenabschnitten festsetzen.

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 389														
1-01	1-02	1-03	1-04	1-05	1-06	2-01	2-02	2-03	2-04	3-01	3-02	3-03	3-04	4-01
198	182	1	1	0	7	372	12	3	1	7	4	37	337	15
4-02	4-03	4-04	4-05	4-06	4-07	4-08	4-09	4-10	4-11	4-12	5-01	5-02	5-03	5-04
37	93	237	30	60	145	134	8	26	89	262	30	50	100	184
5-05	5-06	5-07	5-08	6-01	6-02	6-03	6-04	6-05	6-06	6-07	6-08	6-09	6-10	6-11
15	22	73	267	10	43	125	197	4	23	110	242	10	37	77
6-12	7-01	7-02	7-03	7-04	7-05	7-06	7-07	7-08	7-09	7-10	7-11	7-12	7-13	7-14
259	3	16	81	288	37	65	85	177	133	74	56	88	69	55
7-15	7-16	7-17	7-18	7-19	7-20	7-21	7-22	7-23	7-24	8-01	8-02	8-03	8-04	8-05
87	154	180	40	56	70	129	85	64	82	139	47	71	107	67
8-06	8-07	8-08	8-09	8-10	8-11	8-12	8-13	8-14	8-15	8-16	8-17	8-18	8-19	8-20
81	111	99	16	35	125	204	13	32	84	255	83	71	100	120
8-21	8-22	8-23	8-24	8-25	8-26	8-27	8-28	9-01	9-02	9-03	9-04	9-05	9-06	9-07
59	52	123	144	141	85	72	64	258	98	14	319	39	24	131
9-08	9-09	9-10	9-11	9-12	9-13	9-14	9-15	10-01	10-02	10-03	10-04	10-05	10-06	10-07
129	91	251	90	34	165	86	110	5	138	239	14	308	33	13
10-08	10-09	10-10	10-11	10-12	10-13	10-14	10-15	11-01	11-02	11-03	11-04	11-04	11-05	12-01
284	58	28	278	57	6	175	186	31	54	48	72	134	40	124
12-02	12-03	12-04	12-05											
160	73	19	3											

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

StrNr	Sanierungsbereich	von km	bis km	GL	SSW	Höhe	SSD	StA	WE	StP
2324	Düsseldorf-Eller	26,5	28,1	1,6	582	2	-	1	2	1
2324	Düsseldorf-Grafenberg	23,9	25,9	2,0	600	2	-	1	57	1
2324	Düsseldorf-Rath	19,6	20,7	1,1	0	-	-	1	60	1
2650	Düsseldorf-Benrath	29,2	30,2	1,0	0	-	-	1	0	1
2650	Düsseldorf-Eller	32,9	33,9	1,0	0	-	-	1	100	1
2650	Düsseldorf-Garath	25,1 27,3	26,4 27,7	1,7	0	-	-	1	111	1
2650	Düsseldorf	34,5	39,4	4,9	0	-	-	1	458	1
2324 2400	Düsseldorf - Rath (2)- Rath (3)	20,7 5,0	21,7 7,8	3,8	2.217	2	-	2	0	5
2525 2650 2650	Düsseldorf (Knoten)- Hamm- Bilk- Friedrichstadt - Flingern- Gerresheim- Höherhofstraße Ost - Vogelsangerweg	6,7 40,6 42,7	16,6 41,5 46,6	11,7	0	-	-	6	0	5
2650	Düsseldorf	39,9	40,6	0,7	0	-	-	5	0	5
2650	Düsseldorf	41,5	42,7	1,2	0	-	-	5	0	5
2650	Düsseldorf-Kalkum	49,2	49,7	0,5	0	-	-	5	0	5
2650	Düsseldorf-Angermund	51,1	52,4	1,3	0	-	-	5	0	5
2650	Düsseldorf - Hassels- Reisholz	30,2	31,9	1,7	0	-	-	5	0	5
2324	Düsseldorf Grafenberg-Eller	21,7	28,6	6,9	3.626	0	-	4	0	5
2324	Düsseldorf Süd	28,6	33,3	4,7	0	-	-	-	0	5

StrNr | Streckennummer, **GL** | Gesamtlänge an km,

aktive Schallschutzmaßnahmen: **SSW** | Länge der Schallschutzwand in Metern, **Höhe** | Höhe der Schallschutzwand in Metern,

SSD | Schienenstegdämpfer in Metern, **StA**¹ | Stand der Sanierung der aktiven Schallschutzmaßnahme

passive Schallschutzmaßnahmen: **WE** | Anzahl der Wohneinheiten, **StP**² | Stand der Sanierung der passiv lärmsanierten Wohneinheiten

^{1,2} *Die Maßnahme ist (1) fertiggestellt, (2) im Bau, (3) in Bearbeitung oder (4) in Planung,

(5) Durchführung einer schalltechnischen Untersuchung und (6) geprüft ohne Umsetzung

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	von km	bis km	GL	PKZ	Bem
NW_02_01	2670	Düsseldorf	2650	50076	47,2	47,447	0,247	35,343	V
NW_02_05	2650	Düsseldorf	2413, 2414, 2419, 2670	50022	36,728	36,8	0,072	47,732	X65
NW_02_05	2650	Düsseldorf	2413, 2414, 2419, 2670	50022	36,8	36,923	0,123	47,732	X65
NW_02_05	2650	Düsseldorf	2413, 2414, 2419, 2670	50022	36,923	36,95	0,027	47,732	X65
NW_02_05	2650	Düsseldorf	2413, 2414, 2419, 2670	50022	36,95	37,045	0,095	47,732	X65
NW_02_05	2650	Düsseldorf	2413, 2414, 2419, 2670	50022	37,045	37,055	0,01	47,732	X65
NW_02_05	2650	Düsseldorf	2413, 2414, 2419, 2670	50022	37,055	37,3	0,245	47,732	X65
NW_02_05	2650	Düsseldorf	2413, 2414, 2419, 2670	50022	37,3	37,325	0,025	47,732	X65
NW_02_05	2650	Düsseldorf	2413, 2414, 2419, 2525, 2670	50022	37,325	37,43	0,105	47,732	X65
NW_02_05	2650	Düsseldorf	2413, 2414, 2419, 2525, 2550, 2670	50022	37,43	37,5	0,07	47,732	X65
NW_02_05	2650	Düsseldorf	2412, 2413, 2414, 2419, 2525, 2550, 2670	50022	37,5	37,6	0,1	47,732	X65
NW_02_05	2650	Düsseldorf	2412, 2413, 2414, 2419, 2525, 2550, 2670	50022	37,638	37,771	0,133	47,732	X65
NW_02_05	2650	Düsseldorf	2413, 2525	50022	37,771	38,1	0,329	47,732	X65
NW_02_05	2650	Düsseldorf	2413, 2525	50022	38,1	39,4	1,3	47,732	X65
NW_02_07	2650	Düsseldorf	2413, 2414, 2415, 2419, 2670	50022	35,872	35,946	0,074	47,732	X65
-	2650	Düsseldorf	2670	50022	29,1	29,3	0,2	47,732	X65
-	2650	Düsseldorf	2670	50022	29,3	29,6	0,3	47,732	X65
-	2650	Düsseldorf	2670	50022	29,6	30,194	0,594	47,732	X65
-	2650	Düsseldorf	2670	50022	30,194	30,2	0,006	47,732	X65
-	2650	Düsseldorf	2670	50022	30,2	30,294	0,094	47,732	-
-	2650	Düsseldorf	2670	50022	30,294	30,4	0,106	47,732	-
-	2650	Düsseldorf	2411, 2670	50022	32,8	33,322	0,522	47,732	X65
-	2650	Düsseldorf	2411, 2670	50022	33,322	33,423	0,101	47,732	X65
-	2650	Düsseldorf	2411, 2670	50022	33,423	33,427	0,004	47,732	X65
-	2650	Düsseldorf	2411, 2670	50022	33,427	33,529	0,102	47,732	X65
-	2650	Düsseldorf	2411, 2670	50022	33,529	33,754	0,225	47,732	X65
-	2650	Düsseldorf	2411, 2670	50022	33,754	33,86	0,106	47,732	X65
-	2650	Düsseldorf	2411, 2670	50022	33,86	33,897	0,037	47,732	X65
-	2650	Düsseldorf	2411, 2670	50022	33,897	34,011	0,114	47,732	X65
-	2650	Düsseldorf	2411, 2670	50022	34,011	34,014	0,003	47,732	X65
-	2650	Düsseldorf	2411, 2413, 2417, 2670	50022	34,014	34,117	0,103	47,732	X65
-	2650	Düsseldorf	2411, 2413, 2417, 2670	50022	34,117	34,205	0,088	47,732	X65
-	2650	Düsseldorf	2411, 2413, 2417, 2670	50022	34,205	34,321	0,116	47,732	X65
-	2650	Düsseldorf	2411, 2413, 2417, 2670	50022	34,321	34,575	0,254	47,732	X65
-	2650	Düsseldorf	2411, 2413, 2670	50022	34,575	34,777	0,202	47,732	X65
-	2650	Düsseldorf	2411, 2413, 2670	50022	34,777	34,882	0,105	47,732	X65
-	2650	Düsseldorf	2411, 2413, 2670	50022	34,882	35,052	0,17	47,732	X65
-	2650	Düsseldorf	2411, 2413, 2670	50022	35,052	35,096	0,044	47,732	X65
-	2650	Düsseldorf	2411, 2413, 2670	50022	35,096	35,271	0,175	47,732	X65
-	2650	Düsseldorf	2413, 2670	50022	35,271	35,298	0,027	47,732	X65
-	2650	Düsseldorf	2413, 2670	50022	35,298	35,493	0,195	47,732	X65

LP-Nr | Nummer der Lärmschwerpunkte, **StrNr** | Streckennummer, **SaAb** | Nummer des Sanierungsabschnittes

GL | Gesamtlänge an km, **PKZ** = Priorisierungskennziffer des Sanierungsabschnittes

Bem | Bemerkung (X65: auf 65 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A), X57: auf 57 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A),

V: Lärmvorsorge, M: Machbarkeitsstudie)

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	von km	bis km	GL	PKZ	Bem
-	2650	Düsseldorf	2413, 2670	50022	35,493	35,539	0,046	47,732	X65
-	2650	Düsseldorf	2413, 2414, 2415, 2419, 2670	50022	35,539	35,872	0,333	47,732	X65
-	2650	Düsseldorf	2413, 2414, 2415, 2419, 2670	50022	35,946	36,152	0,206	47,732	X65
-	2650	Düsseldorf	2413, 2414, 2415, 2419, 2670	50022	36,373	36,474	0,101	47,732	X65
-	2650	Düsseldorf	2413, 2414, 2415, 2419, 2670	50022	36,474	36,5	0,026	47,732	X65
-	2650	Düsseldorf	2413, 2414, 2415, 2419, 2670	50022	36,5	36,7	0,2	47,732	X65
-	2650	Düsseldorf	2413, 2414, 2419, 2670	50022	36,7	36,728	0,028	47,732	X65
-	2670	Düsseldorf	2650	50022	53,001	53,009	0,008	47,732	V
-	2670	Düsseldorf	2650	50022	53,173	53,278	0,105	47,732	V
-	2324	Düsseldorf	2400	50023	19,372	19,474	0,102	59,714	-
-	2324	Düsseldorf	2400	50023	19,493	19,5	0,007	59,714	-
-	2324	Düsseldorf	2400	50023	19,5	19,6	0,1	59,714	-
-	2324	Düsseldorf	2400	50024	19,6	20,7	1,1	111,466	X65
-	2324	Düsseldorf		50024	21,7	22	0,3	111,466	-
-	2324	Düsseldorf		50024	22	22,038	0,038	111,466	-
-	2324	Düsseldorf		50024	23,68	23,9	0,22	111,466	-
-	2324	Düsseldorf		50024	30,2	30,6	0,4	111,466	-
-	2324	Düsseldorf		50024	30,6	30,8	0,2	111,466	-
-	2324	Düsseldorf		50024	30,8	31,026	0,226	111,466	-
-	2324	Düsseldorf		50024	32,998	33	0,002	111,466	-
-	2324	Düsseldorf		50024	33	33,2	0,2	111,466	-
-	2324	Düsseldorf		50024	33,2	33,248	0,048	111,466	-
-	2550	Düsseldorf	2525	50066	84,498	84,6	0,102	104,221	-
-	2550	Düsseldorf	2525	50066	85,271	85,4	0,129	104,221	-
-	2650	Düsseldorf	2670	50074	24,042	24,064	0,022	33,367	-
-	2650	Düsseldorf	2670	50074	24,087	24,2	0,113	33,367	-
-	2650	Düsseldorf	2670	50074	24,2	24,9	0,7	33,367	-
-	2650	Düsseldorf	2670	50074	24,9	25,1	0,2	33,367	-
-	2650	Düsseldorf	2670	50074	25,1	26,024	0,924	33,367	X65
-	2650	Düsseldorf	2670	50074	26,024	26,124	0,1	33,367	X65
-	2650	Düsseldorf	2670	50074	26,124	26,4	0,276	33,367	X65
-	2650	Düsseldorf	2670	50074	26,4	26,5	0,1	33,367	-
-	2650	Düsseldorf	2670	50074	26,5	27,041	0,541	33,367	-
-	2650	Düsseldorf	2670	50074	27,089	27,2	0,111	33,367	-
-	2650	Düsseldorf	2670	50074	27,3	27,7	0,4	33,367	X65
-	2650	Düsseldorf	2670	50074	27,7	28,141	0,441	33,367	-
-	2650	Düsseldorf	2670	50074	28,172	28,2	0,028	33,367	-
-	2670	Düsseldorf	2413, 2414, 2415, 2419, 2650	50076	36,148	36,197	0,049	35,343	X65
-	2670	Düsseldorf	2413, 2414, 2415, 2419, 2650	50076	36,197	36,37	0,173	35,343	-
-	2670	Düsseldorf	2413, 2414, 2419, 2650	50076	37,329	37,33	0,001	35,343	-
-	2670	Düsseldorf	2412, 2413, 2414, 2419, 2525, 2550, 2650	50076	37,634	37,673	0,039	35,343	X65
-	2670	Düsseldorf	2400, 2412, 2413, 2525, 2550	50076	37,819	39,688	1,869	35,343	-
-	2670	Düsseldorf	2650	50076	47,517	47,684	0,167	35,343	V
-	2670	Düsseldorf	2650	50076	49,701	49,746	0,045	35,343	V
-	2670	Düsseldorf	2650	50076	50,019	50,133	0,114	35,343	V
-	2670	Düsseldorf	2650	50076	51,001	51,046	0,045	35,343	V

LP-Nr | Nummer der Lärmschwerpunkte, **StrNr** | Streckennummer, **SaAb** | Nummer des Sanierungsabschnittes

GL | Gesamtlänge an km, **PKZ** = Priorisierungskennziffer des Sanierungsabschnittes

Bem | Bemerkung (X65: auf 65 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A), X57: auf 57 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A),

V: Lärmvorsorge, M: Machbarkeitsstudie)

Erlangen

Anzahl der Einwohnenden: 124.691

Anzahl der Belasteten für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)

45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	≥ 70
1.257	450	164	86	0	0

Anzahl der Belasteten für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)

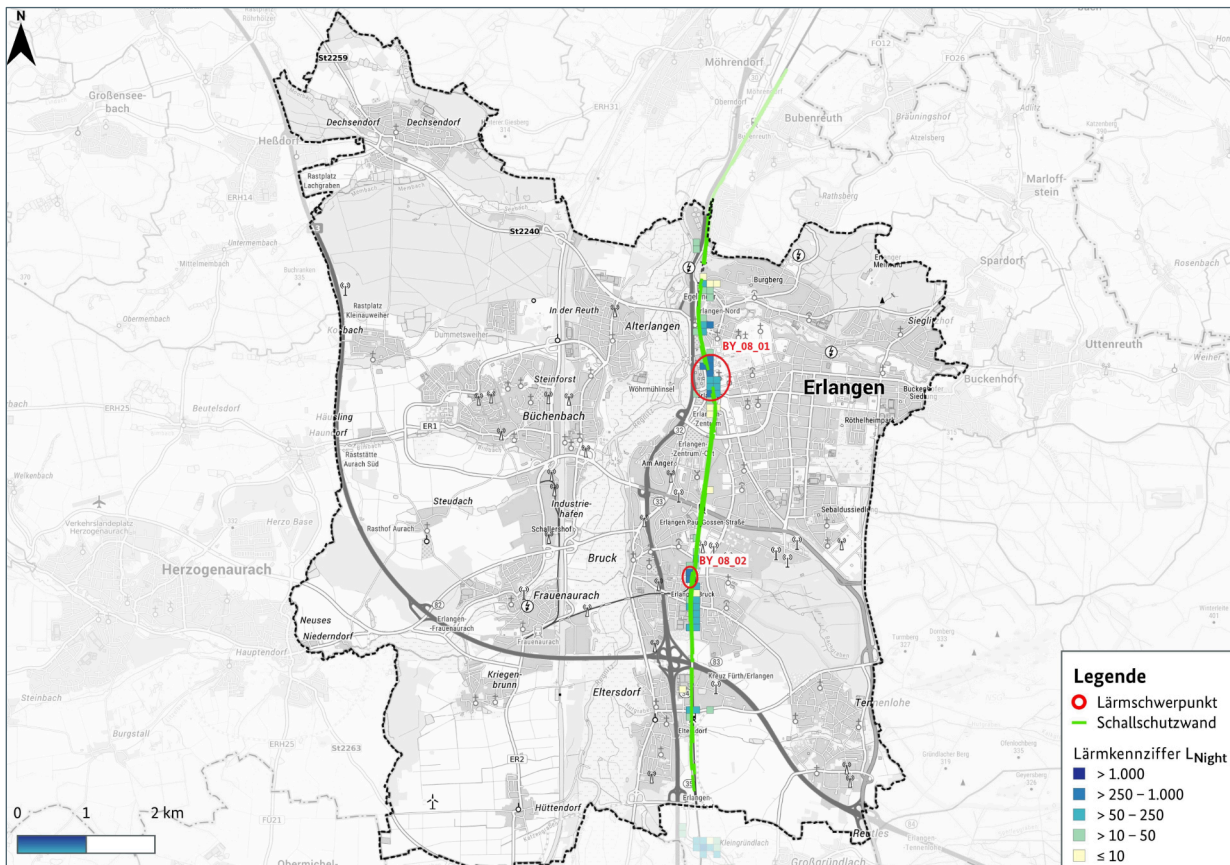
55-59	60-64	65-69	70-74	≥ 75
624	191	145	32	0

Pegelbereich in dB(A)	Belastete			
	Fläche (km ²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude
> 55	2,837	473	1	0
> 65	0,615	84	0	0
> 75	0,051	0	0	0

geschätzte Fälle starker HA*/HSD**

L_{DEN}	L_{Night}	Lärmkennziffer (LKZ)	
177	73	L_{DEN}	L_{Night}
		4.869	6.580

*Belästigung (high annoyance) | **Schlafstörung (high sleep disturbance)



Stellungnahme des Ballungsraumes Erlangen

Der Ballungsraum Erlangen hat keine Stellungnahme eingereicht.

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Im Ballungsraum Erlangen gab es keine Beteiligungen.

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

StrNr	Sanierungsbereich	von km	bis km	GL	SSW	Höhe	SSD	StA	WE	StP
5900	Fürth -Stadeln -Herboldshof	12,1 16,8	16,6 18,3	6	0	-		1	0	1
5900	Erlangen-Eltersdorf	18,33	18,97	0,64	0	-		5	0	5
5900	Erlangen	19,88	21,18	1,29	0	-		5	0	5
5900	Erlangen	21,63	22,65	1,02	0	-		5	0	5
5900	Erlangen	23,28	24,52	1,25	0	-		5	0	5

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	von km	bis km	GL	PKZ	Bem
-	5900	Erlangen		90016	17,6	18,3	0,7	19,399	-
-	5900	Erlangen		90016	19	19,1	0,1	19,399	-
-	5900	Erlangen		90016	19,1	19,27	0,17	19,399	-
-	5900	Erlangen		90016	19,564	19,6	0,04	19,399	-
-	5900	Erlangen		90016	19,6	19,9	0,3	19,399	V
-	5900	Erlangen		90016	21,2	21,6	0,4	19,399	V
-	5900	Erlangen		90016	22,7	23,3	0,6	19,399	V
-	5900	Erlangen		90016	24,5	25,1	0,6	19,399	-
-	5900	Erlangen		90016	25,1	25,2	0,1	19,399	-
-	5900	Erlangen		90016	25,2	25,5	0,3	19,399	V

StrNr | Streckennummer, **GL** | Gesamtlänge an km,

aktive Schallschutzmaßnahmen: SSW | Länge der Schallschutzwand in Metern, **Höhe** | Höhe der Schallschutzwand in Metern,

SSD | Schienenstegdämpfer in Metern, **StA¹** | Stand der Sanierung der aktiven Schallschutzmaßnahme

passive Schallschutzmaßnahmen: WE | Anzahl der Wohneinheiten, **StP²** | Stand der Sanierung der passiv lärmsanierten Wohneinheiten

^{1,2} *Die Maßnahme ist (1) fertiggestellt, (2) im Bau, (3) in Bearbeitung oder (4) in Planung,

(5) Durchführung einer schalltechnischen Untersuchung und (6) geprüft ohne Umsetzung

Essen

Anzahl der Einwohnenden: 583.393

Anzahl der Belasteten für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)

45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	≥ 70
19.682	10.790	3.973	754	51	0

Anzahl der Belasteten für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)

55-59	60-64	65-69	70-74	≥ 75
14.238	6.181	1.858	110	23

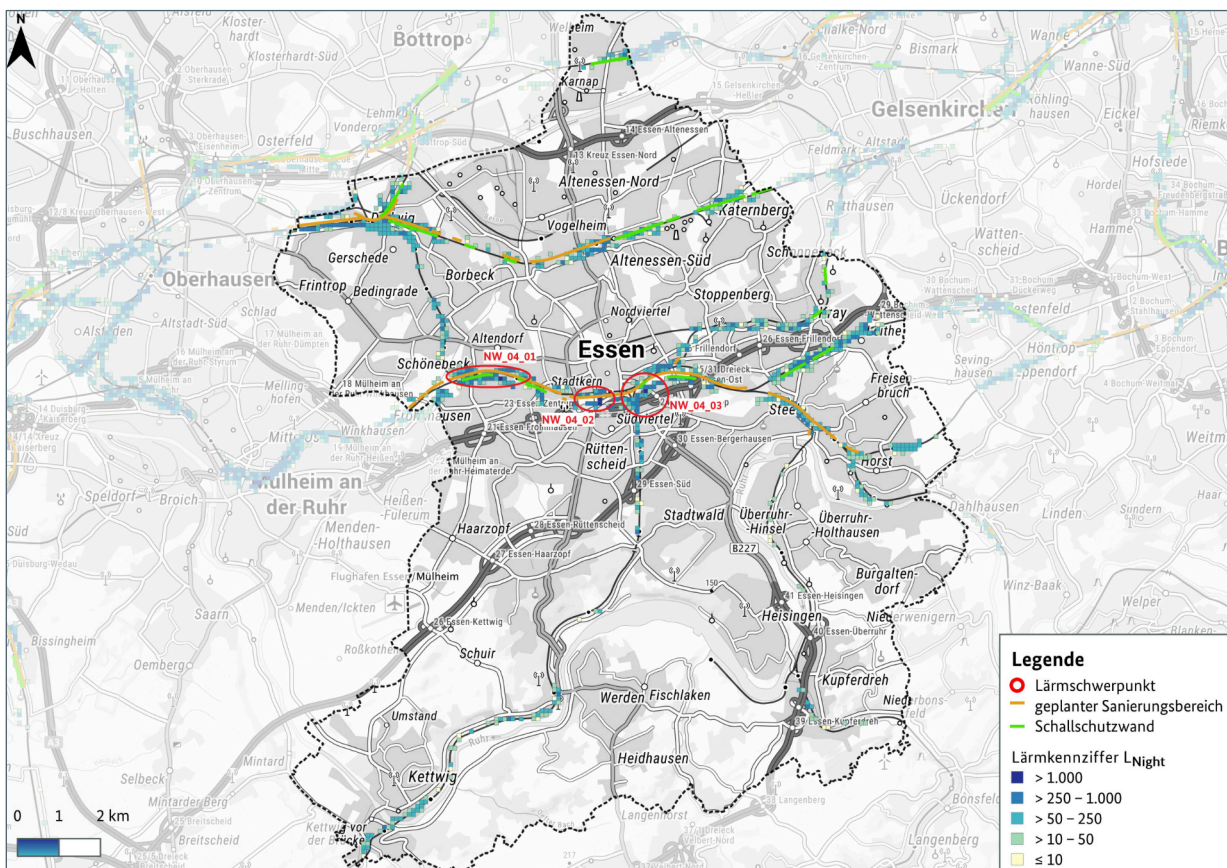
Pegelbereich in dB(A)	Belastete			
	Fläche (km ²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude
> 55	15,487	10.671	53	3
> 65	3,924	948	8	0
> 75	0,276	11	0	0

geschätzte Fälle starker HA*/HSD**

Lärmkennziffer (LKZ)

L_{DEN}	L_{Night}	L_{DEN}	L_{Night}
3.770	1.510	96.415	137.146

*Belästigung (high annoyance) / **Schlafstörung (high sleep disturbance)



Stellungnahme des Ballungsraumes Essen

Der Ballungsraum Essen hat keine Stellungnahme eingereicht.

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

[illegible]

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

StrNr	Sanierungsbereich	von km	bis km	GL	SSW	Höhe	SSD	StA	WE	StP
2324	Essen - Frintrop - Borbeck	74,3	77,9	3,6	684	2		1	212	1
2324	Essen (Knoten 1) - Kray - Kray Nord - Schönebeck Ost - Frohnhausen - West - Hauptbahnhof Westseite - Hauptbahnhof Ostseite - Huttrop	4,3 0,0 125,6	5,7 1,5 132,2	10,0	2.873	3		2	224	1
2321 2323	Essen (Knoten 2) - Bergeborbeck Hegestr. - Altenessen West - Katernberg	78,8	86,5	7,7	4.728	3		2	346	1
2650	Essen (Knoten 3) - Kray - Karnap - Dellwig	4,1 10,6 5,8 1,1	7,0 11,6 7,0 1,2	5,2	4.646	3		2	120	1

StrNr | Streckennummer, **GL** | Gesamtlänge an km,

aktive Schallschutzmaßnahmen: **SSW** | Länge der Schallschutzwand in Metern, **Höhe** | Höhe der Schallschutzwand in Metern,

SSD | Schienenstegdämpfer in Metern, **StA**¹ | Stand der Sanierung der aktiven Schallschutzmaßnahme

passive Schallschutzmaßnahmen: **WE** | Anzahl der Wohneinheiten, **StP**² | Stand der Sanierung der passiv lärmsanierten Wohneinheiten

^{1,2} *Die Maßnahme ist (1) fertiggestellt, (2) im Bau, (3) in Bearbeitung oder (4) in Planung,

(5) Durchführung einer schalltechnischen Untersuchung und (6) geprüft ohne Umsetzung

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	SSW	bis km	GL	PKZ	Bem
NW_04_01	2300	Essen	2280, 2291	50026	125,39	125,608	0,218	18,363	-
NW_04_01	2300	Essen	2280, 2291	50026	125,608	127,102	1,494	18,363	X65
NW_04_02	2300	Essen	2291	50026	128,444	128,897	0,453	18,363	-
NW_04_02	2300	Essen	2161, 2163, 2169, 2175, 2291	50026	128,897	129,394	0,497	18,363	X65
NW_04_03	2160	Essen	2161, 2163, 2169, 2175, 2291	50026	0,383	0,479	0,096	18,363	-
NW_04_03	2160	Essen	2161, 2163, 2164, 2169, 2175, 2291	50026	0,479	1,542	1,063	18,363	X65
-	2160	Essen	2161, 2163, 2169, 2175, 2291	50026	0,205	0,383	0,178	18,363	X65
-	2160	Essen	2163, 2164, 2169, 2175, 2291	50026	1,542	2,27	0,728	18,363	X65
-	2160	Essen	2164, 2169, 2291	50026	2,27	2,897	0,627	18,363	X65
-	2160	Essen	2164, 2169, 2291	50026	2,897	3,294	0,397	18,363	-
-	2160	Essen	2164, 2169, 2291	50026	3,363	3,582	0,219	18,363	-
-	2160	Essen		50026	4,192	4,2	0,008	18,363	-
-	2160	Essen		50026	4,2	7	2,8	18,363	X65
-	2160	Essen		50026	7	7,015	0,015	18,363	-
-	2160	Essen		50026	7,139	7,253	0,114	18,363	-
-	2161	Essen		50026	2,863	2,963	0,1	18,363	-
-	2161	Essen		50026	5,008	5,197	0,189	18,363	-
-	2161	Essen		50026	5,584	5,689	0,11	18,363	-
-	2161	Essen		50026	5,738	5,838	0,1	18,363	-
-	2161	Essen		50026	6,404	6,59	0,186	18,363	-
-	2161	Essen		50026	6,733	7,096	0,363	18,363	-
-	2161	Essen		50026	7,609	7,709	0,1	18,363	-
-	2161	Essen		50026	7,944	8,257	0,313	18,363	-
-	2161	Essen		50026	8,369	8,378	0,009	18,363	-
-	2163	Essen	2175	50053	1,86	2,012	0,152	1,675	-
-	2163	Essen		50053	2,209	2,367	0,158	1,675	-
-	2163	Essen		50053	2,547	2,647	0,1	1,675	-
-	2163	Essen		50053	4,3	4,5	0,2	1,675	X65
-	2168	Essen		50054	0	1	1	0,402	X65
-	2193	Essen	2165	50026	0,178	0,278	0,1	18,363	-
-	2193	Essen		50026	0,358	0,4	0,042	18,363	-
-	2206	Essen		50027	10,627	11,6	0,973	26,91	X65
-	2206	Essen		50027	11,6	11,8	0,2	26,91	-
-	2206	Essen		50027	11,8	12	0,2	26,91	-
-	2206	Essen		50027	12	12,166	0,166	26,91	-
-	2280	Essen		50027	6,7	6,724	0,024	26,91	-
-	2280	Essen		50027	7,814	8,488	0,674	26,91	-
-	2280	Essen		50027	8,528	8,778	0,25	26,91	-
-	2280	Essen		50027	9,537	9,645	0,108	26,91	-
-	2280	Essen		50027	10,035	10,14	0,105	26,91	-
-	2280	Essen		50027	10,239	10,444	0,205	26,91	-
-	2280	Essen		50027	10,922	11,085	0,163	26,91	-
-	2280	Essen		50027	11,208	11,367	0,159	26,91	-
-	2280	Essen		50027	11,394	11,535	0,141	26,91	-
-	2280	Essen		50027	11,704	11,804	0,1	26,91	-

LP-Nr | Nummer der Lärmschwerpunkte, **StrNr** | Streckennummer, **SaAb** | Nummer des Sanierungsabschnittes

GL | Gesamtlänge an km, **PKZ** = Priorisierungskennziffer des Sanierungsabschnittes

Bem | Bemerkung (X65: auf 65 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A), X57: auf 57 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A),

V: Lärmvorsorge, M: Machbarkeitsstudie)

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	SSW	bis km	GL	PKZ	Bem
-	2291	Essen	2300	50026	128,3	128,345	0,045	18,363	-
-	2291	Essen	2169	50026	133,505	133,6	0,095	18,363	-
-	2291	Essen	2169	50026	133,6	133,7	0,1	18,363	-
-	2291	Essen	2169	50026	133,7	133,8	0,1	18,363	-
-	2291	Essen	2169, 2193, 2195	50026	133,8	134,3	0,5	18,363	-
-	2291	Essen	2193, 2195	50026	134,3	134,4	0,1	18,363	-
-	2291	Essen	2193, 2195	50026	134,4	134,654	0,254	18,363	-
-	2291	Essen	2193, 2195	50026	134,654	134,8	0,146	18,363	-
-	2291	Essen	2195	50026	134,8	135,044	0,244	18,363	-
-	2291	Essen	2165, 2195	50026	135,109	135,439	0,33	18,363	-
-	2291	Essen	2165, 2195	50026	135,793	136,1	0,307	18,363	-
-	2291	Essen		50026	136,1	136,3	0,2	18,363	-
-	2291	Essen		50026	136,3	136,319	0,019	18,363	-
-	2291	Essen		50026	136,938	137,1	0,162	18,363	-
-	2291	Essen		50026	137,1	137,5	0,4	18,363	-
-	2291	Essen		50026	137,5	137,7	0,2	18,363	-
-	2291	Essen		50026	137,7	137,724	0,024	18,363	-
-	2243	Essen		50027	6,405	6,9	0,495	26,91	X65
-	2243	Essen		50027	6,9	7,02	0,12	26,91	-
-	2244	Essen	2243	50027	-0,07	0,028	0,098	26,91	X65
-	2244	Essen	2243	50027	0,028	0,431	0,403	26,91	X65
-	2244	Essen	2243, 2248, 2277	50027	0,431	1,1	0,669	26,91	-
-	2244	Essen		50027	1,1	1,2	0,1	26,91	X65
-	2244	Essen		50027	1,7	1,702	0,024	26,91	-
-	2300	Essen	2291	50026	124,235	124,267	0,032	18,363	-
-	2300	Essen	2291	50026	124,324	124,397	0,073	18,363	-
-	2300	Essen	2291	50026	124,52	124,701	0,181	18,363	-
-	2300	Essen	2291	50026	124,792	125,193	0,401	18,363	-
-	2300	Essen	2280, 2291	50026	127,102	127,103	0,001	18,363	-
-	2300	Essen	2280, 2291	50026	127,103	128,034	0,931	18,363	X65
-	2300	Essen	2291	50026	128,034	128,169	0,135	18,363	X65
-	2300	Essen	2161, 2163, 2169, 2175, 2291	50026	129,394	129,495	0,101	18,363	X65
-	2300	Essen	2161, 2163, 2169, 2175, 2291	50026	129,495	129,518	0,023	18,363	X65
-	2400	Essen		50023	18,152	18,253	0,101	18,363	-
-	2400	Essen		50023	18,518	18,646	0,128	18,363	-
-	2400	Essen		50023	18,926	19,026	0,1	18,363	-
-	2400	Essen		50023	19,283	19,384	0,101	18,363	-
-	2400	Essen		50023	19,535	19,6	0,065	18,363	-
-	2400	Essen		50023	19,6	20,7	1,1	18,363	-
-	2400	Essen		50023	20,7	20,776	0,076	18,363	-
-	2400	Essen		50023	20,905	21,005	0,1	18,363	-
-	2400	Essen		50023	21,354	21,582	0,228	18,363	-
-	2400	Essen		50023	21,718	21,819	0,101	18,363	-
-	2400	Essen		50023	23,218	23,319	0,101	18,363	-
-	2400	Essen		50023	23,408	23,604	0,196	18,363	-
-	2400	Essen		50023	24,023	24,123	0,1	18,363	-
-	2400	Essen		50023	24,344	24,622	0,278	18,363	-
-	2400	Essen		50023	24,775	24,886	0,111	18,363	-
-	2400	Essen		50023	25,104	25,251	0,147	18,363	-
-	2400	Essen		50023	33,802	33,903	0,101	18,363	-
-	2400	Essen		50023	35,298	35,398	0,1	18,363	-
-	2400	Essen		50023	36,717	36,817	0,1	18,363	-
-	2400	Essen		50023	36,959	37,059	0,1	18,363	-
-	2400	Essen		50023	37,848	37,975	0,127	18,363	-

LP-Nr | Nummer der Lärmschwerpunkte, **StrNr** | Streckennummer, **SaAb** | Nummer des Sanierungsabschnittes

GL | Gesamtlänge an km, **PKZ** = Priorisierungskennziffer des Sanierungsabschnittes

Bem | Bemerkung (X65: auf 65 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A), X57: auf 57 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A),

V: Lärmvorsorge, M: Machbarkeitsstudie)

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	von km	bis km	GL	PKZ	Bem
-	2650	Essen	2277	50027	74,418	74,485	0,067	26,91	X65
-	2650	Essen	2277	50027	74,58	74,8	0,22	26,91	X65
-	2650	Essen	2277	50027	74,8	76	1,2	26,91	X65
-	2650	Essen	2277	50027	76	76,1	0,1	26,91	X65
-	2650	Essen	2277	50027	76,1	76,2	0,1	26,91	X65
-	2650	Essen	2277	50027	76,6	77,4	0,8	26,91	X65
-	2650	Essen	2277	50027	77,4	77,6	0,2	26,91	X65
-	2650	Essen	2277	50027	77,6	77,775	0,175	26,91	X65
-	2650	Essen	2277	50027	77,893	77,9	0,007	26,91	X65
-	2650	Essen	2277	50027	77,9	78,07	0,17	26,91	X65
-	2650	Essen	2277	50027	78,07	78,075	0,005	26,91	-
-	2650	Essen	2277	50027	78,431	78,598	0,167	26,91	-
-	2650	Essen	2277	50027	79,7	80	0,3	26,91	X65
-	2650	Essen	2277	50027	80	80,09	0,09	26,91	X65
-	2650	Essen	2277	50027	80,4	82,2	1,8	26,91	X65
-	2650	Essen	2277	50027	82,2	82,4	0,2	26,91	X65
-	2650	Essen		50027	82,643	82,7	0,057	26,91	X65
-	2650	Essen		50027	82,7	82,9	0,2	26,91	X65
-	2650	Essen		50027	83,059	83,1	0,041	26,91	X65
-	2650	Essen		50027	83,1	83,3	0,2	26,91	X65
-	2650	Essen		50027	83,3	83,4	0,1	26,91	X65
-	2650	Essen		50027	83,4	83,7	0,3	26,91	X65
-	2650	Essen		50027	83,7	84,1	0,4	26,91	X65
-	2650	Essen		50027	84,1	84,135	0,035	26,91	-
-	2650	Essen		50027	84,6	86	1,4	26,91	X65
-	2650	Essen		50027	86	86,2	0,2	26,91	X65
-	2650	Essen		50027	86,2	86,4	0,2	26,91	X65
-	2723	Essen		50026	22,654	22,697	0,043	18,363	-
-	2723	Essen		50026	22,864	22,964	0,1	18,363	-
-	2723	Essen		50026	23,296	23,396	0,1	18,363	-
-	2723	Essen		50026	23,587	23,688	0,101	18,363	-
-	2723	Essen		50026	23,957	24,057	0,1	18,363	-
-	2723	Essen		50026	24,452	24,63	0,178	18,363	-
-	2723	Essen		50026	24,788	24,888	0,1	18,363	-
-	2723	Essen		50026	24,947	25,1	0,153	18,363	-
-	2723	Essen		50026	25,1	25,4	0,3	18,363	-
-	2723	Essen		50026	25,4	25,5	0,1	18,363	-
-	2723	Essen		50026	25,5	25,7	0,2	18,363	-
-	2723	Essen		50026	25,7	25,745	0,045	18,363	-
-	2723	Essen		50026	25,797	25,898	0,101	18,363	-
-	2723	Essen		50026	25,98	26,303	0,323	18,363	-

LP-Nr | Nummer der Lärmschwerpunkte, **StrNr** | Streckennummer, **SaAb** | Nummer des Sanierungsabschnittes

GL | Gesamtlänge an km, **PKZ** = Priorisierungskennziffer des Sanierungsabschnittes

Bem | Bemerkung (X65: auf 65 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A), X57: auf 57 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A),

V: Lärmvorsorge, M: Machbarkeitsstudie)

Frankfurt am Main

Anzahl der Einwohnenden: 746.878

Anzahl der Belasteten für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)

45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	≥ 70
41.407	24.088	12.070	6.183	2.619	523

Anzahl der Belasteten für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)

55-59	60-64	65-69	70-74	≥ 75
29.669	15.163	8.745	3.587	903

Pegelbereich
in dB(A)

Belastete

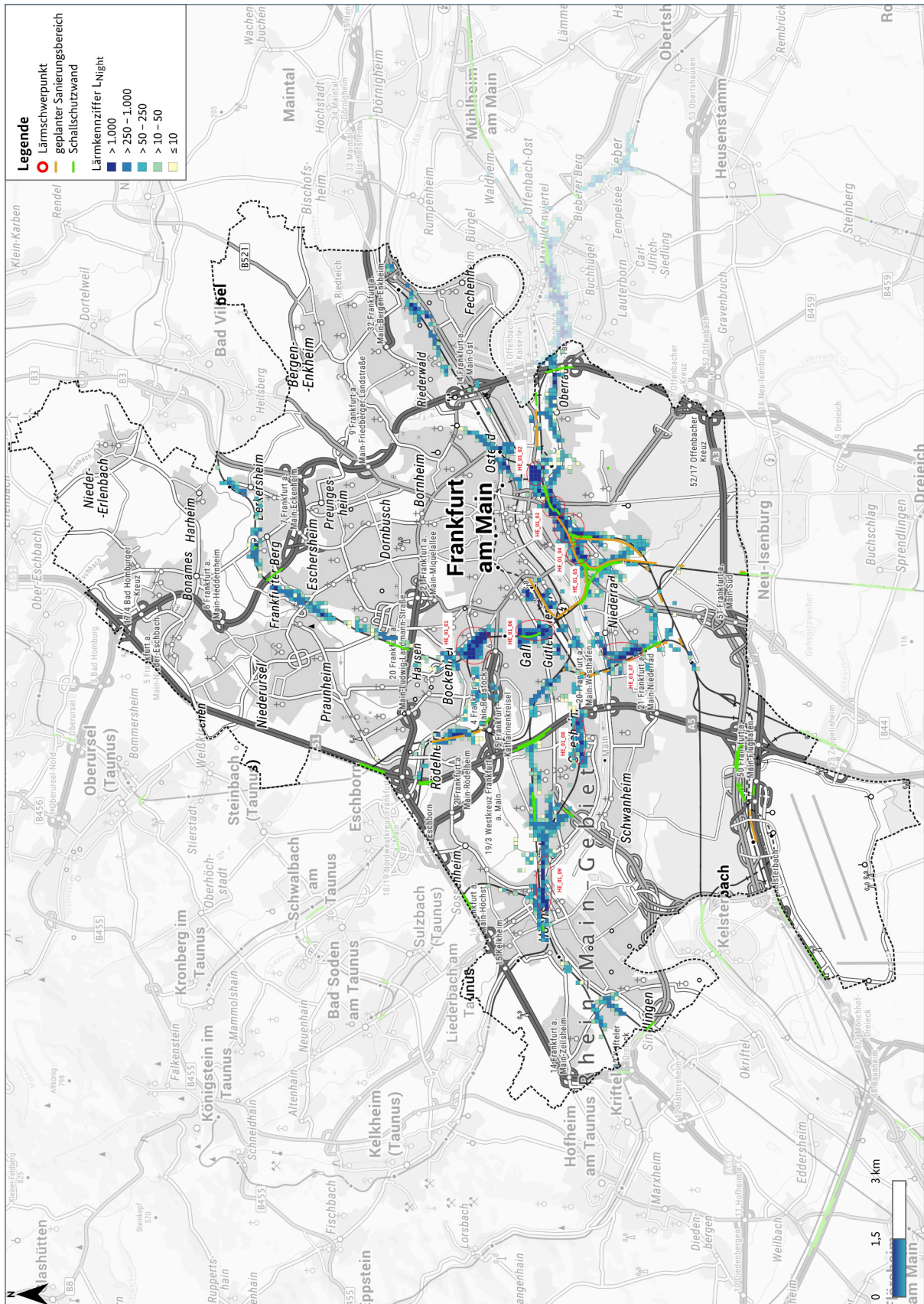
	Fläche (km ²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude
> 55	45,174	27.651	77	41
> 65	12,017	6.302	16	5
> 75	1,898	430	0	0

geschätzte Fälle starker HA*/HSD**

Lärmkennziffer (LKZ)

L_{DEN}	L_{Night}	L_{DEN}	L_{Night}
11.394	5.660	351.264	490.306

*Belästigung (high annoyance) | **Schlafstörung (high sleep disturbance)



Stellungnahme des Ballungsraumes Frankfurt am Main

Der Ballungsraum Frankfurt am Main hat keine Stellungnahme eingereicht.

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

[illegible]

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

StrNr	Sanierungsbereich	von km	bis km	GL	SSW	Höhe	SSD	StA	WE	StP
3688	Frankfurt am Main-Heimatring	56,2	57,2	1,0	654	2		1	0	1
3600	Frankfurt am Main-Uniklinik	1,9	3,0	1,1	2.147	2		1	17	1
3650	Frankfurt am Main -Mörfelder Landstraße	35,5	36,6	1,1	630	2		1	41	1
3600	Frankfurt am Main-Süd	2,0	7,4	5,4	1.401	2		1	606	1
3603 3610	Frankfurt am Main (Knoten 1) -Schloßborner Str -Griesheim	2,8 3,7	6,3 6,0	5,8	4.521	3		4	0	5
3603 3610	Frankfurt am Main (Knoten 2) -Nied -Höchst	6,3 6,0	8,0 9,6	5,3	4.569	3		5	0	5
3603 3650	Frankfurt am Main (Knoten 3) -Sindlingen -Lerchesberg	8,0 34,5	12,8 35,1	5,4	2.800	3		5	0	5
3900	Frankfurt am Main-West	196,1	198,4	2,3	1.936	3		5	0	5
3520	Frankfurt am Main -Sportfeld -Niederrad	31,2	34,1	2,9	0	-		5	0	5
3600	Offenbach Frankfurt am Main	8,555 13,764	11,2 14,276	2,6	4.215	3		4	0	5
3660	Frankfurt am Main-Wächtersbacher Straße	6,5	7,2	0,7	0	-		5	0	5
3660	Frankfurt am Main-Mainkur Ost	7,9	8,1	0,2	0	-		5	0	5

StrNr | Streckennummer, **GL** | Gesamtlänge an km,

aktive Schallschutzmaßnahmen: **SSW** | Länge der Schallschutzwand in Metern, **Höhe** | Höhe der Schallschutzwand in Metern,

SSD | Schienenstegdämpfer in Metern, **StA**¹ | Stand der Sanierung der aktiven Schallschutzmaßnahme

passive Schallschutzmaßnahmen: **WE** | Anzahl der Wohneinheiten, **StP**² | Stand der Sanierung der passiv lärmsanierten Wohneinheiten

^{1,2} *Die Maßnahme ist (1) fertiggestellt, (2) im Bau, (3) in Bearbeitung oder (4) in Planung,

(5) Durchführung einer schalltechnischen Untersuchung und (6) geprüft ohne Umsetzung

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	von km	bis km	GL	PKZ	Bem
HE_01_04	3600	Frankfurt am Main	3606, 3609, 3650, 3688	60004	3,891	4	0,109	61,856	X65
HE_01_04	3600	Frankfurt am Main	3606, 3609, 3650, 3688	60004	4	4,34	0,34	61,856	X65
HE_01_04	3600	Frankfurt am Main	3650, 3688	60004	4,34	4,4	0,06	61,856	X65
HE_01_04	3600	Frankfurt am Main	3650, 3688	60004	4,4	4,408	0,008	61,856	X65
HE_01_05	3600	Frankfurt am Main	3606, 3609, 3688	60004	3,072	3,891	0,819	61,856	X65
-	2690	Frankfurt am Main	3656	60004	169,3	169,7	0,4	61,856	-
-	2690	Frankfurt am Main	3656	60004	169,7	169,808	0,108	61,856	-
-	2690	Frankfurt am Main	3656, 3683	60004	169,976	170,088	0,112	61,856	-
-	3520	Frankfurt am Main	3624, 3683	60004	32,409	32,51	0,101	61,856	V
-	3520	Frankfurt am Main	3624, 3683	60004	32,611	32,7	0,089	61,856	V
-	3520	Frankfurt am Main	3624, 3683	60004	33,4	33,5	0,1	61,856	V
-	3520	Frankfurt am Main	3683	60004	34,1	34,208	0,108	61,856	V
-	3520	Frankfurt am Main	3620, 3621, 3622, 3683	60004	34,393	34,552	0,159	61,856	V
-	3600	Frankfurt am Main	3601, 3603, 3900	60004	0	0,451	0,451	61,856	-
-	3600	Frankfurt am Main	3601, 3603, 3900	60004	0,451	0,486	0,035	61,856	-
-	3600	Frankfurt am Main	3601, 3603, 3900	60004	0,486	0,623	0,137	61,856	-
-	3600	Frankfurt am Main	3601, 3603, 3900	60004	0,623	0,761	0,138	61,856	-
-	3600	Frankfurt am Main	3601, 3603, 3900	60004	0,761	0,931	0,17	61,856	-
-	3600	Frankfurt am Main	3601, 3603, 3900	60004	0,94	1,04	0,1	61,856	-
-	3600	Frankfurt am Main	3601, 3603	60004	1,055	1,156	0,101	61,856	-
-	3600	Frankfurt am Main	3601, 3606	60004	2,568	2,889	0,321	61,856	X65
-	3600	Frankfurt am Main		60004	5,9	6,3	0,4	61,856	X65
-	3600	Frankfurt am Main	3680	60004	6,398	6,4	0,002	61,856	X65
-	3600	Frankfurt am Main	3680	60004	6,4	6,5	0,1	61,856	X65
-	3600	Frankfurt am Main	3680	60004	6,5	6,7	0,2	61,856	X65
-	3600	Frankfurt am Main	3680	60004	6,7	6,9	0,2	61,856	X65
-	3600	Frankfurt am Main	3680	60004	7,1	7,3	0,2	61,856	X65
-	3600	Frankfurt am Main		60026	8,059	8,159	0,1	14,63	-
-	3600	Frankfurt am Main		60026	8,488	8,5	0,012	14,63	-
-	3601	Frankfurt am Main	3600, 3636	60004	1,454	1,5	0,046	61,856	-
-	3601	Frankfurt am Main	3600, 3636	60004	1,5	1,507	0,007	61,856	X65
-	3601	Frankfurt am Main	3600, 3636	60004	1,507	1,7	0,193	61,856	X65
-	3601	Frankfurt am Main	3600	60004	1,7	1,754	0,054	61,856	-
-	3601	Frankfurt am Main	3600	60004	1,754	1,856	0,102	61,856	-
-	3601	Frankfurt am Main	3600	60004	1,856	2,147	0,291	61,856	-
-	3601	Frankfurt am Main	3600	60004	2,161	2,219	0,058	61,856	-
-	3601	Frankfurt am Main	3600	60004	2,219	2,435	0,216	61,856	X65
-	3601	Frankfurt am Main	3600	60004	2,435	2,598	0,163	61,856	X65
-	3601	Frankfurt am Main		60004	2,598	2,933	0,335	61,856	-
-	3601	Frankfurt am Main	3604, 3624, 3688	60004	3,749	4,051	0,302	61,856	-
-	3601	Frankfurt am Main	3604, 3624, 3650, 3688	60004	4,051	4,364	0,313	61,856	-
-	3601	Frankfurt am Main	3688	60004	4,364	4,5	0,136	61,856	-
-	3604	Frankfurt am Main	3600, 3606, 3688	60004	0	0,189	0,189	61,856	X65
-	3604	Frankfurt am Main	3601, 3688	60004	0,189	0,541	0,352	61,856	-
-	3604	Frankfurt am Main	3601, 3688	60004	0,541	0,934	0,393	61,856	-

LP-Nr | Nummer der Lärmschwerpunkte, **StrNr** | Streckennummer, **SaAb** | Nummer des Sanierungsabschnittes

GL | Gesamtlänge an km, **PKZ** = Priorisierungskennziffer des Sanierungsabschnittes

Bem | Bemerkung (X65: auf 65 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A), X57: auf 57 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A),

V: Lärmvorsorge, M: Machbarkeitsstudie)

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	von km	bis km	GL	PKZ	Bem
-	3604	Frankfurt am Main	3601, 3688	60004	1,134	1,151	0,017	61,856	-
-	3604	Frankfurt am Main	3601, 3688	60004	1,151	1,232	0,081	61,856	-
-	3611	Frankfurt am Main		60004	3,644	3,83	0,186	24,548	-
-	3611	Frankfurt am Main		60004	3,86	3,96	0,1	24,548	-
-	3611	Frankfurt am Main		60004	5,443	5,543	0,1	61,856	-
-	3611	Frankfurt am Main	3613	60004	5,752	5,8	0,048	61,856	-
-	3611	Frankfurt am Main	3613	60004	5,853	5,917	0,064	61,856	-
-	3611	Frankfurt am Main		60004	5,961	6,082	0,121	61,856	-
-	3611	Frankfurt am Main		60004	6,112	6,2	0,088	61,856	-
-	3611	Frankfurt am Main	3615	60004	6,2	6,7	0,5	61,856	-
-	3611	Frankfurt am Main	3615	60004	6,7	6,928	0,228	61,856	-
-	3611	Frankfurt am Main	3615	60004	6,959	7,06	0,101	61,856	-
-	3611	Frankfurt am Main		60004	8,388	8,488	0,1	61,856	-
-	3613	Frankfurt am Main	3603	60004	2,551	2,569	0,018	61,856	-
-	3613	Frankfurt am Main	3611	60004	6,134	6,188	0,054	61,856	-
-	3620	Frankfurt am Main	3520, 3683	60004	34,695	34,764	0,069	61,856	-
-	3636	Frankfurt am Main	3600, 3601	60004	5,049	5,104	0,055	61,856	-
-	3636	Frankfurt am Main	3600, 3601	60004	5,104	5,163	0,059	61,856	-
-	3636	Frankfurt am Main	3600, 3601	60004	5,164	5,265	0,101	61,856	-
-	3650	Frankfurt am Main	3658	60004	31,981	32,125	0,144	61,856	V
-	3650	Frankfurt am Main		60004	32,19	32,291	0,101	61,856	V
-	3650	Frankfurt am Main	3624, 3651	60004	33,2	33,373	0,173	61,856	V
-	3650	Frankfurt am Main	3624, 3651	60004	33,398	33,4	0,002	61,856	V
-	3650	Frankfurt am Main	3624	60004	34,09	34,166	0,076	61,856	V
-	3650	Frankfurt am Main		60004	34,355	34,455	0,1	61,856	V
-	3650	Frankfurt am Main	3600, 3606	60004		36,488	1,972	61,856	X65
-	3601	Frankfurt am Main	3651, 3688	60027	5,117	5,218	0,101	218,41	-
-	3601	Frankfurt am Main	3655, 3688	60027	6,725	6,8	0,075	218,41	-
-	3900	Frankfurt am Main		60005	186,99	187	0,01	24,548	-
-	3900	Frankfurt am Main		60005	187	187,1	0,1	24,548	-
-	3900	Frankfurt am Main		60005	187,2	188,1	0,9	24,548	-
-	3900	Frankfurt am Main		60005	188,1	188,116	0,016	24,548	-
-	3900	Frankfurt am Main		60005	188,5	188,8	0,3	24,548	-
-	3900	Frankfurt am Main		60005	188,806	188,9	0,094	24,548	-
-	3900	Frankfurt am Main		60005	188,9	190,2	1,3	24,548	-
-	3900	Frankfurt am Main		60005	190,2	190,207	0,007	24,548	-
-	3900	Frankfurt am Main		60005	190,321	190,423	0,102	24,548	-
-	3900	Frankfurt am Main		60005	190,5	192,4	1,9	24,548	-
-	3900	Frankfurt am Main		60005	192,4	192,503	0,103	24,548	-
-	3900	Frankfurt am Main		60005	192,942	193	0,058	24,548	-
-	3900	Frankfurt am Main		60005	193	193,3	0,3	24,548	-
-	3900	Frankfurt am Main		60005	193,3	193,393	0,093	24,548	-
-	3900	Frankfurt am Main		60005	193,405	193,606	0,201	24,548	-
-	3900	Frankfurt am Main		60005	193,675	193,7	0,025	24,548	-
-	3900	Frankfurt am Main		60005	193,7	194,1	0,4	24,548	-
-	3900	Frankfurt am Main		60005	194,1	194,16	0,06	24,548	-

LP-Nr | Nummer der Lärmschwerpunkte, **StrNr** | Streckennummer, **SaAb** | Nummer des Sanierungsabschnittes

GL | Gesamtlänge an km, **PKZ** = Priorisierungskennziffer des Sanierungsabschnittes

Bem | Bemerkung (X65: auf 65 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A), X57: auf 57 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A),

V: Lärmvorsorge, M: Machbarkeitsstudie)

Freiburg

Anzahl der Einwohnenden: 229.636

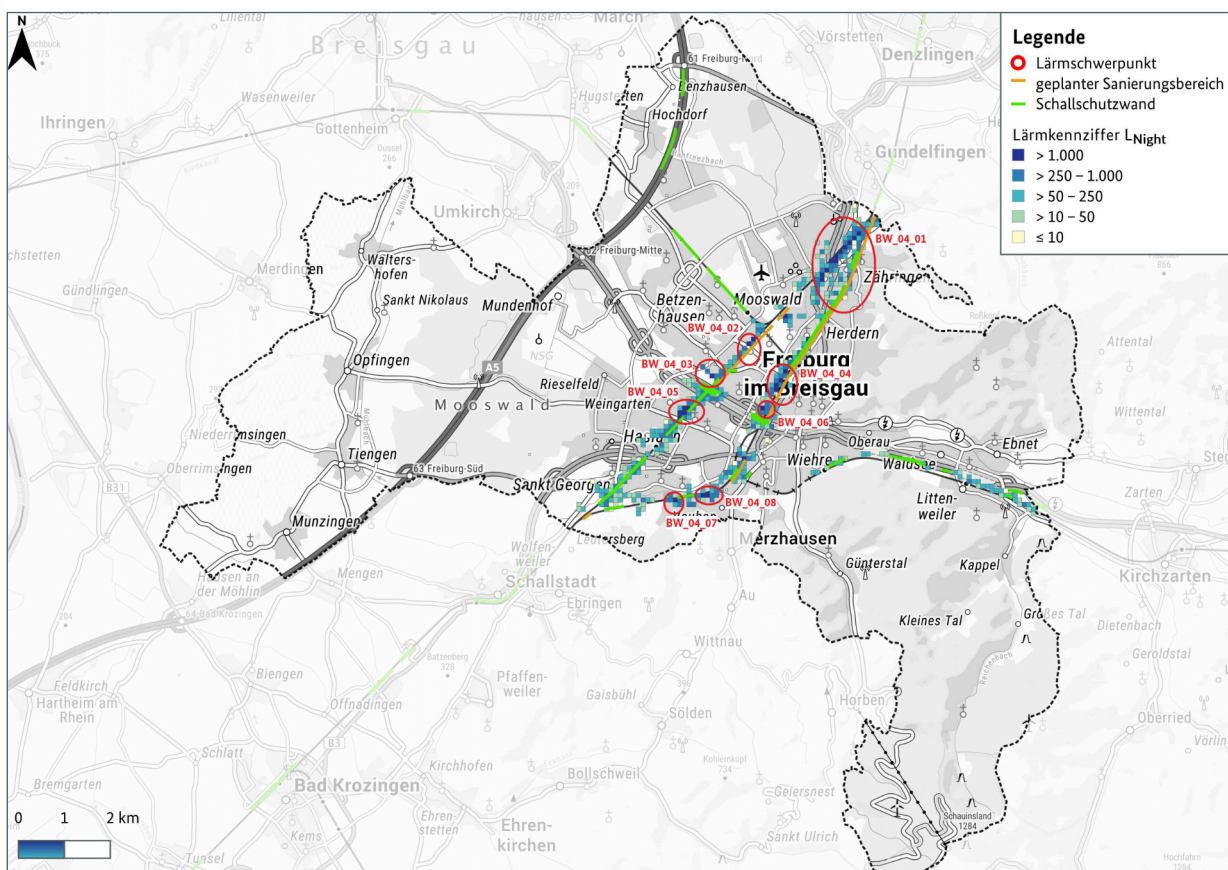
Anzahl der Belasteten für L _{Night} je Pegelbereich in dB(A)					
45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	≥ 70
15.571	7.254	3.881	2.207	230	0

Anzahl der Belasteten für L _{DEN} je Pegelbereich in dB(A)				
55-59	60-64	65-69	70-74	≥ 75
9.013	5.081	2.793	582	3

Pegelbereich in dB(A)	Belastete			
	Fläche (km²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude
> 55	8,223	8.320	38	12
> 65	2,174	1.609	4	1
> 75	0,364	1	0	0

geschätzte Fälle starker HA*/HSD**		Lärmkennziffer (LKZ)	
L _{DEN}	L _{Night}	L _{DEN}	L _{Night}
3.271	1.576	97.069	139.929

*Belästigung (high annoyance) / **Schlafstörung (high sleep disturbance)



Stellungnahme des Ballungsraumes Freiburg

Das Stadtgebiet von Freiburg umfasst eine Fläche von 15,3 km². Hiervon ist eine Fläche von ca. 4,4 km² besiedelt. Die amtliche Bevölkerungszahl beträgt ca. 232.000 Einwohner_innen.

Mit der Rheintalbahn sowie der Güterbahnstrecke (Gundelfingen – Freiburg-St. Georgen) verlaufen zwei stark frequentierte Haupteisenbahnstrecken der Deutschen Bahn durch überwiegend bebaute Bereiche der Stadt Freiburg. Entsprechend hoch ist die generelle Betroffenheit der Stadt Freiburg durch Eisenbahnlärm.

2007–2010 führte die DB AG im Rahmen des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen entlang der Haupt- und Güterbahnlinie in Form von Lärmschutzwänden (ca. 9–10 km) und Schallschutzfenstern (ca. 1.500 Wohnungen) durch. Entsprechend den damaligen Vorgaben für das Lärmsanierungsprogramm wurden die Maßnahmen nur in Abschnitten vorgesehen, deren angrenzende Bebauungen vor 1974 gebaut bzw. genehmigt wurden und in denen die Lärmpegel – vor Abzug des „Schienenbonus“ von 5 Dezibel über 75 dB(A) tagsüber bzw. 65 dB(A) nachts lagen, also eine um 11 Dezibel höhere Lärmbelastung als dies heute Voraussetzung für die Lärmsanierung ist. Lärmschutzwände wurden unabhängig vom tatsächlichen Bedarf an Lärminderungswirkung einheitlich mit 2 m Höhe errichtet.

In der Summe führt dies dazu, dass viele an die Haupteisenbahnstrecken in Freiburg angrenzende Wohngebäude heute nicht oder nur unzureichend vor Eisenbahnlärm geschützt sind, da seit der Umsetzung der o. a. Lärmsanierungen (2007 – 2010) trotz der geänderten Voraussetzungen für das Schienenlärmsanierungsprogramm keine weiteren Lärmsanierungen in Freiburg durchgeführt wurden.

Gemäß der Anlage 3 des Gesamtkonzepts der Lärmsanierung gibt es in Freiburg derzeit 14,6 km sanierungsbedürftige Streckenabschnitte. Im fortgeschriebenen Lärmsanierungsprogramm stehen diese sanierungsbedürftigen Streckenabschnitte mit einer sehr niedrigen Priorisierungskennziffer, da die Priorisierungskennziffern nicht für die einzelnen sanierungsbedürftigen Streckenabschnitte, sondern jeweils für alle Abschnitte einer Strecke im Gebiet einer Kommune gebildet werden und sich hierbei die Berücksichtigung der bereits sanierten Streckenabschnitte nachteilig auswirkt. Den Bewohner*innen von Wohngebäuden entlang den bisher unsanierten Streckenabschnitten gereicht hier zum Nachteil, dass andere Abschnitte im Stadtgebiet in den Jahren 2007 bis 2010 bereits lärmsaniert wurden.

Die Stadt Freiburg fordert deshalb, anstelle der auf das jeweilige Gemeindegebiet bezogenen Priorisierungskennziffern die Priorisierung anhand der tatsächlichen Lärmbelastungen entlang den ungeschützten oder unzureichend geschützten Streckenabschnitten vorzunehmen. Auf diese Weise sollten Streckenabschnitte, an denen es bislang keinerlei Lärmschutz und deshalb hohen Handlungsbedarf gibt, eine angemessene (höhere) Priorität erhalten – unabhängig von den bislang bereits erfolgten Lärmsanierungen im jeweiligen Stadt- oder Gemeindegebiet.

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 30														
1-01	1-02	1-03	1-04	1-05	1-06	2-01	2-02	2-03	2-04	3-01	3-02	3-03	3-04	4-01
16	12	1	0	0	1	28	1	1	0	1	1	3	25	0
4-02	4-03	4-04	4-05	4-06	4-07	4-08	4-09	4-10	4-11	4-12	5-01	5-02	5-03	5-04
2	4	22	3	5	11	7	1	1	12	15	9	5	4	4
5-05	5-06	5-07	5-08	6-01	6-02	6-03	6-04	6-05	6-06	6-07	6-08	6-09	6-10	6-11
1	0	4	23	0	5	12	10	0	2	8	17	0	3	5
6-12	7-01	7-02	7-03	7-04	7-05	7-06	7-07	7-08	7-09	7-10	7-11	7-12	7-13	7-14
20	1	2	4	23	3	7	7	11	17	4	0	5	10	5
7-15	7-16	7-17	7-18	7-19	7-20	7-21	7-22	7-23	7-24	8-01	8-02	8-03	8-04	8-05
3	9	17	7	1	2	13	5	2	7	11	5	10	3	6
8-06	8-07	8-08	8-09	8-10	8-11	8-12	8-13	8-14	8-15	8-16	8-17	8-18	8-19	8-20
8	11	4	2	5	11	12	0	1	6	23	6	6	9	9
8-21	8-22	8-23	8-24	8-25	8-26	8-27	8-28	9-01	9-02	9-03	9-04	9-05	9-06	9-07
4	6	11	9	10	8	6	6	19	10	0	24	3	2	14
9-08	9-09	9-10	9-11	9-12	9-13	9-14	9-15	10-01	10-02	10-03	10-04	10-05	10-06	10-07
7	6	18	7	2	9	7	11	0	18	11	3	23	0	0
10-08	10-09	10-10	10-11	10-12	10-13	10-14	10-15	11-01	11-02	11-03	11-04	11-04	11-05	12-01
24	2	4	20	2	0	20	4	3	4	3	3	14	2	9
12-02	12-03	12-04	12-05											
15	6	0	0											

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

StrNr	Sanierungsbereich	von km	bis km	GL	SSW	Höhe	SSD	StA	WE	StP
4000	Freiburg-Zähringen	204,2	209,0	4,8	4.384	2		1	518	1
4000	Freiburg City 1	210,0	212,4	2,4	530	2		1	0	5
4312	Freiburg Süd-Sankt Georgen	8,0	9,9	1,9	2.330	2		1	1	1
4312	Freiburg-Zähringen West	1,7	3,5	1,8	0	-		1	190	1
4312	Freiburg-Betzenhausen Ost	4,6	6,3	1,7	0	-		1	156	1
4312	Freiburg-Betzenhausen Süd	6,1	6,3	0,2	134	2		1	0	1
4000	Freiburg City 2	213,0	213,3	0,3	355	2		1	0	5
4312	Freiburg-Sankt Georgen	6,5	8,0	1,5	1.406	2		1	376	1

StrNr | Streckennummer, GL | Gesamtlänge an km,

aktive Schallschutzmaßnahmen: SSW | Länge der Schallschutzwand in Metern, Höhe | Höhe der Schallschutzwand in Metern,

SSD | Schienenstegdämpfer in Metern, StA¹ | Stand der Sanierung der aktiven Schallschutzmaßnahme

passive Schallschutzmaßnahmen: WE | Anzahl der Wohneinheiten, StP² | Stand der Sanierung der passiv lärmsanierten Wohneinheiten

^{1,2} *Die Maßnahme ist (1) fertiggestellt, (2) im Bau, (3) in Bearbeitung oder (4) in Planung,

(5) Durchführung einer schalltechnischen Untersuchung und (6) geprüft ohne Umsetzung

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	von km	bis km	GL	PKZ	Bem
BW_04_01	4000	Freiburg im Breisgau	4300, 4310	80032	204,2	208,1	3,9	19,884	X65
BW_04_02	4312	Freiburg im Breisgau	4310	80032	4,6	6,3	1,7	19,884	X65
BW_04_04	4000	Freiburg im Breisgau	4300	80032	208,1	208,2	0,1	19,884	X65
BW_04_04	4000	Freiburg im Breisgau	4300	80032	208,2	208,4	0,2	19,884	X65
BW_04_04	4000	Freiburg im Breisgau	4300	80032	208,4	208,478	0,078	19,884	X65
BW_04_06	4000	Freiburg im Breisgau	4300	80032	208,59	208,6	0,01	19,884	X65
BW_04_06	4000	Freiburg im Breisgau	4300	80032	208,6	209	0,4	19,884	X65
-	4000	Freiburg im Breisgau	4312	80032	203,989	204	0,011	19,884	-
-	4000	Freiburg im Breisgau	4312	80032	204	204,2	0,2	19,884	-
-	4000	Freiburg im Breisgau		80032	209	209,007	0,007	19,884	-
-	4000	Freiburg im Breisgau		80032	209,02	209,16	0,14	19,884	X65
-	4000	Freiburg im Breisgau		80032	209,16	209,395	0,235	19,884	-
-	4000	Freiburg im Breisgau		80032	209,484	209,716	0,232	19,884	-
-	4000	Freiburg im Breisgau		80032	209,8	210	0,2	19,884	X65
-	4000	Freiburg im Breisgau	4300	80032	210	210,5	0,5	19,884	X65
-	4000	Freiburg im Breisgau		80032	210,553	210,654	0,101	19,884	X65
-	4000	Freiburg im Breisgau		80032	210,671	211	0,329	19,884	X65
-	4000	Freiburg im Breisgau		80032	211	212,2	1,2	19,884	X65
-	4000	Freiburg im Breisgau		80032	212,2	212,3	0,1	19,884	X65
-	4000	Freiburg im Breisgau		80032	212,3	212,4	0,1	19,884	X65
-	4000	Freiburg im Breisgau		80032	212,4	212,6	0,2	19,884	X65
-	4000	Freiburg im Breisgau		80032	212,69	212,79	0,1	19,884	-
-	4000	Freiburg im Breisgau		80032	212,9	213,3	0,4	19,884	X65
-	4000	Freiburg im Breisgau		80032	213,3	213,31	0,01	19,884	-
-	4312	Freiburg im Breisgau		80032	-0,63	-0,529	0,101	19,884	-
-	4312	Freiburg im Breisgau		80032	3,827	4	0,173	19,884	-
-	4312	Freiburg im Breisgau	4313	80032	4	4,3	0,3	19,884	-
-	4312	Freiburg im Breisgau	4313	80032	4,52	4,6	0,08	19,884	-
-	4312	Freiburg im Breisgau		80032	6,3	6,5	0,2	19,884	X65
-	4312	Freiburg im Breisgau		80032	6,5	7,9	1,4	19,884	X65
-	4312	Freiburg im Breisgau		80032	7,9	8	0,1	19,884	X65
-	4312	Freiburg im Breisgau		80032	8	8,2	0,2	19,884	X65
-	4312	Freiburg im Breisgau		80032	8,2	8,3	0,1	19,884	X65
-	4312	Freiburg im Breisgau		80032	8,3	9,9	1,6	19,884	X65
-	4312	Freiburg im Breisgau		80032	10,195	10,2	0,005	19,884	-
-	4312	Freiburg im Breisgau	4000	80032	10,2	10,3	0,1	19,884	-
-	4312	Freiburg im Breisgau	4000	80032	10,3	10,356	0,056	19,884	-

LP-Nr | Nummer der Lärmschwerpunkte, **StrNr** | Streckennummer, **SaAb** | Nummer des Sanierungsabschnittes

GL | Gesamtlänge an km, **PKZ** = Priorisierungskennziffer des Sanierungsabschnittes

Bem | Bemerkung (X65: auf 65 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A), X57: auf 57 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A),

V: Lärmvorsorge, M: Machbarkeitsstudie)

Fürth

Anzahl der Einwohner: 129.100

Anzahl der Belasteten für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)

45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	≥ 70
10.473	4.933	3.143	1.177	509	0

Anzahl der Belasteten für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)

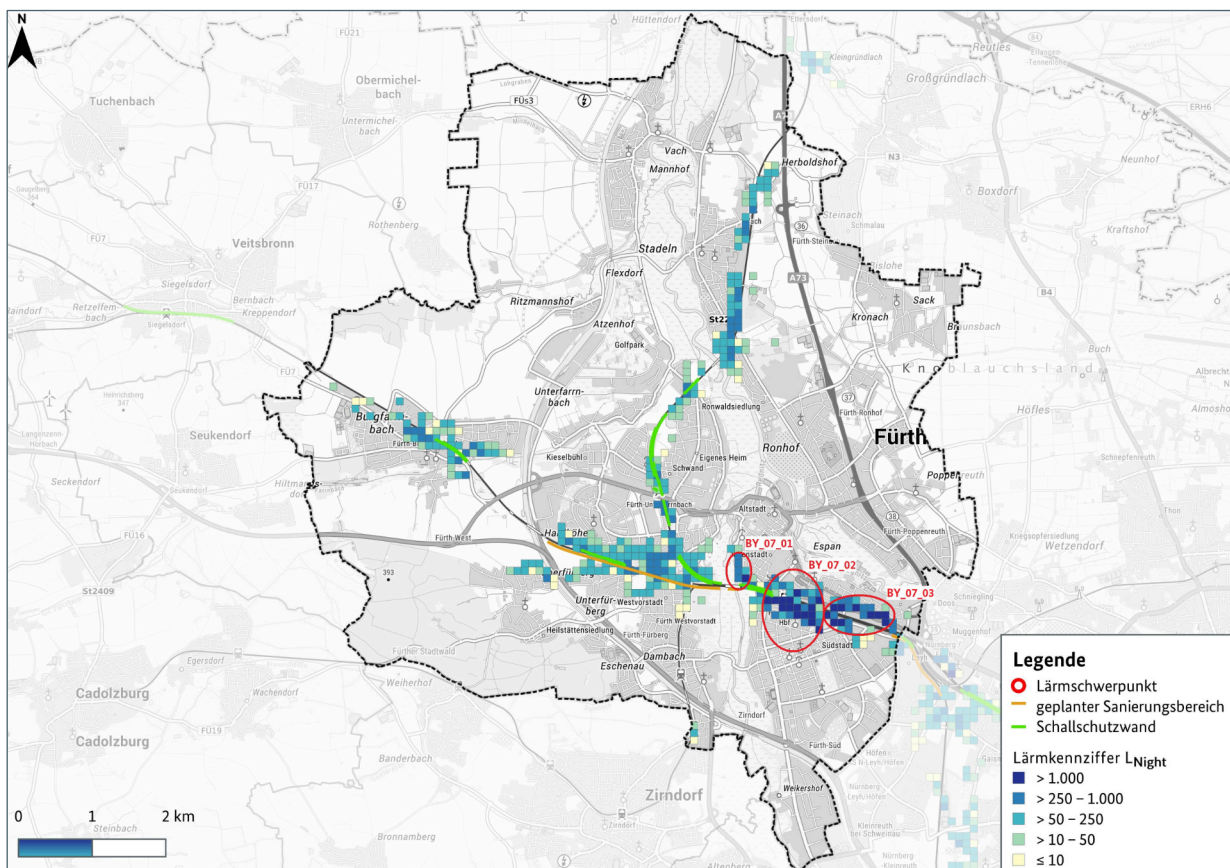
55-59	60-64	65-69	70-74	≥ 75
5.823	3.614	1.509	945	8

Pegelbereich in dB(A)	Belastete			
	Fläche (km ²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude
> 55	9,799	5.666	12	0
> 65	2,243	1.172	3	0
> 75	0,410	4	1	0

geschätzte Fälle starker HA*/HSD**

L_{DEN}	L_{Night}	L_{DEN}	L_{Night}
2.315	1.177	71.293	103.454

*Belästigung (high annoyance) / **Schlafstörung (high sleep disturbance)



Stellungnahme des Ballungsraumes Fürth

Im Rahmen der vierten Runde zur Kartierung der Haupteisenbahnstrecken und Erstellung eines Lärmaktionsplanes durch das Eisenbahnbundesamt (EBA) werden auch die Ballungsräume bei der Fortschreibung des Lärmaktionsplanes mit berücksichtigt.

Wir möchten die Gelegenheit nutzen, einige Anregungen und Hinweise aus Sicht der Stadt Fürth zu benennen, die durch die beiden Haupteisenbahnstrecken Würzburg – Nürnberg und Bamberg – Nürnberg massiv von Schienenverkehrslärm, insbesondere nachts, betroffen ist.

Ein Blick auf die im Anhang des Lärmaktionsplanes Teil A (Januar 2018) veröffentlichten Anregungen der Fürther Bürger und Bürgerinnen im Rahmen der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung zeigt, dass sich die Bürger stark durch Fahr- und Bremsgeräusche, das Dröhnen von Brücken und durch Schienenstoßgeräusche gestört fühlen. Der Lärmpegel belästigt in erster Linie in der Abend- und Nachtzeit, d.h. es werden vorrangig die Entspannung in der Freizeit und das Ein- und Durchschlafen in der Nachtzeit gestört.

Konkret wurde zwar in den vergangenen Jahren die Strecke in Richtung Würzburg lärmsaniert, jedoch wurden einige Hauptlärmquellen wie etwa die Stahlbrücke über den Main-Donau-Kanal aus nicht bekannten Gründen von der Sanierung offensichtlich ausgenommen. Dies obwohl verschiedene Bundesverkehrsminister auf die Entdröhnung alter Stahlbrücken hingewiesen haben (z. B. BM Bodewig 2002, BM Ramsauer 2011) und die Sanierung lärmintensiver Brücken, „insbesondere die Entdröhnung von Stahlbrücken“ nach § 2 (4) der „Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“ vom 07.03.2005 als Fördergegenstand explizit genannt ist.

Durch die fehlende Lärmsanierung, z. B. der Brücke über den Main-Donau-Kanal oder über die Breslauer Straße mittels Maßnahmen, wie sie im LAP beschrieben sind (z. B. Schienenstegdämpfer, besonders überwachtes Gleis, Entdröhnung von Brücken), sind zahlreiche Flächen der gemeindlichen Planungshoheit faktisch entzogen.

Den Kommunen wird gerade in den hochverdichteten Ballungsräumen mit ständig steigender Bevölkerungszahl, die erforderliche Ausweisung neuer Baugebiete erschwert oder sogar ganz unmöglich gemacht, wenn die möglichen technischen Maßnahmen zur Lärmsanierung nicht oder nur unzureichend eingesetzt werden. Dies führte in Fürth u.a. zu einer Nichtrealisierbarkeit eines Baugebietes im Einflussbereich der Bahnlinie Fürth- Würzburg.

Bei Einzelbauvorhaben müssen die zukünftigen Eigentümer die erhöhten Baukosten für Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Bahnstrecken tragen, um gesunde Wohnverhältnisse zu schaffen. Dies führt zu Unmut bei den Bürgern.

Auch darf bezweifelt werden, dass die betroffenen Bürger durch die Teilnahme an der 2. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung zufrieden gestellt werden, da dabei lediglich eine Beurteilung zur Befragung der ersten Phase stattfindet. Sowohl in der ersten als auch in der zweiten Phase gab es keine Möglichkeit zur freien Formulierung von Beschwerden oder Verbesserungsvorschlägen. Für die einzelnen Bürger besteht also weiterhin keine Möglichkeit, sich konkret zu einer sie belastenden Situation zu äußern.

Da die aktuellen freiwilligen Maßnahmen zur Lärmsanierung der DB bei weitem nicht ausreichen, alle Bürger vor gesundheitlichen Schäden durch die Haupteisenbahnstrecken zu schützen, besteht auch weiterhin großer Bedarf an Lärmminderungsmaßnahmen entlang der Haupteisenbahnliesen. Für eine zügige Ausführung muss zum Schutz der Bevölkerung gesorgt werden.

Die Aufteilung der Zuständigkeit der Lärmaktionsplanerstellung für Haupteisenbahnlinien beim EBA und für sonstige Bahnlinien bei den Kommunen wird als schwer überschaubar für die Bürger angesehen. Es wird daher angeregt in Zukunft die sonstigen Bahnlinien als einen regionalen Unterpunkt im Lärmaktionsplan des EBA zu führen. Das ist für die betroffenen Bürger leichter nachvollziehbar und spart unnötige Wiederholungen bzgl. der gesetzlichen Grundlagen, zur Kartierung und zu grundsätzlichen Möglichkeiten der Lärmaktionsplanung.

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 3														
1-01	1-02	1-03	1-04	1-05	1-06	2-01	2-02	2-03	2-04	3-01	3-02	3-03	3-04	4-01
3	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	1	2	0
4-02	4-03	4-04	4-05	4-06	4-07	4-08	4-09	4-10	4-11	4-12	5-01	5-02	5-03	5-04
0	1	2	1	0	1	1	0	0	1	2	0	1	1	1
5-05	5-06	5-07	5-08	6-01	6-02	6-03	6-04	6-05	6-06	6-07	6-08	6-09	6-10	6-11
0	0	0	3	0	0	2	1	0	1	0	2	0	0	1
6-12	7-01	7-02	7-03	7-04	7-05	7-06	7-07	7-08	7-09	7-10	7-11	7-12	7-13	7-14
2	0	0	1	2	0	1	0	2	0	0	1	2	0	0
7-15	7-16	7-17	7-18	7-19	7-20	7-21	7-22	7-23	7-24	8-01	8-02	8-03	8-04	8-05
1	2	0	2	0	1	1	0	0	2	1	1	0	1	1
8-06	8-07	8-08	8-09	8-10	8-11	8-12	8-13	8-14	8-15	8-16	8-17	8-18	8-19	8-20
0	1	1	0	1	0	2	0	1	0	2	0	1	0	2
8-21	8-22	8-23	8-24	8-25	8-26	8-27	8-28	9-01	9-02	9-03	9-04	9-05	9-06	9-07
0	1	0	2	0	1	1	1	2	0	1	2	0	1	0
9-08	9-09	9-10	9-11	9-12	9-13	9-14	9-15	10-01	10-02	10-03	10-04	10-05	10-06	10-07
2	1	1	1	1	0	1	2	0	1	2	1	1	1	0
10-08	10-09	10-10	10-11	10-12	10-13	10-14	10-15	11-01	11-02	11-03	11-04	11-04	11-05	12-01
1	2	0	2	1	0	2	1	0	0	0	1	1	1	2
12-02	12-03	12-04	12-05											
1	0	0	0											

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

StrNr	Sanierungsbereich	von km	bis km	GL	SSW	Höhe	SSD	StA	WE	StP
5900	Fürth 1	5,9	7,6	0,8	0	-		1	0	1
5910	Fürth Unterfürberg	2,4	3,3	0,9	803	2		1	6	1
5910	Fürth 1	0,0	0,6	0,6	0	-		1	0	1
5900	Fürth 2 + 3	7,6 8,8	8,3 10,9	2,8	0	-		6	0	5
5900	Fürth-Stadelhof	11,3	12,1	0,8	0	-		6	0	5
5910	Fürth-Burgfarnbach	4,8	6,6	1,8	900	2		1	11	1
5910	Fürth 2	1,2	2,4	1,2	0	-		1	19	1
5900	Fürth - Stadeln - Herboldshof	12,1 16,8	16,6 18,3	6,0	0	-		1	0	1

StrNr | Streckennummer, GL | Gesamtlänge an km,

aktive Schallschutzmaßnahmen: SSW | Länge der Schallschutzwand in Metern, Höhe | Höhe der Schallschutzwand in Metern,

SSD | Schienenstegdämpfer in Metern, StA¹ | Stand der Sanierung der aktiven Schallschutzmaßnahme

passive Schallschutzmaßnahmen: WE | Anzahl der Wohneinheiten, StP² | Stand der Sanierung der passiv lärmsanierten Wohneinheiten

^{1,2} *Die Maßnahme ist (1) fertiggestellt, (2) im Bau, (3) in Bearbeitung oder (4) in Planung,

(5) Durchführung einer schalltechnischen Untersuchung und (6) geprüft ohne Umsetzung

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	Vvn km	bis km	GL	PKZ	Bem
BY_07_01	5910	Fürth	5900, 5911	90017	0,656	0,772	0,116	41,781	-
-	5900	Fürth		90016	10,9	11,2	0,3	19,399	-
-	5900	Fürth		90016	11,2	11,3	0,1	19,399	-
-	5900	Fürth		90016	11,9	12,1	0,2	19,399	-
-	5900	Fürth		90016	12,245	12,3	0,055	19,399	-
-	5900	Fürth		90016	15,1	15,15	0,05	19,399	-
-	5910	Fürth	5900, 5911	90017	0,913	1	0,087	41,781	-
-	5910	Fürth	5900, 5911	90017	1	1,2	0,2	41,781	X65
-	5910	Fürth	5911	90017	1,2	3,3	2,1	41,781	X65
-	5910	Fürth		90017	3,3	3,7	0,4	41,781	-
-	5910	Fürth		90017	3,7	3,93	0,23	41,781	-
-	5910	Fürth		90017	4,3	4,5	0,2	41,781	-
-	5910	Fürth		90017	4,5	4,8	0,3	41,781	-
-	5910	Fürth		90017	4,8	6,7	1,9	41,781	X65
-	5910	Fürth		90017	6,97	7,07	0,1	41,781	-
-	5910	Fürth		90017	7,358	7,452	0,094	41,781	-

LP-Nr | Nummer der Lärmschwerpunkte, **StrNr** | Streckennummer, **SaAb** | Nummer des Sanierungsabschnittes

GL | Gesamtlänge an km, **PKZ**= Priorisierungskennziffer des Sanierungsabschnittes

Bem | Bemerkung (X65: auf 65 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A), X57: auf 57 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A),

V: Lärmvorsorge, M: Machbarkeitsstudie)

Gelsen- kirchen

Anzahl der Einwohnenden: 260.305

Anzahl der Belasteten für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)

45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	≥ 70
9.991	4.718	1.918	404	23	0

Anzahl der Belasteten für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)

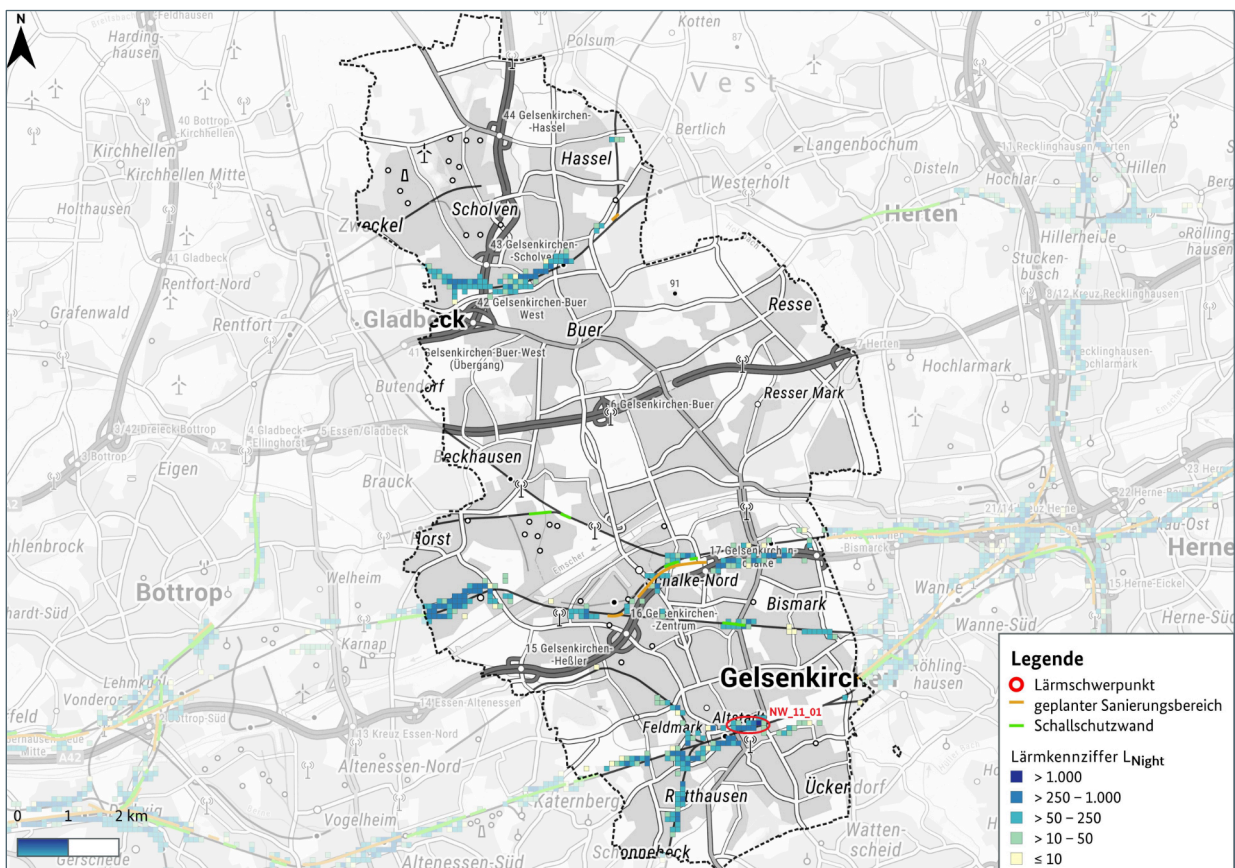
55-59	60-64	65-69	70-74	≥ 75
5.955	2.554	755	60	0

Pegelbereich in dB(A)	Belastete			
	Fläche (km ²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude
> 55	9,189	4.440	32	7
> 65	2,315	388	9	0
> 75	0,167	0	0	0

geschätzte Fälle starker HA*/HSD**

L _{DEN}	L _{Night}	Lärmkennziffer (LKZ)	
1.565	699	39.868	L _{Night} 63.416

*Belästigung (high annoyance) / **Schlafstörung (high sleep disturbance)



Stellungnahme des Ballungsraumes Gelsenkirchen

Die Stadt Gelsenkirchen hat 266.116 Einwohnerinnen und Einwohner (Stand 31.12.2021) und liegt mit einer Fläche von ca. 105 km² im Zentrum des Ruhrgebiets. Mit ihren Nachbarkommunen ist sie durch ein dichtes Straßen- und Schienennetz verbunden. Als wichtiger Verkehrsträger im Ruhrgebiet verursacht der Schienenverkehr neben dem Straßenverkehr ebenfalls in erheblichem Maße Umgebungslärm. Davon sind auch die Bürgerinnen und Bürger der Stadt Gelsenkirchen betroffen. Es gibt 41 lärmbelastete Schulen und sieben lärmbelastete Krankenhäuser. Die Lärmstatistik weist 1.565 Bürgerinnen und Bürger als stark belästigt aus, 699 Personen sind von starker Schlafstörung betroffen. Insgesamt sind 17.110 Personen von nächtlichem Lärm ab 45 dB(A) (Lärmindex L_{night}) und 9.320 Personen von Lärm ab 55 dB(A) im Zeitraum Tag-Abend-Nacht (Lärmindex LDEN) betroffen (Quelle: Betroffenenstatistik des Eisenbahnbundesamtes zur Lärmkartierung der Runde 4).

Der Lärmaktionsplan der dritten Stufe des Eisenbahn-Bundesamtes weist für die Stadt Gelsenkirchen drei Maßnahmenbereiche aus. In zwei Maßnahmenbereichen, Gelsenkirchen Knoten 2 und Gelsenkirchen Knoten 3, sind zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht alle Maßnahmen durchgeführt worden.

Die Kartenanwendung zum Lärmsanierungsprogramm der DB AG weist die Maßnahmen als „im Bau“ befindlich aus (Stand 17.03.2023, abgerufen von <https://laermsanierung.deutschebahn.com/karte>).

Zu den Maßnahmen des Bereichs Gelsenkirchen Knoten 2 gab es Beschwerden im Bereich Uhlenwinkel. Die Bürgerinnen und Bürger sprachen sich in diesem Bereich für eine Schallschutzwand (SSW) auch in Richtung Uhlenwinkel und nicht nur in Richtung Nordring aus. Im westlichen Teil dieses Maßnahmenbereichs gab es Anfragen zum Umsetzungsstand der SSW entlang der Barntroper Straße.

Zu den Maßnahmen des Bereichs Gelsenkirchen Knoten 3 gab es eine Anfrage zum Umsetzungsstand im Bereich der Hartmannstraße und eine Beschwerde über Lärm im Bereich der Almastraße.

Unabhängig von den bereits betrachteten Bereichen liegen außerdem Beschwerden für folgenden Bereiche/Streckenabschnitte vor:

- Kranefeldstraße
- Güterbahnhof Schalke

Die Lärmkarten sowie die seit der letzten Lärmaktionsplanung eingegangenen Lärmbeschwerden deuten darauf hin, dass die Lage der Lärmschwerpunkte unverändert ist. Daher sollte prioritär die Umsetzung der Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan der Runde 3 weiterverfolgt werden. Dabei ist ggf. zu prüfen, ob die getroffenen Maßnahmen nach dem Absenken der Auslösewerte für das Lärmsanierungsprogramm noch den Anforderungen entsprechen. Wo nötig sollten die bestehenden Schallschutzwände weiter ausgebaut werden. Es ist allerdings zu beachten, dass bei der Lärmkartierung der Runde 4 die bereits im Bau befindlichen sowie teilweise fertiggestellten Schallschutzwände der Maßnahmenbereiche Gelsenkirchen Knoten 2 und Gelsenkirchen Knoten 3 nicht berücksichtigt wurden.

Bei der Priorisierung von Maßnahmen sollte die Gesamtlärmbelastung mit berücksichtigt werden. Ein geeignetes Mittel stellt z. B. die Lärmkennziffer dar. Die Stadt Gelsenkirchen wird nach Abschluss der Lärmkartierung die Lärmkennziffer für die durch sie zu kartierenden Lärmquellen bereitstellen.

Bei der Ausarbeitung neuer Maßnahmen sollte der Fokus neben der langfristigen Reduzierung der gesamten Anzahl von Schienenlärm betroffener Personen zunächst auf eine Reduzierung der von starker Schlafstörung betroffenen Personen zielen, da dies ein Risikofaktor für weitere Erkrankungen ist.

Weiterhin ist zu prüfen, ob zum Schutz besonders vulnerabler Gruppen eine Reduzierung der Anzahl betroffener Schulen und Krankenhäuser erreicht bzw. die Lärmbelastung durch geeignete Maßnahmen reduziert werden kann. Gerade im Fall von Schulen, die noch an Verkehrswege heranrücken werden, wird dem Lärmschutz seitens der Stadt Gelsenkirchen bereits hohe Aufmerksamkeit geschenkt – auch in Bezug auf die möglichst lärmarme Lage und die entsprechende Gestaltung von Schulhöfen und Sportplätzen. Dennoch sind darüberhinausgehende Maßnahmen an Straßen oder Schienenwegen wünschenswert. Gerade Schulen müssen dort errichtet werden, wo entsprechender Bedarf besteht. In diesen Gebieten müssen häufig auch Flächen mit relativ hohen Verkehrslärmeinwirkungen in Betracht gezogen bzw. genutzt werden.

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 25														
1-01	1-02	1-03	1-04	1-05	1-06	2-01	2-02	2-03	2-04	3-01	3-02	3-03	3-04	4-01
9	14	1	0	0	1	24	1	0	0	1	0	3	20	0
4-02	4-03	4-04	4-05	4-06	4-07	4-08	4-09	4-10	4-11	4-12	5-01	5-02	5-03	5-04
2	4	18	2	7	9	5	0	3	5	16	7	2	4	4
5-05	5-06	5-07	5-08	6-01	6-02	6-03	6-04	6-05	6-06	6-07	6-08	6-09	6-10	6-11
0	1	0	23	2	2	13	6	0	2	7	14	0	1	3
6-12	7-01	7-02	7-03	7-04	7-05	7-06	7-07	7-08	7-09	7-10	7-11	7-12	7-13	7-14
20	0	3	6	16	4	3	5	10	9	3	3	7	4	5
7-15	7-16	7-17	7-18	7-19	7-20	7-21	7-22	7-23	7-24	8-01	8-02	8-03	8-04	8-05
4	10	12	2	3	5	8	4	4	7	9	4	5	4	6
8-06	8-07	8-08	8-09	8-10	8-11	8-12	8-13	8-14	8-15	8-16	8-17	8-18	8-19	8-20
4	8	4	1	5	6	10	1	2	3	19	4	4	5	12
8-21	8-22	8-23	8-24	8-25	8-26	8-27	8-28	9-01	9-02	9-03	9-04	9-05	9-06	9-07
2	5	7	11	8	5	4	6	18	4	3	20	3	1	10
9-08	9-09	9-10	9-11	9-12	9-13	9-14	9-15	10-01	10-02	10-03	10-04	10-05	10-06	10-07
6	6	19	5	1	11	8	4	2	9	14	3	17	4	2
10-08	10-09	10-10	10-11	10-12	10-13	10-14	10-15	11-01	11-02	11-03	11-04	11-04	11-05	12-01
15	7	4	17	3	2	12	11	1	0	1	2	11	10	6
12-02	12-03	12-04	12-05											
14	2	1	0											

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

StrNr	Sanierungsbereich	von km	bis km	GL	SSW	Höhe	SSD	StA	WE	StP
2153 2206	Gelsenkirchen (Knoten 1) - Schalke Nord	28,4 2,4	32,6 6,6	8,4	949	3		1	11	1
2250 2252	Gelsenkirchen (Knoten 2) - West - Buer Nord	15,5 2,8	19,7 3,1	4,5	3.200	3		2	0	5
2168 2206 2650	Gelsenkirchen (Knoten 3) - Alter Plutoweg - Hohenzollernstraße - Heßler - Horst Süd - Rotthausen - Neustadt - Hauptbahnhof	2,2 5,0 86,9	4,2 10,6 91,0	11,7	5.259	3		2	0	5

StrNr | Streckennummer, GL | Gesamtlänge an km,

aktive Schallschutzmaßnahmen: SSW | Länge der Schallschutzwand in Metern, Höhe | Höhe der Schallschutzwand in Metern,

SSD | Schienenstegdämpfer in Metern, StA¹ | Stand der Sanierung der aktiven Schallschutzmaßnahme

passive Schallschutzmaßnahmen: WE | Anzahl der Wohneinheiten, StP² | Stand der Sanierung der passiv lärmsanierten Wohneinheiten

^{1,2} *Die Maßnahme ist (1) fertiggestellt, (2) im Bau, (3) in Bearbeitung oder (4) in Planung,

(5) Durchführung einer schalltechnischen Untersuchung und (6) geprüft ohne Umsetzung

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	von km	bis km	GL	PKZ	Bem
-	2153	Gelsenkirchen		50014	28,144	28,20	0,056	16,574	X65
-	2153	Gelsenkirchen		50014	28,326	28,40	0,074	16,574	-
-	2153	Gelsenkirchen		50014	28,4	28,6	0,2	16,574	X57
-	2153	Gelsenkirchen		50014	28,6	28,72	0,12	16,574	-
-	2153	Gelsenkirchen		50014	28,72	28,8	0,08	16,574	X57
-	2153	Gelsenkirchen		50014	28,8	30,4	1,6	16,574	X57
-	2153	Gelsenkirchen		50014	30,4	30,5	0,1	16,574	X57
-	2153	Gelsenkirchen		50014	30,5	30,586	0,086	16,574	-
-	2153	Gelsenkirchen	2236	50014	30,61	30,7	0,09	16,574	-
-	2153	Gelsenkirchen	2236	50014	30,7	32,2	1,5	16,574	X57
-	2153	Gelsenkirchen		50014	32,2	32,3	0,1	16,574	X57
-	2153	Gelsenkirchen		50014	32,3	32,6	0,3	16,574	X57
-	2153	Gelsenkirchen	2206	50014	32,674	32,759	0,085	16,574	X57
-	2153	Gelsenkirchen	2206	50014	32,8	32,9	0,1	16,574	-
-	2206	Gelsenkirchen		50027	10,6	10,627	0,027	26,91	X65
-	2250	Gelsenkirchen	2252	50060	19,776	19,8	0,024	30,436	-
-	2250	Gelsenkirchen	2252	50060	19,8	19,9	0,1	30,436	-
-	2250	Gelsenkirchen		50060	19,9	20	0,1	30,436	-
-	2250	Gelsenkirchen		50060	20	20,2	0,2	30,436	-
-	2250	Gelsenkirchen		50060	20,2	20,3	0,1	30,436	-
-	2250	Gelsenkirchen		50060	20,3	20,56	0,26	30,436	-

LP-Nr | Nummer der Lärmschwerpunkte, **StrNr** | Streckennummer, **SaAb** | Nummer des Sanierungsabschnittes

GL | Gesamtlänge an km, **PKZ** = Priorisierungskennziffer des Sanierungsabschnittes

Bem | Bemerkung (X65: auf 65 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A), X57: auf 57 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A),

V: Lärmvorsorge, M: Machbarkeitsstudie)

Göttingen

Anzahl der Einwohnenden: 119.529

Anzahl der Belasteten für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)

45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	≥ 70
5.609	2.058	350	153	19	0

Anzahl der Belasteten für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)

55-59	60-64	65-69	70-74	≥ 75
2.734	593	194	33	0

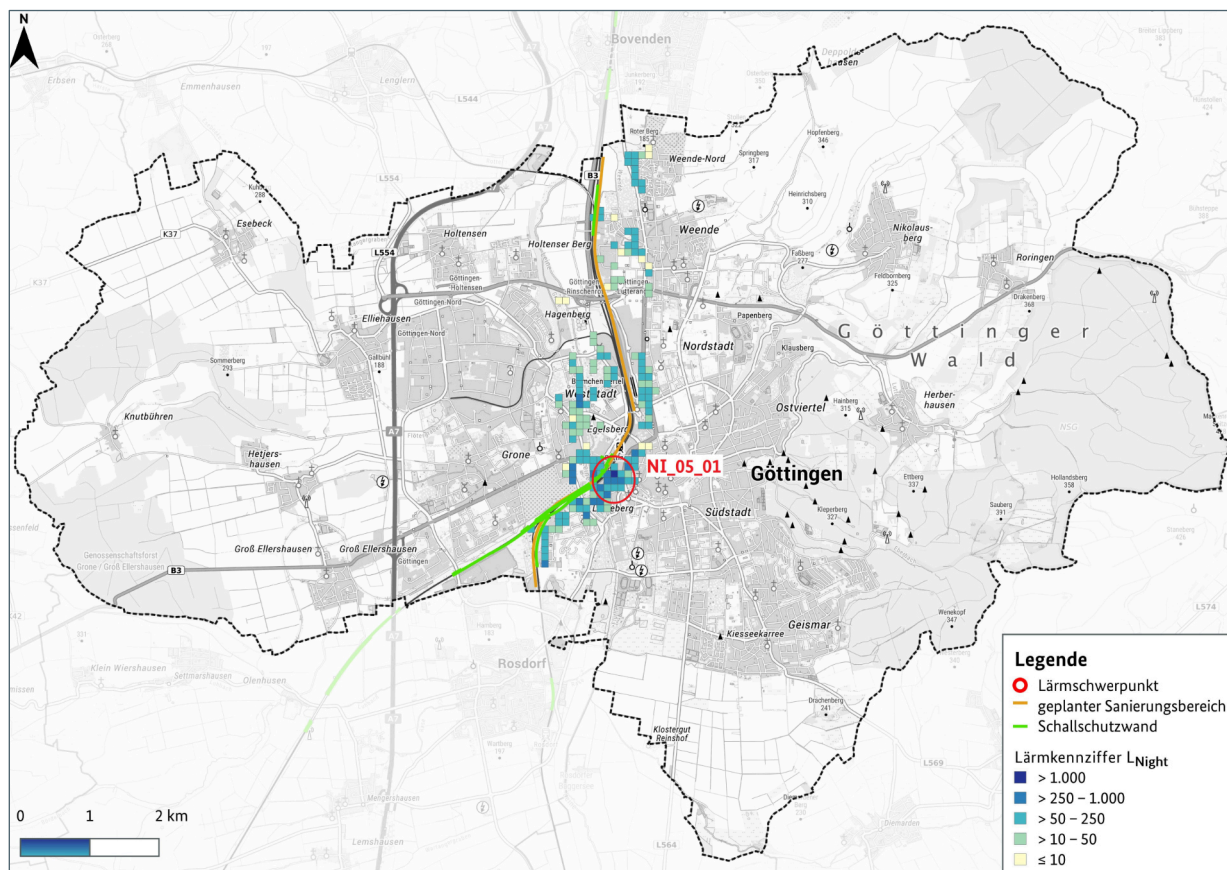
Pegelbereich in dB(A)	Belastete			
	Fläche (km ²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude
> 55	6,451	1.692	10	0
> 65	1,947	108	2	0
> 75	0,556	0	0	0

geschätzte Fälle starker HA*/HSD**

Lärmkennziffer (LKZ)

L_{DEN}	L_{Night}	L_{DEN}	L_{Night}
560	239	12.508	21.625

*Belästigung (high annoyance) / **Schlafstörung (high sleep disturbance)



Stellungnahme des Ballungsraumes Göttingen

Im Ballungsraum Göttingen sind entsprechend Lärmstatistik aus der Lärmkartierung der 4. Runde des EBA 2022 von Lärmbelastungen des Schienenlärms LDEN > 70 dB(A) 40 Einwohner betroffen, ab einem LDEN > 65 dB(A) 240 Einwohner. Bei ausschließlicher Betrachtung des Nachtzeitraums sind von Lärmbelastungen LNight > 60 dB(A) 180 Einwohner betroffen, ab einem LNight > 55 dB(A) 550 Einwohner. Die Belastungen resultieren überwiegend aus den Haupteisenbahnstrecken durch Göttingen. Ggü. der letzten Kartierung sind die ermittelten Lärmbelastungen sowie die Anzahl der Lärmbetroffenen in Göttingen deutlich geringer. Ein direkter Vergleich der Kartierungen ist aber nicht möglich, da sich in der Lärmkartierung der 4. Runde die Berechnungsvorschriften mit der europaweit vereinheitlichten Methode CNOSSOS geändert haben.

Die nachfolgende Karte beinhaltet die aktuellen Kartierungsergebnisse mit den Lärmbelastungen an Wohngebäuden. Deutlich wird, dass in bebauten Bereichen entlang der Schienenstrecken in Göttingen nur etwas weniger als ein Viertel der kartierten Gebäude (> 50 dB(A)) über den mit dem Bundeshaushalt 2021 erneut abgesenkten Auslösewerten für die Lärmsanierung (für den Nachtzeitraum 54 dB(A) - rot und blau markierte Gebäude) liegen.

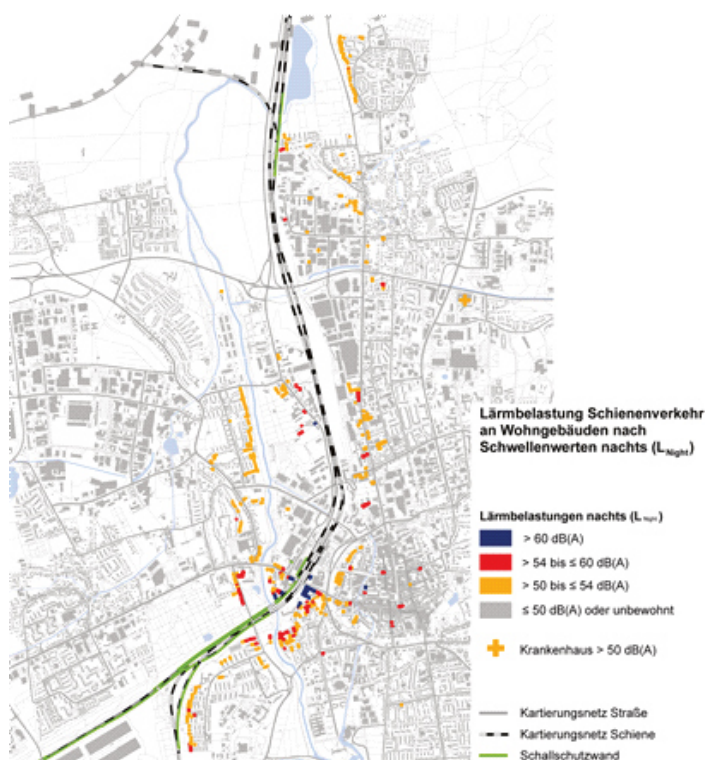
Ein wichtiger Grund für die sich deutlich verändert dargestellte Lärmbelastung ist - neben den geänderten Berechnungsvorschriften -, dass für die Runde 4 der Lärmkartierung bundesweit bei den Güterwaggons ein Umrüstgrad von 100% auf Bremsen mit so genannten LL-Sohlen angesetzt wurden. Durch diese sind die Lärmbelastungen durch Güterverkehr stark gesunken.

Weiterhin ist in der Lärmkartierung der 4. Runde die 2017 errichtete Lärmschutzwand im Bereich Leineberg berücksichtigt.

Die im Rahmen der Lärmkartierung der 4. Runde berechneten Indizes zur Schienenverkehrsbelastung sind nicht mit Werten vergleichbar, die nach der 16. BImSchV beziehungsweise Schall 03 berechnet werden, wie es bei der Lärmsanierung der Fall ist. Daher stellen die oben getätigten Aussagen nur Anhaltswerte für den Handlungsbedarf dar.

Im aktuellen Gesamtkonzept Lärmsanierung Schiene 2022, das auf einer Prognose 2030 des Schienenverkehrslärms beruht, sind die Abschnitte „Friedland - Hohengandern - Rosdorf - Göttingen“ sowie „Elze - Freden (Leine) - Bovenden - Göttingen“ in Anlage 3 als noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche benannt, beide Bereiche weisen eine sehr hohe Priorisierungskennziffer (PKZ) auf. Aufgrund des hohen Handlungsbedarfs fordert die Stadt Göttingen die DB Netz AG als Träger des Programms „Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“ auf, zeitnah weitere Maßnahmen zur Lärmsanierung entlang der Schienenstrecken in Göttingen umzusetzen. Die Stadt Göttingen hat mit ihrem 2016 erstellten Lärmaktionsplan Schiene räumliche Handlungsschwerpunkte identifiziert und für diese Maßnahmen vorgeschlagen. Die Vorschläge sind weiterhin aktuell.

Im Lärmaktionsplan (3. Stufe) der Stadt Göttingen wurde der Schienenverkehrslärm ebenfalls berücksichtigt. Neben den Schwerpunkten Lärmbetroffenheit zeigten sich auch Beeinträchtigungen der ruhigen Gebiete durch den Schienenverkehrslärm. Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden außerdem Stellungnahmen abgegeben, in denen auf die starke Lärmbelastung durch den Schienenverkehrslärm hingewiesen wurde.



Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 2														
1-01	1-02	1-03	1-04	1-05	1-06	2-01	2-02	2-03	2-04	3-01	3-02	3-03	3-04	4-01
2	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	1	1	0
4-02	4-03	4-04	4-05	4-06	4-07	4-08	4-09	4-10	4-11	4-12	5-01	5-02	5-03	5-04
0	1	1	1	0	1	0	0	0	1	1	0	0	1	1
5-05	5-06	5-07	5-08	6-01	6-02	6-03	6-04	6-05	6-06	6-07	6-08	6-09	6-10	6-11
0	0	0	2	0	0	1	1	0	0	1	1	0	0	1
6-12	7-01	7-02	7-03	7-04	7-05	7-06	7-07	7-08	7-09	7-10	7-11	7-12	7-13	7-14
1	0	0	0	2	1	0	0	1	1	0	0	1	0	0
7-15	7-16	7-17	7-18	7-19	7-20	7-21	7-22	7-23	7-24	8-01	8-02	8-03	8-04	8-05
2	0	2	0	0	0	1	0	1	0	0	0	2	0	0
8-06	8-07	8-08	8-09	8-10	8-11	8-12	8-13	8-14	8-15	8-16	8-17	8-18	8-19	8-20
0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	1	0
8-21	8-22	8-23	8-24	8-25	8-26	8-27	8-28	9-01	9-02	9-03	9-04	9-05	9-06	9-07
0	0	0	2	0	0	1	0	2	0	0	2	0	0	0
9-08	9-09	9-10	9-11	9-12	9-13	9-14	9-15	10-01	10-02	10-03	10-04	10-05	10-06	10-07
0	1	1	0	0	0	0	1	0	1	1	0	2	0	0
10-08	10-09	10-10	10-11	10-12	10-13	10-14	10-15	11-01	11-02	11-03	11-04	11-04	11-05	12-01
1	1	0	2	0	0	1	1	0	0	0	0	1	1	1
12-02	12-03	12-04	12-05											
1	0	0	0											

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

StrNr	Sanierungsbereich	von km	bis km	GL	SSW	Höhe	SSD	StA	WE	StP
3600	Göttingen-Grone	244,7	245,6	0,9	741	3		1	39	1

StrNr | Streckennummer, GL | Gesamtlänge an km,

aktive Schallschutzmaßnahmen: SSW | Länge der Schallschutzwand in Metern, Höhe | Höhe der Schallschutzwand in Metern,

SSD | Schienenstegdämpfer in Metern, StA¹ | Stand der Sanierung der aktiven Schallschutzmaßnahme

passive Schallschutzmaßnahmen: WE | Anzahl der Wohneinheiten, StP² | Stand der Sanierung der passiv lärmsanierten Wohneinheiten

^{1,2} *Die Maßnahme ist (1) fertiggestellt, (2) im Bau, (3) in Bearbeitung oder (4) in Planung,

(5) Durchführung einer schalltechnischen Untersuchung und (6) geprüft ohne Umsetzung

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	von km	bis km	GL	PKZ	Bem
NI_05_01	3600	Göttingen	1733, 1800	30039	246,3	246,447	0,147	147,729	-
NI_05_01	3600	Göttingen	1733, 1800	30039	246,447	247,65	1,203	147,729	-
-	3600	Göttingen		30039	244,514	244,6	0,086	147,729	-
-	3600	Göttingen	1800, 1803	30039	244,6	245,6	1	147,729	X57
-	3600	Göttingen	1800, 1803	30039	245,6	245,65	0,05	147,729	X57
-	3600	Göttingen	1733, 1800, 1803	30039	245,65	246,199	0,549	147,729	-
-	3600	Göttingen	1733, 1800, 1803	30039	246,199	246,3	0,101	147,729	-
-	1732	Göttingen	1733, 1801	30052	103,793	106,965	3,172	220,732	-
-	1732	Göttingen	1733	30052	106,965	107,512	0,547	220,732	-
-	1732	Göttingen	1733, 3600	30052	107,512	107,558	0,046	220,732	-

LP-Nr | Nummer der Lärmschwerpunkte, **StrNr** | Streckennummer, **SaAb** | Nummer des Sanierungsabschnittes

GL | Gesamtlänge an km, **PKZ** = Priorisierungskennziffer des Sanierungsabschnittes

Bem | Bemerkung (X65: auf 65 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A), X57: auf 57 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A),

V: Lärmvorsorge, M: Machbarkeitsstudie)

Hagen

Anzahl der Einwohnenden: 187.730

Anzahl der Belasteten für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)

45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	≥ 70
5.984	2.810	1.563	399	16	0

Anzahl der Belasteten für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)

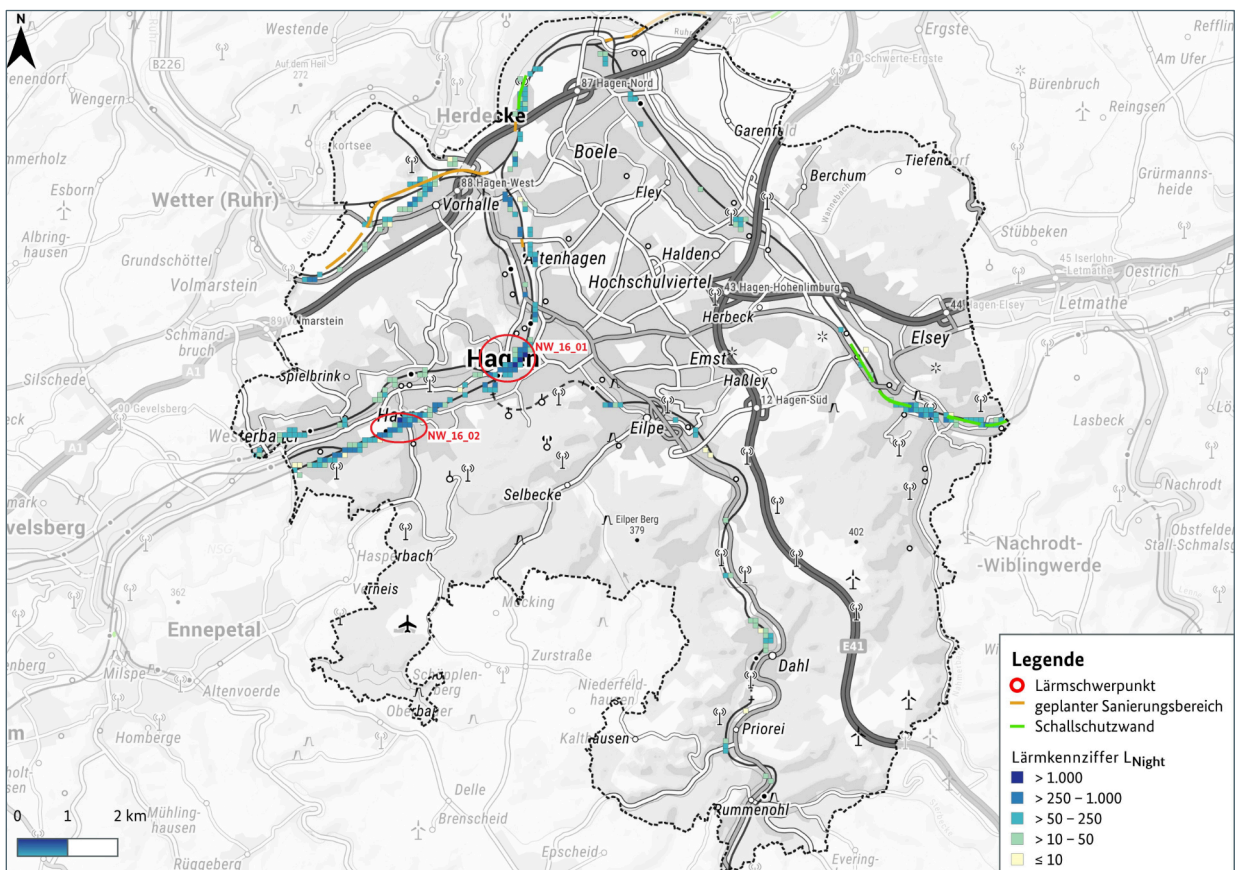
55-59	60-64	65-69	70-74	≥ 75
4.096	1.969	911	103	0

Pegelbereich in dB(A)	Belastete			
	Fläche (km ²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude
> 55	11,263	3.371	15	2
> 65	2,749	483	2	0
> 75	0,052	0	0	0

geschätzte Fälle starker HA*/HSD**

L_{DEN}	L_{Night}	L_{DEN}	L_{Night}
1.254	504	34.658	45.561

*Belästigung (high annoyance) / **Schlafstörung (high sleep disturbance)



Stellungnahme des Ballungsraumes Hagen

Die Stadt Hagen ist Knotenpunkt mehrerer regionaler und überregionaler Eisenbahnstrecken sowohl für den Personenverkehr als auch für den Güterverkehr.

Der Stadtteil Hagen-Vorhalle ist geprägt von den ausgedehnten Gleisanlagen des dortigen Rangierbahnhofs, der zu den zehn größten in Deutschland zählt. Die Wohnbebauung reicht teilweise bis auf unter 100 Meter an die Gleisanlagen heran. In den letzten Jahren wurde von Seiten der Deutschen Bahn AG viel in die Verringerung der Schallemissionen der Gleisbremsen und die Geschwindigkeitsregulierung zur Verringerung des Aufpralls der Güterwagen investiert.

Im Bereich Hagen-Hengstey führen die Ruhr-Sieg-Bahn und die Obere Ruhrtalbahn in einem Streckenbündel mit acht Gleisen entlang des Südufers des Hengsteysees (Stausee). Die Streckengeschwindigkeit liegt zwischen 100 und 120 km/h. Die Gleisanlagen werden von Personen- und Güterzügen gleichermaßen genutzt. Die Schallausbreitung ist aufgrund des flachen Geländes immens. Geplant ist in diesem Bereich Freizeit- und Erholungsareale mit überregionaler Bedeutung zu entwickeln.

Von Hagen-Kabel bis Hagen-Hohenlimburg führt die Ruhr-Sieg-Strecke entlang der Lenne. Hier verkehren neben Personenzügen – vor allem des Regionalverkehrs, aber auch Züge der IC-Linie 34 – in hohem Maße schwere Güterzüge. Unmittelbar an der Strecke sind ausgedehnte Industrie- und Gewerbeflächen. Das Lennetal dient aber auch im Bereich des Flusslaufs als Natur- und Erholungsgebiet. Die Schallausbreitung reicht aufgrund der flachen Uferbereiche bis in die angrenzenden Wohngebiete von Fley und Halden hinein.

Hagen-Hohenlimburg – insbesondere der Ortsteil Oege – ist geprägt vom Federnwerk Thyssen-Krupp. Sowohl auf dem Werksgelände selbst als auch in der Zustellung ausgehend vom Bahnhof Hohenlimburg finden umfangreiche Rangierbewegungen auf der Schiene statt. Zu dem führt auch hier die Ruhr-Sieg-Strecke mit umfangreichem Güterverkehr durch das Stadtteilzentrum, das aktuell mit Lärmschutzwänden versehen wird.

Die Volmetalbahn durchfährt das gesamte Stadtgebiet Hagens von Hagen-Vorhalle über Hagen-Eckesey, Hagen-Wehringhausen, Hagen-Oberhagen, Hagen-Eilpe, Hagen-Delstern, Hagen-Dahl und Hagen-Rummenohl. Bereichsweise ist hiervon auch dichte Wohnbebauung betroffen, wie z. B. der Stadtteil Hagen-Oberhagen, der von der Bahn über eine Gleismauer durchfahren wird, was die Schallausbreitung in hohem Maße begünstigt. Das Verkehrsaufkommen ist jedoch auf einen stündlichen Nahverkehrszug je Richtung begrenzt. Auch der Güterverkehr ist auf ein bis zwei Güterzüge pro Tag relativ gering. Vorgesehen ist jedoch den Personenverkehr auf einen Halbstunden-Takt in den nächsten Jahren zu verdichten.

Durch das Tal der Ennepe von Hagen-Mitte ausgehend in Richtung Westen führen insgesamt drei Eisenbahnstrecken. Dies ist in erster Linie die Strecke der Bergisch-Märkischen Eisenbahn über Wuppertal weiter nach Köln bzw. Düsseldorf. Auf dieser zweigleisigen Strecke verkehren Personen- und Güterzüge des Fern- und Regionalverkehrs in dichter Abfolge. Die maximale Geschwindigkeit beträgt 160 km/h. Die erhöhte Lage entlang des südlichen Talhanges begünstigt die Schallausbreitung. Das gesamte Tal ist dicht bebaut, überwiegend durch Geschosswohnungsbau; die Zahl der betroffenen Einwohner ist somit recht hoch.

Entlang des nördlichen Talhanges verläuft die Strecke der ehemals Rheinischen Eisenbahngesellschaft. Auch hier befindet sich dichte Wohnbebauung. Die Strecke wird überwiegend mit S-Bahnzügen im 30-Minuten-Takt befahren. Insbesondere zu den Abend- und Nachtstunden, wenn der S-Bahn-Takt sich auf eine Stunde reduziert, werden über diese Strecke gelegentlich auch Umleiterzüge und auch Leerzugfahrten geführt.

Zwischen diesen beiden Strecken verläuft unmittelbar entlang der Talsohle die Ennepetalbahn. Mittlerweile hat sich hier der Verkehr auf ein Güterzugpaar pro Tag reduziert. Die Strecke ist auch nicht mehr in der Trägerschaft der Deutschen Bahn AG. Die Bahn zweigt in Höhe des alten Hasper Bahnhofs von der Bergisch-Märkischen Strecke ab und endet in Ennepetal-Altenvoerde. Aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens und der geringen Streckengeschwindigkeit von unter 50 km/h hält sich trotz der Nähe zur angrenzenden Bebauung die Lärmbelastung in Grenzen. Auf einem weiteren Teil der Talbahn ausgehend von der Rheinischen Strecke zur Spedition Schmitz findet werktäglicher Zustellverkehr statt.

Aufgrund der Bündelung der zahlreichen Strecken auf Hagener Stadtgebiet in der Nordaus- und -einfahrt des Hagener Hauptbahnhofs summiert sich hier in hohem Maße die Zahl der Züge. Der seitlich der Durchfahrtgleise gelegen Containerumschlagbahnhof ist derzeit nicht in Betrieb. Die Wohnbebauung insbesondere der Stadtteile Altenhagen, Boelerheide und Eckesey ist in hohem Maße von der Lärmbelastung des dortigen Eisenbahnverkehrs betroffen.

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 15														
1-01	1-02	1-03	1-04	1-05	1-06	2-01	2-02	2-03	2-04	3-01	3-02	3-03	3-04	4-01
12	1	0	1	0	1	13	1	1	0	1	1	1	12	1
4-02	4-03	4-04	4-05	4-06	4-07	4-08	4-09	4-10	4-11	4-12	5-01	5-02	5-03	5-04
1	1	11	1	1	6	4	0	1	3	9	1	5	5	1
5-05	5-06	5-07	5-08	6-01	6-02	6-03	6-04	6-05	6-06	6-07	6-08	6-09	6-10	6-11
0	0	3	12	0	5	5	5	1	0	5	8	1	0	3
6-12	7-01	7-02	7-03	7-04	7-05	7-06	7-07	7-08	7-09	7-10	7-11	7-12	7-13	7-14
11	0	2	5	7	1	0	4	9	5	4	1	5	4	2
7-15	7-16	7-17	7-18	7-19	7-20	7-21	7-22	7-23	7-24	8-01	8-02	8-03	8-04	8-05
6	2	4	4	3	1	7	0	4	2	4	3	1	4	2
8-06	8-07	8-08	8-09	8-10	8-11	8-12	8-13	8-14	8-15	8-16	8-17	8-18	8-19	8-20
4	2	4	1	2	5	6	1	1	1	12	3	3	3	4
8-21	8-22	8-23	8-24	8-25	8-26	8-27	8-28	9-01	9-02	9-03	9-04	9-05	9-06	9-07
1	5	1	6	4	4	2	2	10	5	0	10	3	2	6
9-08	9-09	9-10	9-11	9-12	9-13	9-14	9-15	10-01	10-02	10-03	10-04	10-05	10-06	10-07
4	3	8	7	0	4	2	7	0	10	5	0	10	5	0
10-08	10-09	10-10	10-11	10-12	10-13	10-14	10-15	11-01	11-02	11-03	11-04	11-04	11-05	12-01
13	2	1	10	3	0	9	5	0	1	1	1	7	5	4
12-02	12-03	12-04	12-05											
4	4	3	0											

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

StrNr	Sanierungsbereich	von km	bis km	GL	SSW	Höhe	SSD	StA	WE	StP
2400	Hagen Güterbahnhof	72,9	75,1	2,2	0	-		1	5	1
2800	Hagen (Knoten 1)	4,3	18,6	14,3	3.245	3		1	0	1
2400	Hagen Knoten 2	72,3	72,9							
2550		135,9	140,0	8,0	4.710	3		4	0	5
2550		142,5	145,8							
2423	Hagen (Knoten 3)	49,7	56,8							
2550		140,0	142,5	9,6	1.996	3		4	0	5
2804	Hagen (Strecke 2804)	0,0	1,5		0	-		5	0	5

StrNr | Streckennummer, GL | Gesamtlänge an km,

aktive Schallschutzmaßnahmen: SSW | Länge der Schallschutzwand in Metern, Höhe | Höhe der Schallschutzwand in Metern,

SSD | Schienenstegdämpfer in Metern, StA¹ | Stand der Sanierung der aktiven Schallschutzmaßnahme

passive Schallschutzmaßnahmen: WE | Anzahl der Wohneinheiten, StP² | Stand der Sanierung der passiv lärmsanierten Wohneinheiten

^{1,2} *Die Maßnahme ist (1) fertiggestellt, (2) im Bau, (3) in Bearbeitung oder (4) in Planung,

(5) Durchführung einer schalltechnischen Untersuchung und (6) geprüft ohne Umsetzung

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	von km	bis km	GL	PKZ	Bem
-	2843	Hagen	2550, 2823	50017	149,343	149,488	0,145	52,835	-
-	2843	Hagen	2550	50017	149,497	149,604	0,107	52,835	-
-	2400	Hagen	2824, 2825	50023	73,006	73,1	0,094	59,714	X65
-	2400	Hagen	2824, 2825	50023	73,1	73,3	0,2	59,714	X65
-	2400	Hagen	2824	50023	73,3	73,471	0,171	59,714	X65
-	2400	Hagen	2824	50023	73,586	73,6	0,014	59,714	X65
-	2400	Hagen	2824	50023	73,6	74	0,4	59,714	X65
-	2400	Hagen	2824, 2825	50023	74,2	74,5	0,3	59,714	X65
-	2400	Hagen	2824	50023	74,5	74,611	0,111	59,714	X65
-	2400	Hagen	2824	50023	74,662	74,762	0,1	59,714	X65
-	2400	Hagen	2801, 2824	50023	74,819	75,17	0,351	59,714	X65
-	2400	Hagen	2801, 2824	50023	75,17	75,3	0,13	59,714	X65
-	2400	Hagen	2801, 2824, 2825	50023	75,3	75,883	0,583	59,714	X65
-	2400	Hagen	2801, 2820	50023	75,883	75,889	0,006	59,714	X65
-	2400	Hagen	2801, 2803, 2820	50023	75,93	75,933	0,003	59,714	X65
-	2801	Hagen		50031	6,206	6,29	0,084	7,733	-
-	2811	Hagen	2400, 2550, 2800, 2801	50083	143,321	143,421	0,1	53,963	-
-	2820	Hagen	2400, 2801, 2803	50085	75,887	75,929	0,042	15,549	-
-	2820	Hagen	2400, 2801, 2803	50085	75,929	75,93	0,001	15,549	-
-	2820	Hagen	2400, 2801, 2803	50085	75,932	75,933	0,001	15,549	-
-	2820	Hagen	2400, 2801, 2803	50085	75,933	76,086	0,153	15,549	-
-	2820	Hagen	2400, 2801, 2803, 2821, 2825	50085	76,086	76,481	0,395	15,549	-
-	2820	Hagen	2400, 2801, 2803, 2821, 2825	50085	76,481	77,035	0,554	15,549	-
-	2820	Hagen	2550, 2800, 2823	50085	78,14	78,279	0,139	15,549	-
-	2823	Hagen	2550, 2820	50085	5,092	5,185	0,093	15,549	-
-	2823	Hagen		50085	5,185	5,193	0,008	15,549	-
-	2823	Hagen	2550, 2844	50085	5,481	5,526	0,045	15,549	-
-	2823	Hagen	2550, 2844	50085	5,526	5,587	0,061	15,549	-

LP-Nr | Nummer der Lärmschwerpunkte, **StrNr** | Streckennummer, **SaAb** | Nummer des Sanierungsabschnittes

GL | Gesamtlänge an km, **PKZ**= Priorisierungskennziffer des Sanierungsabschnittes

Bem | Bemerkung (X65: auf 65 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A), X57: auf 57 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A),

V: Lärmvorsorge, M: Machbarkeitsstudie)

Halle (Saale)

Anzahl der Einwohnenden: 239.173

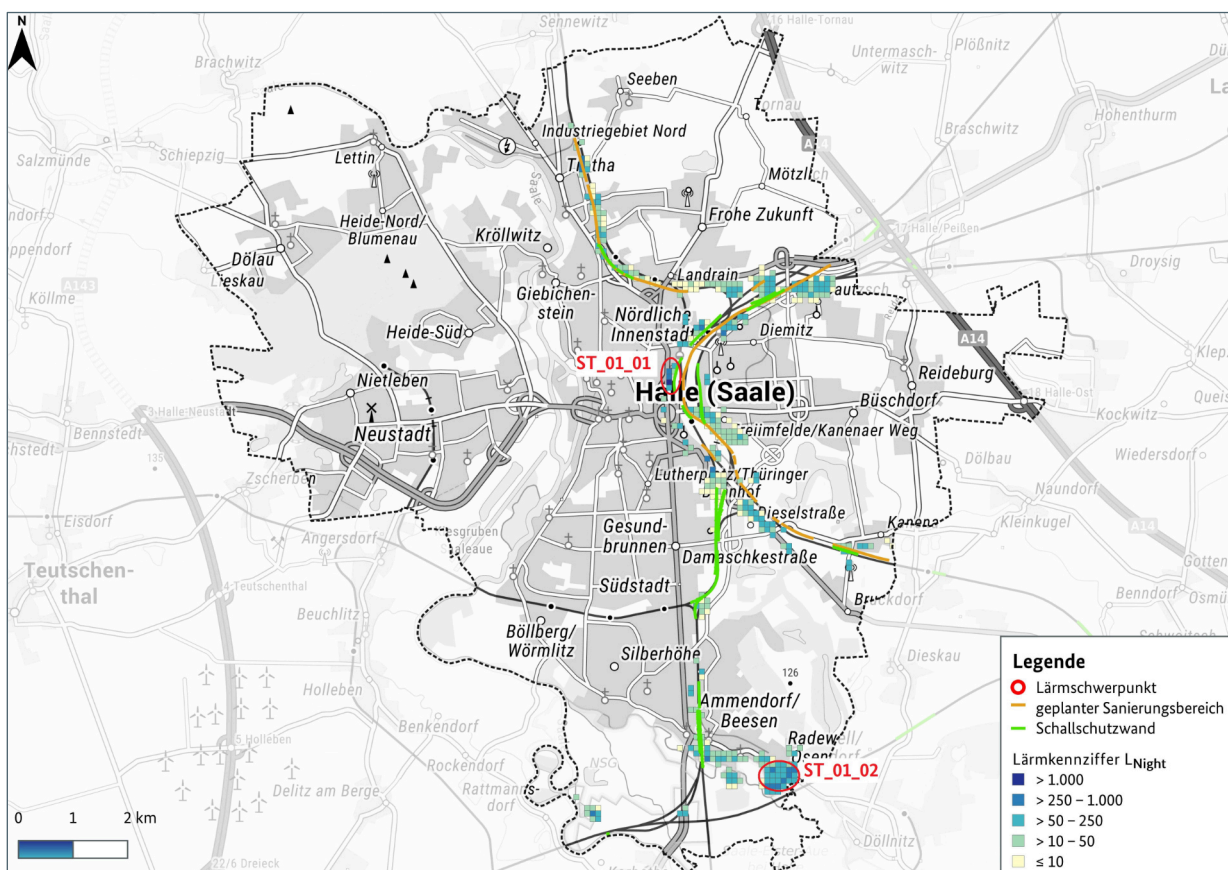
Anzahl der Belasteten für L _{Night} je Pegelbereich in dB(A)					
45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	≥ 70
8.930	2.958	587	29	6	0

Anzahl der Belasteten für L _{DEN} je Pegelbereich in dB(A)				
55-59	60-64	65-69	70-74	≥ 75
4.633	1.420	264	10	0

Pegelbereich in dB(A)	Belastete			
	Fläche (km²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude
> 55	20,139	3.013	21	12
> 65	6,211	131	0	1
> 75	0,717	0	0	0

geschätzte Fälle starker HA*/HSD**		Lärmkennziffer (LKZ)	
L _{DEN}	L _{Night}	L _{DEN}	L _{Night}
997	310	22.544	28.375

*Belästigung (high annoyance) / **Schlafstörung (high sleep disturbance)



Stellungnahme des Ballungsraumes Halle (Saale)

Beschreibung der Schienenwege

Die Stadt Halle (Saale) setzt sich aus einem Hauptbahnhof und zehn kleineren Bahnhöfen zusammen. Daneben wurde eine Zugbildungsanlage für den Güterverkehr nördlich des Hauptbahnhofes planfestgestellt. Der Hauptbahnhof dient als End- bzw. Zwischenhaltestelle für den Regional-, S-Bahn- und Fernverkehr. Vorrangig wird der Hauptbahnhof von Nord-Ost, Süden und Süd-Osten angefahren. Strecken in Richtung Norden und Westen dienen dem S-Bahn-Verkehr.

In den vergangenen Jahren wurden verschiedene Planverfahren zur Modernisierung des Knotens Halle (Saale) durchgeführt.

Beschreibung der Lärmsituation

Durch den Schienenlärm sind insbesondere folgende Stadtteile betroffen: Gebiet der DB, Planena, Radewell/Osendorf, Kanena/ Bruckdorf, Dieselstraße, Lutherplatz/ Thüringer Bahnhof, Freiimfelde/ Kanenaer Weg, Am Wasserturm/ Thaerviertel, Diemitz und Dautsch.

Aufgrund der durchgeführten Planungsverfahren infolge der Modernisierung des Knotens Halle (Saale) sowie der Schaffung der Zugbildungsanlage wurden umfangreiche Schallschutzmaßnahmen insbesondere durch Lärmschutzwände realisiert. Im Bereich des S-Bahnhofs Rosengarten werden gegenwärtig Lärmschutzwände errichtet. Mit Blick auf die Nutzungen in den Stadtvierteln Diemitz und Dautsch sowie der Berliner Straße, sind im Rahmen der Aktionsplanungen Schallschutzmaßnahmen in Halle (Saale) anzustreben.

Bisherige Beschwerden hinsichtlich des Schienenlärms wurden dem Eisenbahn-Bundesamt zuständigkeitshalber weitergeleitet.

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 3														
1-01	1-02	1-03	1-04	1-05	1-06	2-01	2-02	2-03	2-04	3-01	3-02	3-03	3-04	4-01
2	1	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	1	2	0
4-02	4-03	4-04	4-05	4-06	4-07	4-08	4-09	4-10	4-11	4-12	5-01	5-02	5-03	5-04
0	0	3	2	0	0	0	0	0	2	1	1	0	0	1
5-05	5-06	5-07	5-08	6-01	6-02	6-03	6-04	6-05	6-06	6-07	6-08	6-09	6-10	6-11
0	0	0	3	0	1	1	0	0	0	1	1	0	0	0
6-12	7-01	7-02	7-03	7-04	7-05	7-06	7-07	7-08	7-09	7-10	7-11	7-12	7-13	7-14
3	0	0	1	2	0	1	0	2	1	1	0	1	1	1
7-15	7-16	7-17	7-18	7-19	7-20	7-21	7-22	7-23	7-24	8-01	8-02	8-03	8-04	8-05
0	1	2	1	0	0	1	0	1	1	1	1	0	1	1
8-06	8-07	8-08	8-09	8-10	8-11	8-12	8-13	8-14	8-15	8-16	8-17	8-18	8-19	8-20
2	0	0	0	1	2	0	0	0	0	3	0	0	2	1
8-21	8-22	8-23	8-24	8-25	8-26	8-27	8-28	9-01	9-02	9-03	9-04	9-05	9-06	9-07
2	1	0	0	2	1	0	0	3	0	0	2	1	0	0
9-08	9-09	9-10	9-11	9-12	9-13	9-14	9-15	10-01	10-02	10-03	10-04	10-05	10-06	10-07
0	3	2	1	0	1	0	1	0	0	3	1	2	0	0
10-08	10-09	10-10	10-11	10-12	10-13	10-14	10-15	11-01	11-02	11-03	11-04	11-04	11-05	12-01
3	0	2	1	0	0	3	0	1	1	0	1	0	0	0
12-02	12-03	12-04	12-05											
2	1	0	0											

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

StrNr	Sanierungsbereich	von km	bis km	GL	SSW	Höhe	SSD	StA	WE	StP
6340	Halle (6340)	0,9	6,7	9,9	453	2		4	0	5
6343	-Silberhöhe -Ammendorf	3,3	7,4							

StrNr | Streckennummer, GL | Gesamtlänge an km,

aktive Schallschutzmaßnahmen: SSW | Länge der Schallschutzwand in Metern, Höhe | Höhe der Schallschutzwand in Metern,

SSD | Schienenstegdämpfer in Metern, StA¹ | Stand der Sanierung der aktiven Schallschutzmaßnahme

passive Schallschutzmaßnahmen: WE | Anzahl der Wohneinheiten, StP² | Stand der Sanierung der passiv lärmsanierten Wohneinheiten

^{1,2} *Die Maßnahme ist (1) fertiggestellt, (2) im Bau, (3) in Bearbeitung oder (4) in Planung,

(5) Durchführung einer schalltechnischen Untersuchung und (6) geprüft ohne Umsetzung

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	von km	bis km	GL	PKZ	Bem
ST_01_01	6347	Halle (Saale)	6132, 6344, 6345, 6403	150003	158,66	160,784	2,124	56,671	-
-	6053	Halle (Saale)	6351, 6403, 6430	150003	2,28	2,38	0,1	56,671	-
-	6343	Halle (Saale)	6053, 6340, 6403	150003	0,554	0,655	0,101	56,671	-
-	6343	Halle (Saale)	6053, 6340, 6403	150003	0,711	0,877	0,166	56,671	-
-	6344	Halle (Saale)	6050	150003	2,366	2,6	0,234	56,671	-
-	6344	Halle (Saale)	6050	150003	2,6	3,3	0,7	56,671	-
-	6344	Halle (Saale)	6050	150003	3,3	3,4	0,1	56,671	-
-	6344	Halle (Saale)	6050	150003	3,4	3,8	0,4	56,671	-
-	6344	Halle (Saale)	6050	150003	3,8	4,1	0,3	56,671	-
-	6344	Halle (Saale)	6050	150003	4,1	4,3	0,2	56,671	-
-	6344	Halle (Saale)	6050	150003	4,3	4,6	0,3	56,671	-
-	6344	Halle (Saale)	6050	150003	4,6	4,656	0,056	56,671	-
-	6344	Halle (Saale)	6050	150003	4,658	4,813	0,155	56,671	-
-	6344	Halle (Saale)	6050	150003	4,861	4,9	0,039	56,671	-
-	6344	Halle (Saale)	6050	150003	4,9	5,2	0,3	56,671	-
-	6344	Halle (Saale)	6050	150003	5,2	5,312	0,112	56,671	-
-	6344	Halle (Saale)	6050	150003	5,417	5,5	0,083	56,671	-
-	6344	Halle (Saale)	6050	150003	5,5	6,2	0,7	56,671	-
-	6344	Halle (Saale)		150003	6,2	6,276	0,076	56,671	-
-	6344	Halle (Saale)		150003	6,44	6,539	0,099	56,671	-
-	6347	Halle (Saale)	6403	150003	158,633	158,66	0,027	56,671	-
-	6349	Halle (Saale)	6350, 6430	150003	1,927	2,046	0,119	56,671	-
-	6349	Halle (Saale)	6053, 6403, 6430	150003	2,205	2,406	0,201	56,671	-
-	6349	Halle (Saale)	6053, 6351, 6403, 6430	150003	2,41	2,618	0,208	56,671	-
-	6350	Halle (Saale)	6344, 6349, 6403, 6435	150003	0,168	1,309	1,141	56,671	-
-	6350	Halle (Saale)	6349	150003	1,317	1,553	0,236	56,671	-
-	6350	Halle (Saale)	6349, 6430	150003	1,626	1,727	0,101	56,671	-
-	6403	Halle (Saale)		150006	81,381	81,4	0,019	23,836	-
-	6403	Halle (Saale)		150006	81,4	81,6	0,2	56,671	-
-	6403	Halle (Saale)	6132, 6345	150003	81,6	82,5	0,9	56,671	-
-	6403	Halle (Saale)	6348	150003	82,5	82,6	0,1	56,671	-
-	6403	Halle (Saale)	6348	150003	82,6	83,216	0,616	56,671	-
-	6403	Halle (Saale)	6053, 6351, 6430	150003	88,464	88,565	0,101	56,671	-
-	6403	Halle (Saale)	6053, 6351, 6430	150003	88,668	88,7	0,032	56,671	-
-	6403	Halle (Saale)	6053, 6351	150003	88,7	89	0,3	56,671	-
-	6403	Halle (Saale)	6053, 6351	150003	89	89,284	0,284	56,671	-
-	6403	Halle (Saale)	6053, 6351	150003	89,7	90,4	0,7	56,671	-
-	6403	Halle (Saale)	6053	150003	90,4	90,729	0,329	56,671	-
-	6132	Halle (Saale)	6345	150005	158,337	158,597	0,26	33,209	-

LP-Nr | Nummer der Lärmschwerpunkte, **StrNr** | Streckennummer, **SaAb** | Nummer des Sanierungsabschnittes

GL | Gesamtlänge an km, **PKZ** = Priorisierungskennziffer des Sanierungsabschnittes

Bem | Bemerkung (X65: auf 65 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A), X57: auf 57 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A),

V: Lärmvorsorge, M: Machbarkeitsstudie)

Hamburg

Anzahl der Einwohnenden: 1.830.584

Anzahl der Belasteten für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)

45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	≥ 70
68.572	37.639	17.074	4.747	680	0

Anzahl der Belasteten für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)

55-59	60-64	65-69	70-74	≥ 75
45.982	24.378	9.091	1.706	126

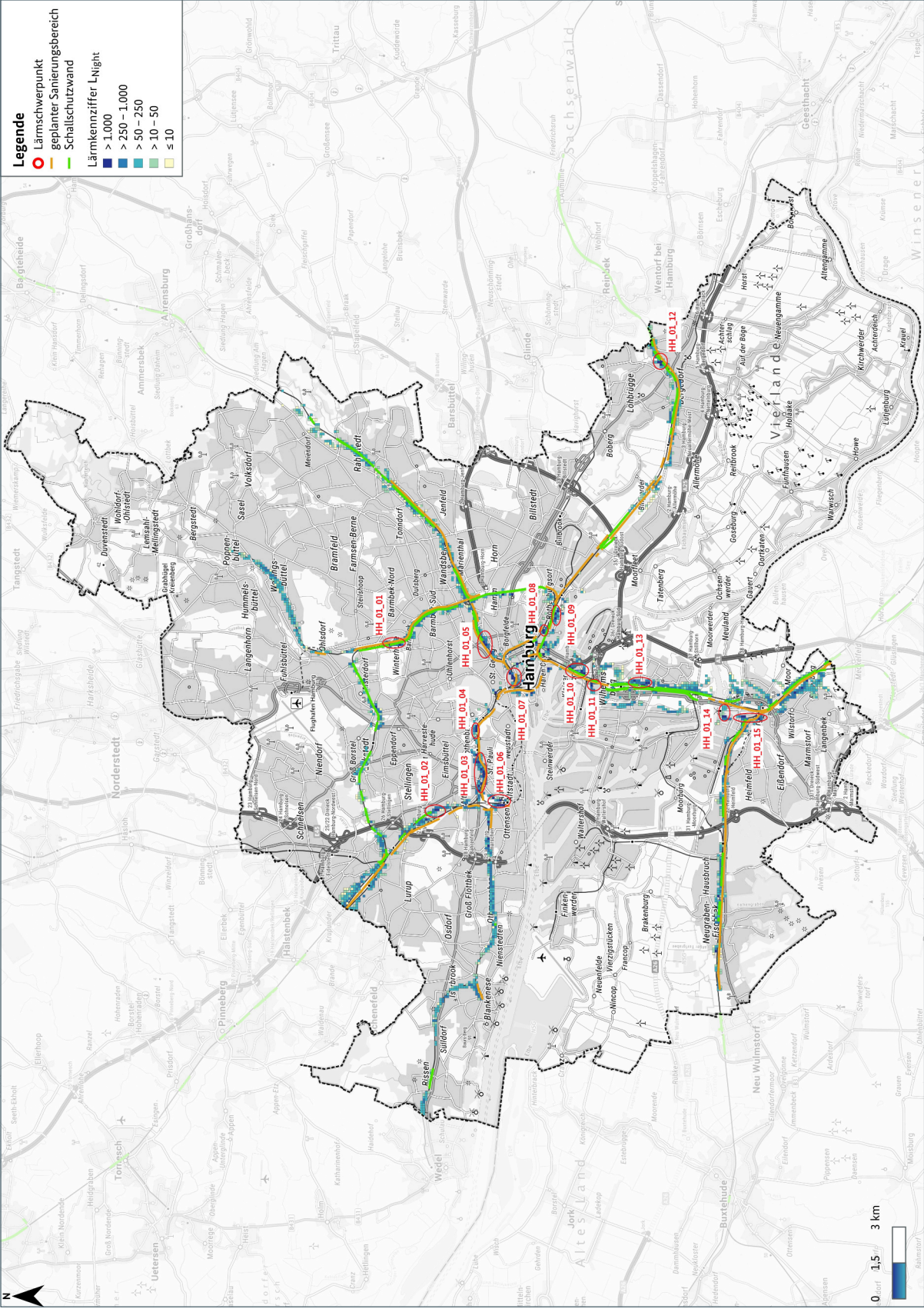
Pegelbereich in dB(A)	Belastete			
	Fläche (km ²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude
> 55	56,752	38.707	245	59
> 65	15,704	5.202	38	21
> 75	2,405	60	0	1

geschätzte Fälle starker HA*/HSD**

Lärmkennziffer (LKZ)

L _{DEN}	L _{Night}	L _{DEN}	L _{Night}
14.487	6.265	403.476	564.020

*Belästigung (high annoyance) | **Schlafstörung (high sleep disturbance)



Stellungnahme des Ballungsraumes Hamburg

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung im Ballungsraum Hamburg sehen die Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft als zuständige Stelle für die Aufstellung des Lärmaktionsplans der anderen Lärmquellen und des Hamburg eigenen Schienenverkehrs sowie die Bezirke trotz der bereits umgesetzten Lärmschutzmaßnahmen weiter große Konfliktpotentiale.

Für Hamburg wird somit gefordert:

- 1. Umsetzung von weiteren aktiven Lärmschutzmaßnahmen, insbesondere an der Bahnstrecke Hamburg-Harburg zum Schutz des östlichen Binnenhafens (Eisenbahnstrecke 2200 zwischen den Streckenkilometern 343,3 bis 345,4), aber auch an weiteren Streckenabschnitten im Bereich hoher Betroffenenzahlen bzw. im Bereich geplanter städtischer Verdichtung und Entwicklung (zukünftige hohe Betroffenenzahlen).*
- 2. Berücksichtigung gestalterischer Anforderungen bei der Planung von Schallschutzwänden (SSW), wie z.B. Transparenz, Oberflächenmaterial/-struktur für ein besseres Stadt- und Landschaftsbild. Insbesondere im innerstädtischen Bereich sollte zur Stadtseite bspw. eine Begrünung oder künstlerische Gestaltung erfolgen.*
- 3. Sanierung Süderelbbrücke (auch) mit dem Ziel der Lärminderung.*
- 4. Keine weitere Erhöhung der bestehenden Streckengeschwindigkeiten, insbesondere für den besonders störenden Güterverkehr im kritischen Nachtzeitraum.*
- 5. Dass im Rahmen der Maßnahmen der DB zur Ertüchtigung des Schienennetzes zur Verbesserung der Verbindung Hamburg-Berlin auch auf der Strecke Billwerder - Bergedorf weiterer Lärmschutz durch Lärmschutzwände geprüft bzw. umgesetzt wird.*

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

[illegible]

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

StrNr	Sanierungsbereich	von km	bis km	GL	SSW	Höhe	SSD	StA	WE	StP
6100	Hamburg-Dammtor - Abzw. ehem. Rainweg (Harkortstraße)	288,5	291,8	3,3	0	-		1	383	1
1220	Hamburg-Stellingen	3,1	5,6	2,5	0	-		1	106	1
1220	Hamburg-Eidelstedt - Halstenbeck	6,5	10,1	3,6	0	-		1	62	1
1234	Hamburg Güterumgehungsbahn (km 0,8-4,4 Bundesmittel /passiv bis km 16,5)	0,8	4,4	3,6	1.929	2		1	528	1
1234	Hamburg Güterumgehungsbahn (nur passiv 0,8-1,3)	0,8	1,3	0,5	0	-		5	13	1
1234	Hamburg Güterumgehungsbahn (Nedderfeld)	6,6	6,85	0,3	291	2		1	0	1
1234	Hamburg Güterumgehungsbahn (Abschnitte III, IV)	8,255 10,1	8,485 16,66	6,73	4.909	3		1	0	1
1234	Hamburg Güterumgehungsbahn (Brückenentdröhnung)	2,89 3,543 7,677	0,0	0,0	0	-		5	0	5
1120	Hamburg-Rahlstedt	48,8	53,2	4,4	3.760	3		1	22	1
1720	Hamburg - Wilstorf - Harburg	165,9	181,7	15,8	1.712	3		1	643	1
1120	Hamburg - Tonndorf - Wandsbek - Hasselbrook - Landwehr	53,2	64,2	11,0	5.070	3		1	165	1
1234	Hamburg Güterumgehungsbahn (Kollaustraße)	5,0	5,34	0,3	335	3		1	0	1
1234	Hamburg Güterumgehungsbahn (Bullenredder)	4,5	4,85	0,35	435	3		1	0	1
1253	Hamburg-Harburg Hausbruch	9,9	10,4	0,5	0	-		5	0	5
1234	Hamburg Güterumgehungsbahn (Lattenkamp/Bebelallee)	7,25	7,73	0,4	484	3		1	0	1
1234	Hamburg Güterumgehungsbahn (Alsterdorfer Str./Bilserstraße)	7,58	8,33	0,75	750	2		1	0	1
1234	Hamburg Güterumgehungsbahn (Möringbogen)	8,7	8,9	0,2	230	2		1	0	1
1234	Hamburg Güterumgehungsbahn (Floot/Sengelmannstraße)	8,8	9,6	0,8	590	3		1	0	5
1234	Hamburg Güterumgehungsbahn (Bullenredder Überstandslänge)	4,44	4,5	0,05	85	2		1	0	5
1234	Hamburg Güterumgehungsbahn (Salomon-Heine-Weg)	7,0	7,25	0,25	250	3		1	0	1
1234	Hamburg Güterumgehungsbahn (fremdfinanziert 100%)	2,55	9,61	1,73	1.503	2		1	0	5
1234	Hamburg Güterumgehungsbahn (Gartenstadt Alsterdorf I, II)	9,127 9,54	9,302 9,620	0,26	313	4		1	0	1
1234	Hamburg Güterumgehungsbahn (Deelwisch Brückenentdröhnung)	3,54	0,0	0,0	0	-		5	0	5
2200	Hamburg - Wilhelmsburg - Veddel	344,2 350,2	345,6 351,9	3,1	682	3		1	568	1
2200	Hamburg-Wilhelmsburg	345,55	350,15	4,6	0	-		5	0	5
6100	Hamburg - Bergedorf - Billwerder - Moorfleet	268,1	280,8	12,7	2.036	3		1	26	1
1220	Hamburg - Altona - Langenfelde	0,8	3,1	2,3	0	-		5	0	5
1280	Hamburg-Rothenburgsort	38,6	41,2	2,6	0	-		6	0	1

StrNr | Streckennummer, GL | Gesamtlänge an km,

aktive Schallschutzmaßnahmen: SSW | Länge der Schallschutzwand in Metern, Höhe | Höhe der Schallschutzwand in Metern,

SSD | Schienenstegdämpfer in Metern, StA¹ | Stand der Sanierung der aktiven Schallschutzmaßnahme

passive Schallschutzmaßnahmen: WE | Anzahl der Wohneinheiten, StP² | Stand der Sanierung der passiv lärmsanierten Wohneinheiten

^{1,2} *Die Maßnahme ist (1) fertiggestellt, (2) im Bau, (3) in Bearbeitung oder (4) in Planung,

(5) Durchführung einer schalltechnischen Untersuchung und (6) geprüft ohne Umsetzung

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	von km	bis km	GL	PKZ	Bem
HH_01_01	1234	Hamburg	1241	20003	10,346	15,1	4,754	113,055	X65
HH_01_02	1232	Hamburg	1220	20002	3,801	4,1	0,299	16,74	-
HH_01_03	1225	Hamburg	1232, 1240, 6100	20004	0,488	0,516	0,028	41,448	X65
HH_01_03	1240	Hamburg	6100	20004	289,912	290,524	0,612	41,448	X65
HH_01_03	1240	Hamburg	6100	20004	290,524	290,686	0,162	41,448	X65
HH_01_03	1240	Hamburg	1225, 6100	20004	290,686	291,122	0,436	41,448	X65
HH_01_03	1240	Hamburg	1225, 6100	20004	291,122	291,157	0,035	41,448	X65
HH_01_03	1240	Hamburg	1225, 6100	20004	291,157	291,225	0,068	41,448	X65
HH_01_03	1240	Hamburg	1225, 6100	20004	291,225	291,351	0,126	41,448	X65
HH_01_03	1240	Hamburg	1225, 6100	20004	291,351	291,4	0,049	41,448	X65
HH_01_03	1240	Hamburg	1225, 6100	20004	291,4	291,506	0,106	41,448	X65
HH_01_04	1240	Hamburg	6100	20004	288,499	289,353	0,854	41,448	X65
HH_01_05	1241	Hamburg	1120	20004	1,96	2,062	0,102	41,448	X65
HH_01_05	1241	Hamburg	1120	20004	2,062	2,118	0,056	41,448	X65
HH_01_05	1241	Hamburg	1120	20004	2,118	2,253	0,135	41,448	X65
HH_01_05	1241	Hamburg	1120	20004	2,253	2,526	0,273	41,448	X65
HH_01_05	1241	Hamburg	1120	20004	2,526	2,749	0,223	41,448	X65
HH_01_05	1241	Hamburg	1120	20004	2,749	2,786	0,037	41,448	X65
HH_01_05	1241	Hamburg	1120	20004	2,786	2,988	0,202	41,448	X65
HH_01_06	1270	Hamburg	1220, 1231, 6100	20002	6	6,1	0,1	16,74	-
HH_01_07	1120	Hamburg	1241, 1244, 1271, 6100	20004	63,06	63,222	0,162	41,448	X65
HH_01_07	1120	Hamburg	1241, 1244, 1271, 6100	20004	63,222	63,411	0,189	41,448	X65
HH_01_07	1120	Hamburg	1241, 1244, 6100	20004	63,411	63,492	0,081	41,448	X65
HH_01_07	1120	Hamburg	1241, 1244, 6100	20004	63,492	63,521	0,029	41,448	X65
HH_01_07	1120	Hamburg	1241, 1244, 6100	20004	63,532	63,548	0,016	41,448	X65
HH_01_08	1244	Hamburg	6100	20004	3,527	3,698	0,171	41,448	-
HH_01_09	1234	Hamburg	1280, 1291	20007	20,492	20,764	0,272	56,755	-
HH_01_10	1280	Hamburg	1248, 1255, 1271, 2200	30047	36,296	37,893	1,597	12,293	X57
HH_01_11	1280	Hamburg	1255, 1271, 2200	30047	35,996	36,296	0,3	12,293	-
HH_01_12	6100	Hamburg	1244	130009	268,639	272,6	3,961	4,091	X57
HH_01_14	1280	Hamburg	1255, 1271, 2200	20008	30,295	31,234	0,939	77,061	X57
HH_01_15	1720	Hamburg	1252, 1255, 1271, 1280, 2200	20008	169,044	172,592	3,548	77,061	X65
-	1120	Hamburg		20006	47,1	47,4	0,3	65,218	-
-	1120	Hamburg		20006	47,4	47,407	0,007	65,218	-
-	1120	Hamburg		20006	48,085	48,2	0,115	65,218	-
-	1120	Hamburg		20006	48,2	48,6	0,4	65,218	-
-	1120	Hamburg		20006	48,7	48,8	0,1	65,218	-
-	1120	Hamburg		20006	48,8	49,8	1	65,218	X65
-	1120	Hamburg		20006	49,8	50	0,2	65,218	-
-	1120	Hamburg		20006	50	53,2	3,2	65,218	X65
-	1120	Hamburg		20004	59,114	59,214	0,1	41,448	X65
-	1220	Hamburg	1232	20002	4,252	4,5	0,248	16,74	X65
-	1220	Halstenbek	1225	10001	9,276	9,301	0,025	14,94	X65
-	1220	Halstenbek	1225	10001	9,301	9,462	0,161	14,94	X65
-	1224	Hamburg	1270	20001	1,45	1,5	0,05	1,428	-
-	1224	Hamburg	1230	20001	1,5	1,9	0,4	1,428	-
-	1224	Hamburg	1230	20001	1,9	2,2	0,3	1,428	-
-	1224	Hamburg	1230	20001	2,2	2,252	0,052	1,428	-
-	1224	Hamburg		20001	2,657	2,7	0,043	1,428	-
-	1224	Hamburg		20001	2,7	3,4	0,7	1,428	-
-	1224	Hamburg		20001	3,4	3,5	0,1	1,428	-
-	1224	Hamburg		20001	3,5	3,6	0,1	1,428	-
-	1224	Hamburg		20001	3,6	3,623	0,023	1,428	-
-	1224	Hamburg		20001	3,7	9,08	5,38	1,428	-
-	1224	Hamburg	1226	20001	9,08	9,252	0,172	1,428	-
-	1224	Hamburg	1226	20001	9,252	9,7	0,448	1,428	-
-	1224	Hamburg		20001	9,7	9,713	0,013	1,428	-

LP-Nr | Nummer der Lärmschwerpunkte, **StrNr** | Streckennummer, **SaAb** | Nummer des Sanierungsabschnittes

GL | Gesamtlänge an km, **PKZ** = Priorisierungskennziffer des Sanierungsabschnittes

Bem | Bemerkung (X65: auf 65 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A), X57: auf 57 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A),

V: Lärmvorsorge, M: Machbarkeitsstudie)

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	von km	bis km	GL	PKZ	Bem
-	1220	Hamburg	1225, 1232	20002	4,5	5,071	0,571	16,74	X65
-	1220	Hamburg	1225, 1232	20002	5,266	5,3	0,034	16,74	X65
-	1220	Hamburg	1225, 1232	20002	5,3	5,304	0,004	16,74	X65
-	1220	Hamburg	1225, 1232	20002	5,304	5,6	0,296	16,74	X65
-	1220	Hamburg	1225, 1232	20002	5,6	5,7	0,1	16,74	-
-	1220	Hamburg	1225, 1232	20002	5,7	5,757	0,057	16,74	-
-	1220	Hamburg	1225, 1232	20002	5,757	6,094	0,337	16,74	-
-	1220	Hamburg	1225, 1232	20002	6,094	6,211	0,117	16,74	X65
-	1220	Hamburg	1225, 1232	20002	6,211	6,343	0,132	16,74	X65
-	1220	Hamburg	1225, 1232	20002	6,918	7,865	0,947	16,74	X65
-	1220	Hamburg	1225, 1232	20002	8,565	8,671	0,106	16,74	X65
-	1220	Hamburg	1225	20002	8,671	8,927	0,256	16,74	X65
-	1220	Hamburg	1225	20002	8,927	8,965	0,038	16,74	X65
-	1220	Hamburg	1225	20002	8,985	9,096	0,111	16,74	X65
-	1220	Hamburg	1225	20002	9,096	9,136	0,04	16,74	X65
-	1220	Hamburg	1225	20002	9,141	9,276	0,135	16,74	X65
-	1225	Hamburg	1240, 6100	20004	0,658	0,659	0,001	41,448	-
-	1225	Hamburg		20002	0,7	0,829	0,129	41,448	-
-	1225	Hamburg		20002	2,008	2,3	0,292	16,74	-
-	1225	Hamburg		20002	2,3	3,4	1,1	16,74	-
-	1225	Hamburg		20002	3,4	3,956	0,556	16,74	-
-	1225	Hamburg	1220, 1232	20002	3,956	4,132	0,176	16,74	X65
-	1225	Hamburg	1220, 1232	20002	4,132	4,2	0,068	16,74	-
-	1225	Hamburg	1220, 1232, 1234	20002	6,856	6,9	0,044	16,74	X65
-	1226	Hamburg		20001	10,027	10,1	0,073	1,428	-
-	1226	Hamburg		20001	10,1	10,9	0,8	1,428	-
-	1226	Hamburg		20001	10,9	11,074	0,174	1,428	-
-	1226	Hamburg		20001	11,103	11,364	0,261	1,428	-
-	1226	Hamburg		20001	11,395	11,5	0,105	1,428	-
-	1226	Hamburg		20001	11,5	12,3	0,8	1,428	-
-	1226	Hamburg		20001	12,3	12,8	0,5	1,428	-
-	1226	Hamburg		20001	12,8	13,6	0,8	1,428	-
-	1226	Hamburg		20001	14,6	14,8	0,2	1,428	-
-	1226	Hamburg		20001	14,8	14,806	0,006	1,428	-
-	1226	Hamburg		20001	15,069	15,179	0,11	1,428	-
-	1226	Hamburg		20001	15,567	15,6	0,033	1,428	-
-	1226	Hamburg		20001	15,6	16,4	0,8	1,428	-
-	1226	Hamburg		20001	16,4	16,432	0,032	1,428	-
-	1232	Hamburg	1220, 1225, 1230, 1231	20002	2,698	2,768	0,07	16,74	-
-	1232	Hamburg	1220, 1225, 1230, 1231	20002	2,778	2,879	0,101	16,74	-
-	1232	Hamburg	1220, 1225, 1230, 1231	20002	2,936	2,961	0,025	16,74	-
-	1232	Hamburg	1220, 1225, 1230, 1231	20002	2,961	3,037	0,076	16,74	X65
-	1232	Hamburg	1220, 1225, 1230, 1231	20002	3,041	3,101	0,06	16,74	X65
-	1232	Hamburg	1220, 1230, 1231	20002	3,171	3,303	0,132	16,74	X65
-	1232	Hamburg	1220	20002	4,115	4,252	0,137	16,74	X65
-	1232	Hamburg	1220, 1225	20002	6,897	6,905	0,008	16,74	X65
-	1232	Hamburg	1220, 1225	20002	6,905	7,438	0,533	16,74	X65
-	1232	Hamburg	1220, 1225	20002	7,438	7,439	0,001	16,74	-
-	1232	Hamburg	1220, 1225	20002	7,439	7,863	0,424	16,74	X65
-	1232	Hamburg	1220, 1225	20002	7,863	7,971	0,108	16,74	X65
-	1232	Hamburg	1220, 1225	20002	7,971	8,071	0,1	16,74	X65
-	1232	Hamburg	1220, 1225	20002	8,071	8,551	0,48	16,74	X65
-	1232	Hamburg	1220, 1225	20002	8,551	8,664	0,113	16,74	X65
-	1232	Hamburg		20002	8,664	9,275	0,611	16,74	-
-	1234	Hamburg	1220, 1225, 1232	20002	0,528	0,535	0,007	16,74	X65
-	1234	Hamburg	1220, 1225, 1232	20002	0,535	0,547	0,012	16,74	X65
-	1234	Hamburg	1220, 1225, 1232	20002	0,568	0,712	0,144	16,74	X65
-	1234	Hamburg	1220, 1225, 1232	20002	0,713	0,913	0,2	16,74	X65
-	1234	Hamburg		20002	0,913	1,3	0,387	16,74	X65
-	1270	Hamburg	1220, 1224, 1231, 1240, 6100	20002	6,8	6,835	0,035	16,74	-
-	1270	Hamburg	1220, 1230, 1231, 1240, 6100	20002	6,835	7,027	0,192	16,74	-
-	1270	Hamburg	1220, 1225, 1230, 1231, 1232	20002	7,27	7,752	0,482	16,74	-

LP-Nr | Nummer der Lärmschwerpunkte, **StrNr** | Streckennummer, **SaAb** | Nummer des Sanierungsabschnittes

GL | Gesamtlänge an km, **PKZ** = Priorisierungskennziffer des Sanierungsabschnittes

Bem | Bemerkung (X65: auf 65 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A), X57: auf 57 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A),

V: Lärmvorsorge, M: Machbarkeitsstudie)

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	von km	bis km	GL	PKZ	Bem
-	1234	Hamburg	1241	20003	10,158	10,323	0,165	113,055	X65
-	1234	Hamburg	1120, 1241	20003	15,1	15,724	0,624	113,055	X65
-	1234	Hamburg	1242	20003	15,724	16	0,276	113,055	X65
-	1234	Hamburg	1242	20003	16	16,097	0,097	113,055	X65
-	1120	Hamburg	1241	20004	59,43	59,502	0,072	41,448	X65
-	1120	Hamburg	1241	20004	59,502	59,6	0,098	41,448	X65
-	1120	Hamburg	1241	20004	59,6	60,14	0,54	41,448	X65
-	1232	Hamburg	1225, 1240, 6100	20004	1,508	1,537	0,029	41,448	X65
-	1232	Hamburg	1225, 1240, 6100	20004	1,537	1,538	0,001	41,448	-
-	1232	Hamburg	1225, 1240, 6100	20004	1,538	1,64	0,102	41,448	X65
-	1232	Hamburg	1240, 6100	20004	1,64	1,771	0,131	41,448	X65
-	1240	Hamburg	6100	20004	287,637	288,056	0,419	41,448	-
-	1240	Hamburg	6100	20004	288,056	288,129	0,073	41,448	-
-	1240	Hamburg	6100	20004	288,285	288,387	0,102	41,448	X65
-	1240	Hamburg	6100	20004	288,451	288,499	0,048	41,448	X65
-	1240	Hamburg	6100	20004	289,442	289,651	0,209	41,448	-
-	1240	Hamburg	6100	20004	289,667	289,782	0,115	41,448	-
-	1240	Hamburg	6100	20004	289,782	289,8	0,018	41,448	-
-	1240	Hamburg	6100	20004	289,8	289,912	0,112	41,448	X65
-	1241	Hamburg	1120, 1244	20004	1,521	1,96	0,439	41,448	X65
-	1241	Hamburg	1120	20004	2,988	3,164	0,176	41,448	X65
-	1241	Hamburg	1120	20004	3,164	3,275	0,111	41,448	X65
-	1241	Hamburg	1120	20004	3,275	3,317	0,042	41,448	X65
-	1241	Hamburg	1120	20004	3,317	3,513	0,196	41,448	X65
-	1241	Hamburg	1120	20004	3,513	3,563	0,05	41,448	X65
-	1241	Hamburg	1120	20004	3,563	3,691	0,128	41,448	X65
-	1241	Hamburg	1120	20004	3,691	3,716	0,025	41,448	X65
-	1241	Hamburg		20003	9,884	9,9	0,016	113,055	X65
-	1241	Hamburg		20005	9,9	10,4	0,5	3,037	-
-	1241	Hamburg		20005	10,4	10,455	0,055	3,037	-
-	1241	Hamburg		20005	10,968	11	0,032	3,037	-
-	1241	Hamburg		20005	11	11,2	0,2	3,037	-
-	1241	Hamburg		20005	12,152	12,339	0,187	3,037	-
-	1241	Hamburg		20005	12,4	12,9	0,5	3,037	-
-	1241	Hamburg		20005	12,9	12,965	0,065	3,037	-
-	1241	Hamburg		20005	13,044	13,1	0,056	3,037	-
-	1241	Hamburg		20005	13,1	13,8	0,7	3,037	-
-	1241	Hamburg		20005	13,8	13,836	0,036	3,037	-
-	1241	Hamburg		20005	14,183	14,2	0,017	3,037	-
-	1241	Hamburg		20005	14,2	14,6	0,4	3,037	-
-	1241	Hamburg		20005	15,031	15,248	0,217	3,037	-
-	1241	Hamburg		20005	15,258	15,3	0,042	3,037	-
-	1241	Hamburg		20005	15,3	15,6	0,3	3,037	-
-	1241	Hamburg		20005	15,6	15,873	0,273	3,037	-
-	1241	Hamburg		20005	15,885	16,045	0,16	3,037	-
-	1241	Hamburg		20005	16,049	16,266	0,217	3,037	-
-	1241	Hamburg		20005	16,328	16,428	0,1	3,037	-
-	1241	Hamburg		20005	16,518	16,72	0,202	3,037	-
-	1241	Hamburg		20005	16,884	17,069	0,185	3,037	-
-	1244	Hamburg	1120, 1241, 6100	20004	1,179	1,28	0,101	41,448	X65
-	1244	Hamburg	1120, 1241, 6100	20004	1,28	1,331	0,051	41,448	X65
-	1244	Hamburg	1120, 1241, 6100	20004	1,331	1,345	0,014	41,448	X65
-	1244	Hamburg	1120, 1241, 6100	20004	1,345	1,351	0,006	41,448	-
-	1244	Hamburg	1120, 1241, 6100	20004	1,351	1,366	0,015	41,448	-
-	1244	Hamburg	1120, 1241, 6100	20004	1,366	1,569	0,203	41,448	X65
-	1244	Hamburg	6100	20004	1,569	1,582	0,013	41,448	-
-	1244	Hamburg	6100	20004	1,586	1,699	0,113	41,448	-
-	1244	Hamburg	6100	20004	1,699	1,804	0,105	41,448	-
-	1244	Hamburg	6100	20004	1,804	2,643	0,839	41,448	-
-	1244	Hamburg	6100	20004	2,699	2,829	0,13	41,448	-
-	1244	Hamburg	6100	20004	3,083	3,205	0,122	41,448	-
-	1270	Hamburg	1120, 1240, 1241, 1244, 1245, 1250, 2200, 6100	20004	-0,063	0,358	0,421	41,448	X65
-	2200	Hamburg	1250	20004	354,104	354,214	0,11	41,448	-
-	2200	Hamburg	1245, 1250, 6100	20004	354,265	355,315	1,05	41,448	-

LP-Nr | Nummer der Lärmschwerpunkte, **StrNr** | Streckennummer, **SaAb** | Nummer des Sanierungsabschnittes

GL | Gesamtlänge an km, **PKZ** = Priorisierungskennziffer des Sanierungsabschnittes

Bem | Bemerkung (X65: auf 65 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A), X57: auf 57 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A),

V: Lärmvorsorge, M: Machbarkeitsstudie)

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	von km	bis km	GL	PKZ	Bem
-	2200	Hamburg	1120, 1240, 1270, 6100	20004	355,635	355,731	0,096	41,448	-
-	2200	Hamburg	1240, 1270, 6100	20004	355,731	355,91	0,179	41,448	-
-	6100	Hamburg	1240	20004	288,133	288,201	0,068	41,448	-
-	1234	Hamburg		20003	1,300	1,500	0,200	113,055	X65
-	1234	Hamburg		20003	1,500	2,300	0,800	113,055	X65
-	1234	Hamburg		20003	2,300	2,344	0,044	113,055	X65
-	1234	Hamburg		20003	2,400	3,200	0,800	113,055	X65
-	1234	Hamburg		20003	3,224	3,324	0,100	113,055	X65
-	1234	Hamburg		20003	3,388	3,400	0,012	113,055	X65
-	1234	Hamburg		20003	3,400	6,200	2,800	113,055	X65
-	1234	Hamburg		20003	6,200	6,300	0,100	113,055	X65
-	1234	Hamburg		20003	6,300	9,600	3,300	113,055	X65
-	1234	Hamburg		20003	9,600	10,000	0,400	113,055	X65
-	1234	Hamburg		20003	10,017	10,158	0,141	113,055	X65
-	1234	Hamburg		20003	16,097	16,700	0,603	113,055	X65
-	1234	Hamburg		20003	16,700	18,900	2,200	113,055	X65
-	1241	Hamburg	1239	20005	11,2	11,584	0,384	3,037	-
-	1120	Hamburg	1242	20006	53,2	56,887	3,687	65,218	X65
-	1242	Hamburg	1120	20006	56,888	57,064	0,176	65,218	X65
-	1242	Hamburg	1120	20006	57,064	58,9	1,836	65,218	X65
-	1242	Hamburg	1120	20006	58,9	59,271	0,371	65,218	-
-	1234	Hamburg	1244, 1280, 1291, 6100	20007	18,9	20,492	1,592	56,755	-
-	1271	Hamburg	1245, 1291	20007	2	2,464	0,464	56,755	-
-	1280	Hamburg	1250, 1271, 1292, 2200	20007	38,24	38,594	0,354	56,755	-
-	1280	Hamburg	1245, 1250, 1271, 1291, 1292, 2200	20007	38,598	39,5	0,902	56,755	X57
-	1280	Hamburg	1244, 6100	20007	41,405	42,022	0,617	56,755	-
-	1280	Hamburg	1244, 6100	20007	42,179	42,223	0,044	56,755	-
-	1280	Hamburg	1244, 6100	20007	42,223	42,289	0,066	56,755	X57
-	1280	Hamburg	1244, 6100	20007	42,289	42,44	0,151	56,755	X57
-	1280	Hamburg	1244, 6100	20007	42,44	42,523	0,083	56,755	X57
-	1280	Hamburg	1244, 6100	20007	42,523	42,536	0,013	56,755	-
-	1280	Hamburg	1244, 6100	20007	42,566	42,723	0,157	56,755	-
-	1280	Hamburg	1244, 6100	20007	42,723	43,044	0,321	56,755	X57
-	1280	Hamburg	1244, 6100	20007	43,044	43,48	0,436	56,755	X57
-	1280	Hamburg	1244, 6100	20007	43,48	43,577	0,097	56,755	X57
-	1280	Hamburg	1244, 6100	20007	43,577	43,677	0,1	56,755	X57
-	1280	Hamburg	1244, 6100	20007	43,677	43,923	0,246	56,755	X57
-	1280	Hamburg	1244, 6100	20007	43,923	43,924	0,001	56,755	-
-	1280	Hamburg	1244, 6100	20007	44,248	44,322	0,074	56,755	-
-	1280	Hamburg	1244, 6100	20007	44,322	44,347	0,025	56,755	X57
-	1280	Hamburg	1244, 6100	20007	44,408	44,636	0,228	56,755	X57
-	1280	Hamburg	1244, 6100	20007	44,636	44,715	0,079	56,755	X57
-	1280	Hamburg	1244, 6100	20007	44,715	44,816	0,101	56,755	X57
-	1280	Hamburg	1244, 6100	20007	44,816	44,846	0,03	56,755	X57
-	1280	Hamburg	1244, 6100	20007	44,846	44,847	0,001	56,755	-
-	1280	Hamburg	1244, 6100	20007	44,847	44,926	0,079	56,755	X57
-	1280	Hamburg	6100	20007	47,46	47,533	0,073	56,755	X57
-	1280	Hamburg	6100	20007	47,533	47,655	0,122	56,755	X57
-	1280	Hamburg	6100	20007	47,719	47,916	0,197	56,755	X57
-	1280	Hamburg	1244, 6100	20007	48,631	48,642	0,011	56,755	-
-	1280	Hamburg	1244, 6100	20007	48,642	48,802	0,16	56,755	X57
-	1280	Hamburg	1244, 6100	20007	48,837	48,844	0,007	56,755	X57
-	1280	Hamburg	1244, 6100	20007	48,844	48,999	0,155	56,755	X57
-	1271	Hamburg		20007	1,141	1,3	0,159	56,755	-
-	1271	Hamburg		20007	1,3	1,8	0,5	56,755	-
-	1271	Hamburg		20007	1,8	2	0,2	56,755	-
-	1271	Hamburg	1720	20008	15,329	15,411	0,082	77,061	-
-	1280	Hamburg	1255, 1720	20008	25,921	25,954	0,033	77,061	-
-	1280	Hamburg		20007	47,916	48,086	0,17	56,755	-

LP-Nr | Nummer der Lärmschwerpunkte, **StrNr** | Streckennummer, **SaAb** | Nummer des Sanierungsabschnittes

GL | Gesamtlänge an km, **PKZ** = Priorisierungskennziffer des Sanierungsabschnittes

Bem | Bemerkung (X65: auf 65 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A), X57: auf 57 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A),

V: Lärmvorsorge, M: Machbarkeitsstudie)

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	von km	bis km	GL	PKZ	Bem
-	1280	Hamburg	1255, 1720	20008	25,954	26,039	0,085	77,061	X65
-	1280	Hamburg	1255, 1720	20008	26,26	26,353	0,093	77,061	-
-	1280	Hamburg	1255, 1720, 2200	20008	26,353	27,003	0,65	77,061	X65
-	1280	Hamburg	1255, 1720, 2200	20008	27,003	27,103	0,1	77,061	X65
-	1280	Hamburg	1255, 1720, 2200	20008	27,103	27,104	0,001	77,061	-
-	1280	Hamburg	1255, 1720, 2200	20008	27,104	27,107	0,003	77,061	X65
-	1280	Hamburg	1255, 1720, 2200	20008	27,107	27,108	0,001	77,061	-
-	1280	Hamburg	1255, 1720, 2200	20008	27,108	27,335	0,227	77,061	X65
-	1280	Hamburg	1255, 1720, 2200	20008	27,335	28,509	1,174	77,061	X65
-	1280	Hamburg	1255, 1720, 2200	20008	28,509	28,51	0,001	77,061	-
-	1280	Hamburg	1255, 1720, 2200	20008	28,51	28,781	0,271	77,061	X65
-	1280	Hamburg	1255, 1720, 2200	20008	28,781	28,828	0,047	77,061	X65
-	1280	Hamburg	1255, 1720, 2200	20008	28,828	29,166	0,338	77,061	X65
-	1280	Hamburg	1271, 2200	20008	29,166	29,562	0,396	77,061	-
-	1280	Hamburg	1255, 2200	20008	29,601	30,295	0,694	77,061	-
-	1280	Hamburg	1255, 1271, 2200	20008	31,486	31,495	0,009	77,061	-
-	1280	Hamburg	1255, 1271, 2200	20008	31,495	31,695	0,2	77,061	X57
-	1720	Hamburg	1255, 1280	20008	165,985	166,2	0,215	77,061	X65
-	1720	Hamburg	1271	20008	172,592	172,63	0,038	77,061	X65
-	1720	Hamburg	1271, 1293	20008	172,63	175,1	2,47	77,061	X65
-	1720	Hamburg	1253, 1271, 1293	20008	175,1	175,397	0,297	77,061	X65
-	1720	Hamburg	1253, 1271, 1293	20008	175,454	175,6	0,146	77,061	X65
-	1720	Hamburg	1253, 1271, 1293	20008	175,6	176,7	1,1	77,061	X65
-	1720	Hamburg	1271	20008	176,7	181,7	5	77,061	X65
-	1720	Hamburg		20008	181,7	181,9	0,2	77,061	-
-	1280	Hamburg	1271, 2200	30047	37,893	37,993	0,1	12,293	-
-	1280	Hamburg	1271, 2200	30047	37,993	38,087	0,094	12,293	-
-	2200	Hamburg	1250, 1291, 1292	50056	353,494	353,633	0,139	8,519	-
-	2200	Hamburg	1250, 1292	50056	353,677	353,953	0,276	8,519	-
-	6100	Hamburg	1244	130009	272,6	273,7	1,1	4,091	X57
-	6100	Hamburg	1244, 1280	130009	273,7	273,946	0,246	4,091	X57
-	6100	Hamburg	1244, 1280	130009	274,7	275,083	0,383	4,091	X57
-	6100	Hamburg	1244, 1280	130009	275,205	275,269	0,064	4,091	X57
-	6100	Hamburg	1244, 1280	130009	275,464	277,7	2,236	4,091	X57
-	6100	Hamburg	1244, 1280	130009	277,7	277,713	0,013	4,091	-
-	6100	Hamburg	1244, 1280	130009	277,78	277,9	0,12	4,091	X57
-	6100	Hamburg	1244, 1280	130009	277,9	277,997	0,097	4,091	X57
-	6100	Hamburg	1244, 1280	130009	278,514	278,575	0,061	4,091	X57
-	6100	Hamburg	1244, 1280	130009	278,846	278,946	0,1	4,091	-

LP-Nr | Nummer der Lärmschwerpunkte, **StrNr** | Streckennummer, **SaAb** | Nummer des Sanierungsabschnittes

GL | Gesamtlänge an km, **PKZ** = Priorisierungskennziffer des Sanierungsabschnittes

Bem | Bemerkung (X65: auf 65 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A), X57: auf 57 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A),

V: Lärmvorsorge, M: Machbarkeitsstudie)

Hanau

Anzahl der Einwohnenden: 96.130

Anzahl der Belasteten für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)

45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	≥ 70
10.962	5.682	2.520	951	38	8

Anzahl der Belasteten für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)

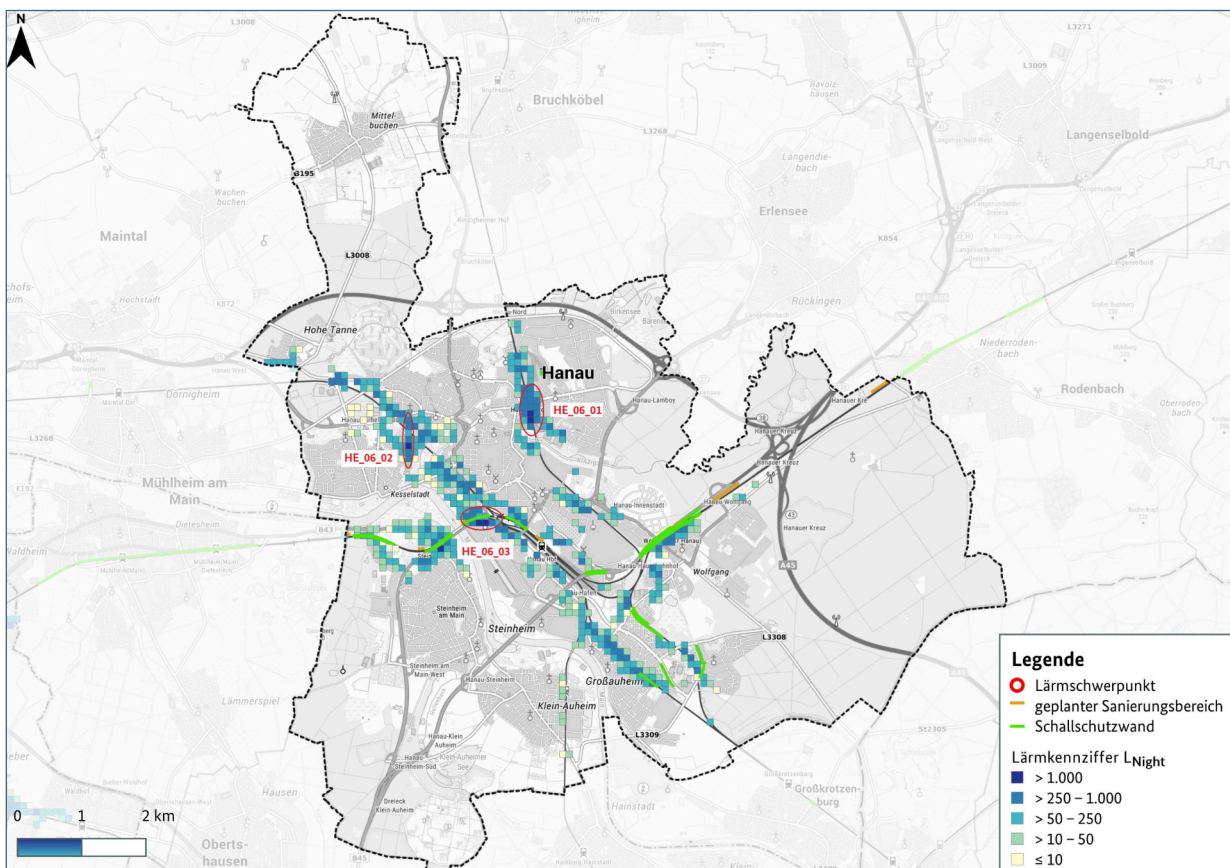
55-59	60-64	65-69	70-74	≥ 75
6.604	3.127	1.408	152	10

Pegelbereich in dB(A)	Belastete			
	Fläche (km ²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude
> 55	16,160	5.382	23	0
> 65	3,862	748	1	0
> 75	0,499	5	0	0

geschätzte Fälle starker HA*/HSD**

L _{DEN}	L _{Night}	Lärmkennziffer (LKZ)	
1.995	970	L _{DEN}	L _{Night}
		54.797	87.233

*Belästigung (high annoyance) / **Schlafstörung (high sleep disturbance)



Stellungnahme des Ballungsraumes Hanau

1. Lärmsanierung

Bereits im Jahr 2014 wurden wir über den Start des Lärmsanierungsprogramms informiert. Dann wurden im Jahr 2019 die Bürgerinnen und Bürger mit einer Informationsveranstaltung durch die DB Netz AG informiert.

Bis April 2023 lagen die für den Fortgang des Verfahrens erforderlichen aktualisierten Lärm-Berechnungsergebnisse immer noch nicht vor.

2. Planfeststellungsverfahren Nord-Mainische S-Bahn

September 2014: 1. Öffentlichkeitsbeteiligung zum Planfeststellungsverfahren; September 2016: Erörterung; April 2019: Antwort zu den aus dem Erörterungstermin resultierenden Nachforderungen; Juni 2021 bis Juli 2022: 2. Öffentlichkeitsbeteiligung und Erörterung; Bis April 2023 lagen der Stadt keine genaueren Informationen zum Fortgang des Verfahrens vor.

Fazit zu P. 1 und P. 2:

In der Stadt Hanau wurde noch kein aktiver Lärmschutz (Wand) gebaut oder passive Maßnahmen umgesetzt. Trotz der vorliegenden Informationen führt vor allem die fehlende Kontinuität der Bearbeitung dazu, dass der seit vielen Jahren als notwendig anerkannte Lärmschutz noch nicht umgesetzt/begonnen worden ist.

3. Projekt „Ausbaustrecke Hanau – Aschaffenburg“

Der Streckenausbau befindet sich derzeit in einer sehr frühen Projektphase. Die Ausbaustrecke Hanau – Aschaffenburg tangiert das Hanauer Stadtgebiet vsl. im Bereich des Streckenübergangs 3660/3672. Als Endergebnis des Streckenausbaus ist ein weiterer Anstieg des Schienenlärms u. a. auf der Strecke 3660 im Ortsteil Großauheim zu erwarten. Wenngleich nach derzeitigem Kenntnisstand in diesem Bereich keine zusätzliche Infrastruktur geplant ist, ist die zusätzliche Lärmbelastung, welche durch die höheren Zugzahlen entstehen, im Rahmen der Lärmvorsorge zu minimieren.

4. Auswirkungen des Streckenausbaus Hagen – Siegen – Hanau auf das Stadtgebiet

Der Streckenausbau befindet sich derzeit in der Phase der Vorplanung. Die Strecke Hagen – Siegen – Hanau erreicht das Hanauer Stadtgebiet aus Norden kommend über die Strecke 3742 (Friedberg – Hanau) und verläuft anschließend in südöstlicher Richtung durch das dicht besiedelte Stadtgebiet. Als Endergebnis des Streckenausbaus ist ein weiterer Anstieg des Schienenlärms zu erwarten. Die damit einhergehende zusätzliche Lärmbelastung ist in der Lärmvorsorge oder der Lärmsanierung zu minimieren.

5. Weitere Auswirkungen in Verbindung mit der Nordmainischen S-Bahn auf das Stadtgebiet

Durch Erweiterung der vorhandenen Schieneninfrastruktur (in der Regel von 2 auf 4 Gleise) kann der Fernverkehr getrennt vom Nah- und Güterverkehr geführt werden, wodurch die Kapazität der Bahnstrecke deutlich erhöht wird. Der Güterverkehr wird aller Voraussicht nach entweder über die Strecke 3742 Richtung Friedberg, oder über die Strecken 3600 und 3660 Richtung Gelnhausen bzw. Aschaffenburg geführt. Im Endergebnis ist ein weiterer Anstieg des Schienenlärms zu erwarten. Die damit einhergehende zusätzliche Lärmbelastung ist in der Lärmsanierung zu minimieren.

6. Innovative Lärmschutzmaßnahmen und Gestaltung von Lärmschutzwänden

Bei der Lärmvorsorge oder Lärmsanierung an Bahnstrecken werden innovative und hochwertige Lärmschutzmaßnahmen am Schienenweg zugunsten der Standardmaßnahme (3 m hohe gelochte Leichtmetallwand) vernachlässigt. Aufgrund der besonderen städtebaulichen Brisanz von Lärmschutzwänden durch dicht besiedelte Wohngebiete (und ihre optische Trennwirkung) ist die Forderung der Stadt Hanau seit Beginn der Verfahren: Eine Verpflichtung der Vorhabenträgerin, die städtebaulichen Anforderungen in geeigneter Weise zu berücksichtigen und innovative akustische, als auch verträgliche Lösungen im Stadtgebiet einzuplanen.

7. Stadtplanerische Aspekte

7.1 Auswirkungen Schienenlärm auf das Stadtgebiet

- Im Bestand: Ungesunde Wohnverhältnisse, soziale Segregation/soziale Schieflage in besonders belasteten Gebieten, fehlende Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum, Barrierewirkung und Einschränkung der Sichtbeziehungen sowie negative Auswirkungen auf das Stadtbild durch Lärmschutzwände

- Bei der Neuplanung: Lärm als Entwicklungshemmnis; Zielkonflikte: Stadt der kurzen Wege/Urbanität,

Bedarf an neuen Wohnbauflächen, erforderliche Abstände von Emittenten zu Wohnen, Ausbau ÖPNV/nachhaltige Mobilität

7.2 Besonders schützenswerte Gebiete / Nutzungen

- Wohngebiete, sensible Nutzungen wie Kita, Schule, Senioreneinrichtungen, Pflegeeinrichtungen, Krankenhäuser
- Ruhige Gebiete: Wildpark „Alte Fasanerie“ inklusive Dauerkleingartenanlage, Schlossanlage und Schlosspark Philippsruhe, Hauptfriedhof, Schlossgarten Innenstadt, Tiefgarten, Staatspark/Kurpark Wilhelmsbad, Mainwiesen Großauheim.
- Die Stadt Hanau beabsichtigt eine umfassende Analyse und Bewertung der Thematik ruhiger Gebiete zu erarbeiten, welche in ein gesamts-tädtisches Konzept zur Freiflächen- und Landschaftsentwicklung münden soll.

8. Lärmkonflikte

An folgenden Streckenabschnitten treten Lärmpegel am Tag (größer/gleich 70 dB(A)) oder in der Nacht (größer/gleich 60 dB(A)) auf (verfassungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle): Strecke 3600 und 3673 (Hanau-Wolfgang), Strecke 3742 (Hanau-Nord) und den Strecken 3600, 3670 und 3680 (Hafenplatz, Hafenstr, Westenburgstr, Offenbacher Landstr.). Bestimmte Abschnitte, in denen Lärmschutzmaßnahmen notwendig werden, sind somit noch nicht in der freiwilligen Lärmsanierung oder den laufenden Planfeststellungsverfahren erfasst.

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 7														
1-01	1-02	1-03	1-04	1-05	1-06	2-01	2-02	2-03	2-04	3-01	3-02	3-03	3-04	4-01
4	2	0	0	0	1	6	1	0	0	1	0	0	6	0
4-02	4-03	4-04	4-05	4-06	4-07	4-08	4-09	4-10	4-11	4-12	5-01	5-02	5-03	5-04
0	1	5	1	1	2	2	0	0	0	7	0	0	3	4
5-05	5-06	5-07	5-08	6-01	6-02	6-03	6-04	6-05	6-06	6-07	6-08	6-09	6-10	6-11
0	0	0	7	0	2	0	5	0	0	2	5	0	0	1
6-12	7-01	7-02	7-03	7-04	7-05	7-06	7-07	7-08	7-09	7-10	7-11	7-12	7-13	7-14
6	0	0	0	7	0	0	0	7	1	1	3	1	0	0
7-15	7-16	7-17	7-18	7-19	7-20	7-21	7-22	7-23	7-24	8-01	8-02	8-03	8-04	8-05
0	7	3	0	1	2	3	2	2	0	0	2	0	5	0
8-06	8-07	8-08	8-09	8-10	8-11	8-12	8-13	8-14	8-15	8-16	8-17	8-18	8-19	8-20
1	1	5	0	0	2	5	0	0	1	6	0	1	1	5
8-21	8-22	8-23	8-24	8-25	8-26	8-27	8-28	9-01	9-02	9-03	9-04	9-05	9-06	9-07
0	0	1	6	0	0	1	5	6	1	0	7	0	0	4
9-08	9-09	9-10	9-11	9-12	9-13	9-14	9-15	10-01	10-02	10-03	10-04	10-05	10-06	10-07
2	1	7	0	0	5	1	1	0	3	4	0	7	0	0
10-08	10-09	10-10	10-11	10-12	10-13	10-14	10-15	11-01	11-02	11-03	11-04	11-04	11-05	12-01
7	0	0	7	0	0	4	3	1	0	0	2	3	1	4
12-02	12-03	12-04	12-05											
3	0	0	0											

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

StrNr	Sanierungsbereich	von km	bis km	GL	SSW	Höhe	SSD	StA	WE	StP
3600	Hanau-Wolfgang	25,7	26,0	0,3	0	-		5	0	5
3600	Rodenbach	29,7	30,8	1,1	0	-		5	0	5
3600	Hanau (Knoten)	23,7	25,5							
3660	-Wolfgang	20,7	23,8							
3672	-Hanau Nord	0,0	2,2	15,5	7.329	3		4	0	5
3673	-Hanau Nord	0,0	1,8							
3742	-Großauheim	25,6	31,5							
4113		86,7	87,4							
3600	Hanau-Kühler Grund	19,74	19,98	0,24	0	-		5	0	5
3600	Hanau	21,62	22,6	0,98	0	-		5	0	5
3600	Hanau	23,16	23,52	0,36	0	-		5	0	5
3660	Hanau-Kesselstadt	15,7	17,6	1,9	0	-		5	0	5
3660	Hanau-West	17,8	18,8	1,0	0	-		5	0	5

StrNr | Streckennummer, GL | Gesamtlänge an km,

aktive Schallschutzmaßnahmen: SSW | Länge der Schallschutzwand in Metern, Höhe | Höhe der Schallschutzwand in Metern,

SSD | Schienenstegdämpfer in Metern, StA¹ | Stand der Sanierung der aktiven Schallschutzmaßnahme

passive Schallschutzmaßnahmen: WE | Anzahl der Wohneinheiten, StP² | Stand der Sanierung der passiv lärmsanierten Wohneinheiten

^{1,2} *Die Maßnahme ist (1) fertiggestellt, (2) im Bau, (3) in Bearbeitung oder (4) in Planung,

(5) Durchführung einer schalltechnischen Untersuchung und (6) geprüft ohne Umsetzung

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	von km	bis km	GL	PKZ	Bem
HE_06_03	3600	Hanau	3680	60026	21,582	21,6	0,018	14,63	V
-	3600	Hanau	3680	60026	19,549	19,6	0,051	14,63	V
-	3600	Hanau	3680	60026	20,735	20,8	0,065	14,63	V
-	3600	Hanau	3680	60026	22,8	22,9	0,1	14,63	V
-	3600	Hanau	3673, 3677	60026	25	25,7	0,7	14,63	V
-	3600	Hanau	3677	60026	26,311	26,75	0,439	14,63	V
-	3600	Hanau	3677	60026	29,293	29,568	0,275	14,63	V
-	4113	Hanau		80011	85,457	85,842	0,385	12,361	V
-	4113	Hanau		80011	86,336	86,733	0,397	12,361	V

LP-Nr | Nummer der Lärmschwerpunkte, **StrNr** | Streckennummer, **SaAb** | Nummer des Sanierungsabschnittes

GL | Gesamtlänge an km, **PKZ** = Priorisierungskennziffer des Sanierungsabschnittes

Bem | Bemerkung (X65: auf 65 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A), X57: auf 57 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A),

V: Lärmvorsorge, M: Machbarkeitsstudie)

Hannover

Anzahl der Einwohnenden: 535.061

Anzahl der Belasteten für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)

45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	≥ 70
40.423	18.410	8.161	2.597	402	127

Anzahl der Belasteten für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)

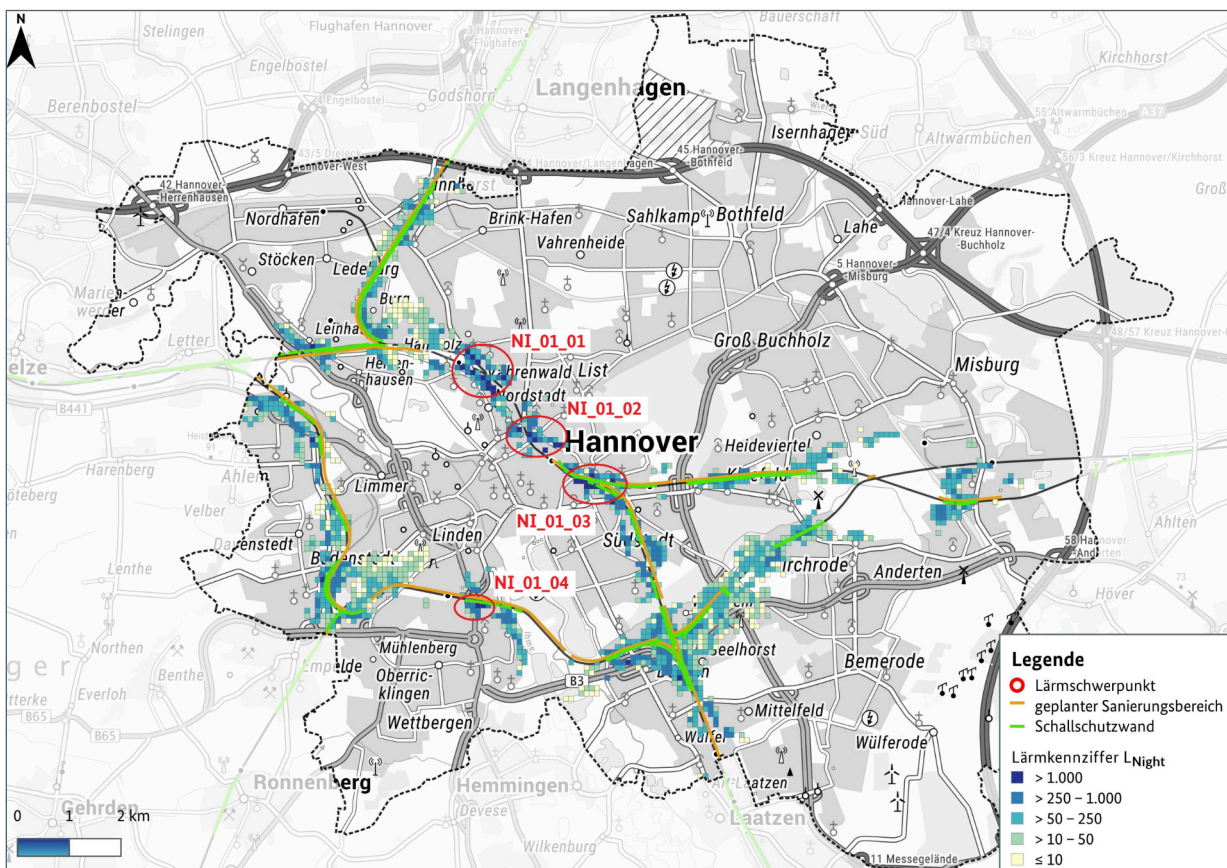
55-59	60-64	65-69	70-74	≥ 75
21.815	10.897	3.780	782	162

Pegelbereich in dB(A)	Belastete			
	Fläche (km ²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude
> 55	35,069	17.826	193	16
> 65	9,080	2.250	22	0
> 75	1,917	77	1	0

geschätzte Fälle starker HA*/HSD**

L_{DEN}	L_{Night}	L_{DEN}	L_{Night}
6.625	3.168	182.127	283.224

*Belästigung (high annoyance) / **Schlafstörung (high sleep disturbance)



Stellungnahme des Ballungsraumes Hannover

Rückblick Lärmkartierung

Als Ergebnis der Lärmkartierung ist festzuhalten, dass Hannover bei der prozentualen Belastung der Bevölkerung in den Ballungsräumen nach wie vor sehr hoch belastet ist. Dies deckt sich in etwa mit vorangegangenen Ergebnissen der Kartierung. Eine Lärminderung ist nicht eingetreten.

Nach wie vor fällt bei Betrachtung der Eingangsdaten auf, dass große Teile der zurzeit stattfindenden dynamischen baulichen Entwicklung in Hannover bei den Gebäuden nicht berücksichtigt wurde. Warum werden seit Jahren im Eigentum der Deutschen Bahn befindliche Lärmschutzwände falsch oder gar nicht berücksichtigt? Aufgrund der zusätzlich abweichenden Gebäudegrundlage und Einwohnerstatistiken stellt sich ohnehin die Frage nach der Repräsentativität der Betroffenenzahlen.

Lärmaktionsplanung

Die gesetzlichen Regelungen geben vor, dass die Lärmaktionsplanung auf den Ergebnissen der Lärmkartierung aufbauen soll und die besonders betroffenen Bereiche vordringlich bearbeitet werden müssen.

Hier reicht es nicht aus, pauschal auf die Lärmsanierung zu verweisen. Vielmehr muss für die Ballungsräume mit vielen betroffenen Menschen deutlich mehr Lärmschutz umgesetzt werden. In Hannover sind die durchgeführten Lärmsanierungsmaßnahmen an der Güterumgehungsbahn schon vor vielen Jahren durchgeführt worden. Es besteht dringender Handlungsbedarf auf zahlreichen Streckenabschnitten systematisch nachzubessern. Damals gebaute Lärmschutzwände mit nur 2,0 m Höhe entsprechen nicht dem Stand der Lärminderungstechnik und bedeuten bei seitdem gestiegenen und weiter steigenden Zugzahlen eine gesundheitsgefährdende Lärmbelastung der hannoverschen Bevölkerung. Dies gilt umso mehr, da nicht überall passive Maßnahmen umgesetzt wurden. Die Auswertung der Karte mit Nachtpegeln über 60 dB(A) zeigt in Hannover zahlreiche Abschnitte mit deutlich gesundheitsgefährdenden Pegeln. Von einer Darstellung mit den abgesenkten Sanierungswerten ganz abgesehen. Die im Folgenden zusammengestellten Bereiche müssen einer aktualisierten schalltechnischen Betrachtung – z.B. im Rahmen zu überarbeitender Lärmsanierungsabschnitte – unterzogen werden. Diese Abschnitte sind teilweise auch schon im Lärmaktionsplan der Landeshauptstadt Hannover als Problembereiche bzgl. Schienenlärm aufgeführt worden.

Stadtteil	Straße
Anderten	Oisseler Straße / Bahnhof Anderten
Kirchrade	Bleekstraße, Lothringer Straße
Südstadt	Rimpaustraße
Döhren	Zeißstraße / Hans-Eyl-Straße, Besselstraße, Am Schafbrinke
Seelhorst	Hoher Weg
Waldheim	Liebrechtstraße, Ottostraße
Waldhausen	Riepestraße, Bregenzer Straße, Salzburger Straße
Badenstedt	Badenstedter Straße, A. d. Papenstücken, Karl-Thürmer-Weg
Davenstedt	Eichenbrink - Davenstedter Straße
Ahlem	Carlo-Schmid-Allee
Vinnhorst	Dammstraße

Die Landeshauptstadt Hannover ist Knotenpunkt von drei TEN-V-Netzen. Vor diesem Hintergrund sind Maßnahmen zur Kapazitätssteigerung im Schienennetz vorgesehen. Das im BVWP (Bundesverkehrswegeplan) hinterlegte Projekt Alpha-E zum Ausbau der Schieneninfrastruktur zwischen Hannover, Bremen und Hamburg und der Bau des Megahub Lehrte und der Streckenausbau Hannover-Bielefeld muss deshalb zum Anlass genommen werden, dass das Eisenbahn-Bundesamt und die Deutsche Bahn gemeinsam die erforderlichen Überlegungen anstellen, um eine strategische Gesamtbetrachtung hinsichtlich Lärmschutz anzustellen, anstatt jeweils auf einzelne Lärminderungsmaßnahmen oder kleinere Bauprojekte zu verweisen.

Fazit

Die Landeshauptstadt Hannover fordert eine deutliche Verbesserung des Lärmschutzes im Ballungsraum Hannover. Darüber hinaus muss eine Neubewertung der Belastungen auf Basis der Kartierungsergebnisse erfolgen. Das Lärmsanierungsprogramm ist zu aktualisieren und entsprechend anzupassen. Es ist erforderlich, dass die vor rund 20 Jahren sanierten Abschnitte der Güterumgehungsbahn einer Neubewertung unterzogen werden und insbesondere für diese in der Nacht dominante Strecke die Möglichkeiten der Lärminderungstechnik ausgeschöpft werden.

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 11														
1-01	1-02	1-03	1-04	1-05	1-06	2-01	2-02	2-03	2-04	3-01	3-02	3-03	3-04	4-01
4	6	1	0	0	0	10	0	1	0	0	0	3	8	1
4-02	4-03	4-04	4-05	4-06	4-07	4-08	4-09	4-10	4-11	4-12	5-01	5-02	5-03	5-04
2	4	3	4	3	1	2	1	1	6	2	1	5	2	3
5-05	5-06	5-07	5-08	6-01	6-02	6-03	6-04	6-05	6-06	6-07	6-08	6-09	6-10	6-11
1	1	3	6	2	5	2	2	2	2	4	2	1	2	0
6-12	7-01	7-02	7-03	7-04	7-05	7-06	7-07	7-08	7-09	7-10	7-11	7-12	7-13	7-14
7	0	1	5	5	3	3	1	3	5	4	0	1	3	3
7-15	7-16	7-17	7-18	7-19	7-20	7-21	7-22	7-23	7-24	8-01	8-02	8-03	8-04	8-05
3	1	4	2	2	2	7	2	0	1	5	4	1	0	6
8-06	8-07	8-08	8-09	8-10	8-11	8-12	8-13	8-14	8-15	8-16	8-17	8-18	8-19	8-20
3	1	0	2	3	3	3	3	0	4	4	4	2	3	2
8-21	8-22	8-23	8-24	8-25	8-26	8-27	8-28	9-01	9-02	9-03	9-04	9-05	9-06	9-07
5	2	2	2	6	3	1	1	7	1	2	8	2	1	1
9-08	9-09	9-10	9-11	9-12	9-13	9-14	9-15	10-01	10-02	10-03	10-04	10-05	10-06	10-07
6	2	4	3	3	1	1	7	0	8	2	0	8	0	0
10-08	10-09	10-10	10-11	10-12	10-13	10-14	10-15	11-01	11-02	11-03	11-04	11-04	11-05	12-01
8	0	0	8	1	0	8	1	0	4	2	0	5	0	0
12-02	12-03	12-04	12-05											
2	5	3	0											

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

StrNr	Sanierungsbereich	von km	bis km	GL	SSW	Höhe	SSD	StA	WE	StP
1750	Hannover-Ahlem	15,4	16,2	0,8	8.815	2		1	0	5
1733	Hannover Brehmstraße	1,8	2,5	0,7	694	2		1	25	1
1753	Hannover-Döhren	27,0	28,0	1,0	0	-		1	41	1
1750	Hannover-Misburg	33,8	34,7	0,9	0	-		1	0	1
1760	Hannover-Waldhausen (westlich der Kurve)	1,5	2,3	0,8	0	-		1	13	1
1733	Hannover-Waldheim	3,8	4,3	0,5	427	2		1	8	1
1754	Hannover-Waldheim (östlich der Kurve)	2,3	2,8	0,5	99	2		1	0	1
1733	Hannover Mainzer Straße	3,0	3,5	0,5	395	2		1	49	1
1750	Hannover-Ricklingen "Beeke"	23,5	23,8	0,3	362	0		1	28	1
1733	Hannover Zentrum Ost/Südstadt	0,0	1,8	1,8	771	3		1	326	1
1700	Hannover-Leinhausen	3,6	5,9	2,3	720	3		1	70	1
1760	Hannover-Bornum	9,1	9,4	0,6	523	3		1	8	1
1700	Hannover Zentrum West Hainholz	0,0	3,6	3,6	0	-		5	0	5

StrNr | Streckennummer, **GL** | Gesamtlänge an km,

aktive Schallschutzmaßnahmen: SSW | Länge der Schallschutzwand in Metern, **Höhe** | Höhe der Schallschutzwand in Metern,

SSD | Schienenstegdämpfer in Metern, **StA**¹ | Stand der Sanierung der aktiven Schallschutzmaßnahme

passive Schallschutzmaßnahmen: WE | Anzahl der Wohneinheiten, **StP**² | Stand der Sanierung der passiv lärmsanierten Wohneinheiten

^{1,2} *Die Maßnahme ist (1) fertiggestellt, (2) im Bau, (3) in Bearbeitung oder (4) in Planung,

(5) Durchführung einer schalltechnischen Untersuchung und (6) geprüft ohne Umsetzung

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	von km	bis km	GL	PKZ	Bem
NI_01_03	1733	Hannover	1730, 1734, 1760	30024	0	0,5	0,5	105,149	X65
NI_01_03	1733	Hannover	1730, 1734, 1760	30024	0,5	1,5	1	105,149	X65
NI_01_04	1750	Hannover	1760	30023	22,8	23,5	0,7	163,355	X65
-	1730	Hannover	1734	30023	7,7	8	0,3	163,355	-
-	1730	Hannover	1734	30023	8	8,9	0,9	163,355	-
-	1733	Hannover	1760	30023	3,5	3,6	0,1	163,355	-
-	1733	Hannover	1760	30023	3,6	3,613	0,013	163,355	-
-	1733	Hannover	1732, 1756, 1760	30023	3,8	4,353	0,553	163,355	X65
-	1733	Hannover	1732, 1756	30023	4,434	4,441	0,007	163,355	X65
-	1733	Hannover	1732, 1753, 1756	30023	4,45	4,75	0,3	163,355	X65
-	1750	Hannover	1704	30023	14,767	15,4	0,633	163,355	-
-	1750	Hannover	1704	30023	15,4	16,2	0,8	163,355	X65
-	1750	Hannover	1704	30023	16,2	16,7	0,5	163,355	X65
-	1750	Hannover	1752	30023	16,7	20,12	3,42	163,355	X65
-	1750	Hannover	1760	30023	20,12	20,236	0,116	163,355	X65
-	1750	Hannover	1760	30023	20,9	21,9	1	163,355	X65
-	1750	Hannover	1760	30023	21,9	22,1	0,2	163,355	X65
-	1750	Hannover	1760	30023	22,1	22,8	0,7	163,355	X65
-	1750	Hannover	1760	30023	23,5	23,8	0,3	163,355	X65
-	1750	Hannover	1760	30023	23,8	24,6	0,8	163,355	X65
-	1750	Hannover	1760	30023	24,6	24,986	0,386	163,355	X65
-	1750	Hannover	1760	30023	25,2	25,6	0,4	163,355	X65
-	1750	Hannover	1760	30023	25,6	26,5	0,9	163,355	X65
-	1750	Hannover	1760	30023	26,5	26,644	0,144	163,355	X65
-	1750	Hannover	1753, 1760	30023	26,644	26,832	0,188	163,355	X65
-	1750	Hannover	1753, 1760	30023	26,832	26,957	0,125	163,355	X65
-	1750	Hannover	1732, 1733	30023	27,239	27,294	0,055	163,355	X65
-	1750	Hannover	1754	30023	27,294	27,7	0,406	163,355	X65
-	1750	Hannover	1754	30023	27,7	28,7	1	163,355	X65
-	1750	Hannover	1730, 1734	30023	32,2	32,3	0,1	163,355	-
-	1750	Hannover	1730, 1734	30023	32,3	32,305	0,005	163,355	-
-	1752	Hannover	1760	30023	20,484	20,583	0,099	163,355	X57
-	1753	Hannover	1750	30023	26,934	27	0,066	163,355	X65
-	1753	Hannover	1732, 1756	30023	27	27,35	0,35	163,355	X65
-	1753	Hannover	1732, 1733, 1754, 1756	30023	27,35	28,019	0,669	163,355	X65
-	1753	Hannover	1732, 1733, 1754	30023	28,019	28,04	0,021	163,355	-
-	1753	Hannover	1732, 1733, 1754	30023	28,04	28,16	0,12	163,355	X65
-	1753	Hannover	1732, 1733, 1754	30023	28,16	28,619	0,459	163,355	-
-	1753	Hannover	1732, 1733, 1754	30023	28,619	28,719	0,1	163,355	-
-	1753	Hannover	1732, 1733, 1754	30023	28,719	29,579	0,86	163,355	-
-	1701	Hannover	1700, 1705, 1710	30024	3,499	3,599	0,1	105,149	-

LP-Nr | Nummer der Lärmschwerpunkte, **StrNr** | Streckennummer, **SaAb** | Nummer des Sanierungsabschnittes

GL | Gesamtlänge an km, **PKZ** = Priorisierungskennziffer des Sanierungsabschnittes

Bem | Bemerkung (X65: auf 65 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A), X57: auf 57 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A),

V: Lärmvorsorge, M: Machbarkeitsstudie)

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	von km	bis km	GL	PKZ	Bem
-	1701	Hannover	1700, 1702, 1705, 1710, 1711	30024	3,599	3,803	0,204	105,149	X57
-	1701	Hannover	1700, 1702, 1705, 1710, 1711	30024	3,803	4,343	0,54	105,149	-
-	1701	Hannover	1700, 1702, 1705, 1711	30024	4,343	5,913	1,57	105,149	X57
-	1701	Hannover	1700, 1705	30024	5,913	6,213	0,3	105,149	X57
-	1701	Hannover	1700, 1704, 1705	30024	6,213	6,389	0,176	105,149	-
-	1710	Hannover	1702, 1703, 1711	30024	4,385	4,9	0,515	105,149	-
-	1710	Hannover	1703, 1706, 1711	30024	4,9	6,4	1,5	105,149	-
-	1710	Hannover	1711	30024	6,5	8,2	1,7	105,149	-
-	1710	Hannover	1711	30024	8,2	8,292	0,092	105,149	-
-	1710	Hannover	1711	30026	8,4	8,673	0,273	15,225	-
-	1730	Hannover	1734	30024	1,359	1,6	0,241	105,149	-
-	1730	Hannover	1734	30024	1,6	2,1	0,5	105,149	-
-	1730	Hannover	1734	30024	2,156	2,435	0,279	105,149	-
-	1730	Hannover	1734	30024	2,607	2,741	0,134	105,149	-
-	1730	Hannover	1734	30024	2,75	2,8	0,05	105,149	-
-	1730	Hannover	1734	30024	2,8	4,2	1,4	105,149	-
-	1730	Hannover	1734	30024	4,2	4,418	0,218	105,149	-
-	1730	Hannover	1734	30024	4,501	4,601	0,1	105,149	-
-	1730	Hannover	1734	30024	4,66	4,8	0,14	105,149	-
-	1730	Hannover	1734	30024	4,8	4,9	0,1	105,149	-
-	1730	Hannover	1734	30024	4,9	5,037	0,137	105,149	-
-	1733	Hannover	1760	30024	1,5	1,8	0,3	105,149	X65
-	1733	Hannover	1760	30024	1,8	2,5	0,7	105,149	X65
-	1733	Hannover	1760	30024	2,5	3	0,5	105,149	X65
-	1733	Hannover	1760	30024	3	3,5	0,5	105,149	X65
-	1750	Hannover		30023	20,236	20,9	0,664	163,355	X65
-	1750	Hannover		30023	26,957	27,187	0,23	163,355	X65
-	1750	Hannover		30023	27,187	27,197	0,01	163,355	X65
-	1750	Hannover		30023	28,7	29,7	1	163,355	X65
-	1750	Hannover		30023	29,7	31,1	1,4	163,355	X65
-	1750	Hannover		30023	31,1	31,458	0,358	163,355	-
-	1750	Hannover		30023	31,46	31,6	0,14	163,355	-
-	1750	Hannover		30023	31,6	31,7	0,1	163,355	-
-	1750	Hannover		30023	31,7	31,815	0,115	163,355	-
-	1750	Hannover		30023	31,971	32,072	0,101	163,355	-
-	1750	Hannover		30023	32,634	32,951	0,317	163,355	-
-	1750	Hannover		30023	33,233	33,5	0,267	163,355	-
-	1750	Hannover		30023	33,5	33,8	0,3	163,355	-
-	1750	Hannover		30023	33,8	34,7	0,9	163,355	-
-	1750	Hannover		30023	34,7	34,0	0,1	163,355	-
-	1750	Hannover		30023	34,8	35,2	0,4	163,355	-
-	1750	Hannover		30023	35,2	35,3	0,1	163,355	-
-	1750	Hannover		30023	35,30	35,50	0,2	163,355	-

LP-Nr | Nummer der Lärmschwerpunkte, **StrNr** | Streckennummer, **SaAb** | Nummer des Sanierungsabschnittes

GL | Gesamtlänge an km, **PKZ** = Priorisierungskennziffer des Sanierungsabschnittes

Bem | Bemerkung (X65: auf 65 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A), X57: auf 57 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A),

V: Lärmvorsorge, M: Machbarkeitsstudie)

Heidelberg

Anzahl der Einwohner: 160.601

Anzahl der Belasteten für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)

45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	≥ 70
3.242	2.125	1.532	653	47	0

Anzahl der Belasteten für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)

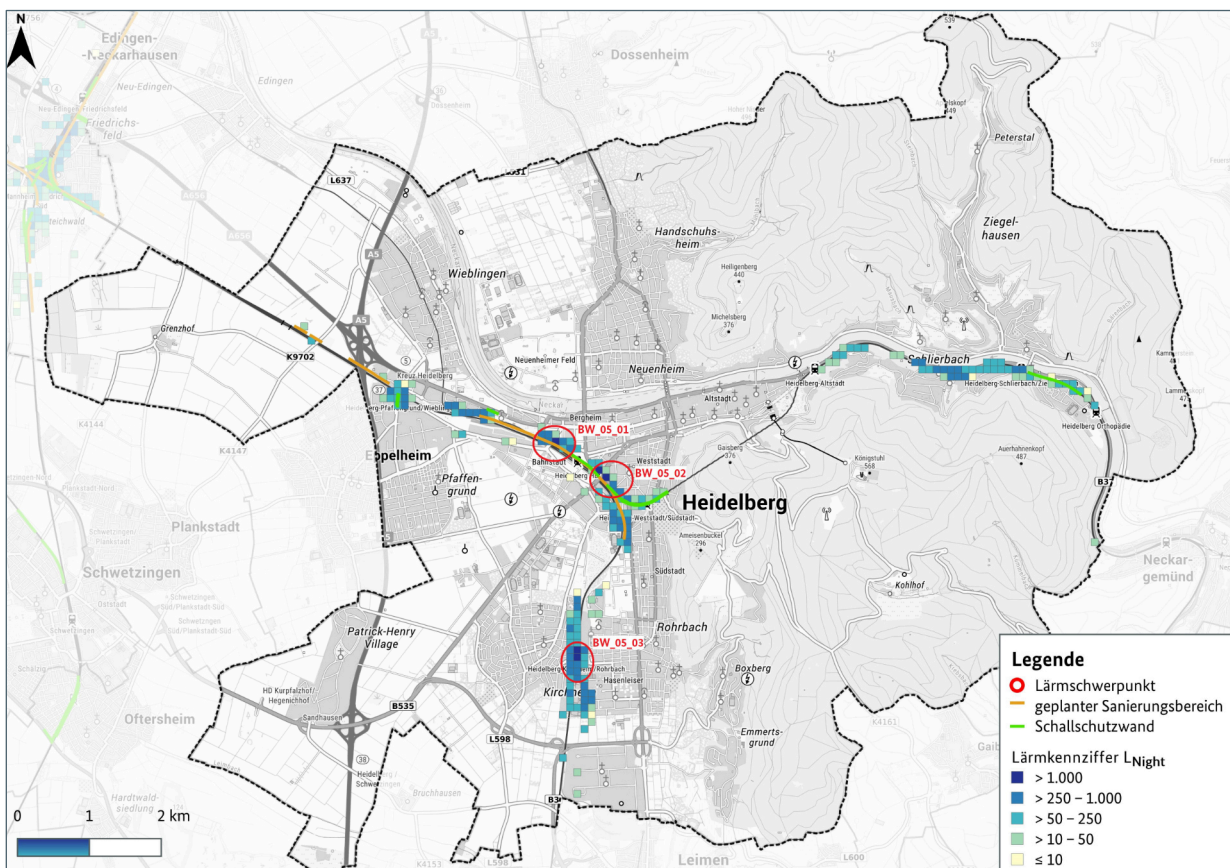
55-59	60-64	65-69	70-74	≥ 75
2.365	1.765	872	299	4

Pegelbereich in dB(A)	Belastete			
	Fläche (km ²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude
> 55	8,264	2.526	12	4
> 65	1,753	559	4	0
> 75	0,215	2	0	0

geschätzte Fälle starker HA*/HSD**

L _{DEN}	L _{Night}	Lärmkennziffer (LKZ)	
1.042	509	32.720	L _{Night} 45.394

*Belästigung (high annoyance) / **Schlafstörung (high sleep disturbance)



Stellungnahme des Ballungsraumes Heidelberg

Durch das Heidelberger Stadtgebiet verläuft die Rheintalbahn. Der Hauptbahnhof Heidelberg ist Teil des Fernverkehrsnetzes der DB Netz AG und über Mannheim an das nationale und internationale Schienennetz (IC, IR, EC, ICE) angebunden. Einige ICE-Verbindungen verkehren in Tagesrandlage zwischen Stuttgart – Heidelberg-Mannheim und Frankfurt-Flughafen. IC-Verbindungen bestehen zwischen Österreich-München-Stuttgart/Basel-Karlsruhe-Heidelberg über die Main-Neckar-Bahn nach Frankfurt Hauptbahnhof sowie über Mainz-Köln in Richtung Norden. Für die Neckartalstrecke stellt der Heidelberger Hauptbahnhof den Hauptverteilerkopf dar. Heidelberg ist außerdem durch vier S-Bahnlinien mit seinen sieben Haltepunkten Wieblingen/Pfaffengrund, Kirchheim/Rohrbach, Altstadt, Schlierbach/Ziegelhausen, Orthopädie, Weststadt/Südstadt und Hauptbahnhof in das Streckennetz der S-Bahn Rhein-Neckar eingebunden.

Die Lärmaktionsbereiche Bahn sind in Heidelberg identisch mit den Bereichen, die im Rahmen des Programms „Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“ in den Jahren 2004 bis 2011 untersucht wurden. Es ergaben sich drei Aktionsbereiche auf Heidelberger Gemarkung:

- Streckenabschnitt Heidelberg-Mitte zwischen Czerny-Brücke und Königstuhltunnel (Haupteisenbahnstrecke),
- Streckenabschnitt Heidelberg-Kirchheim/Rohrbach (Haupteisenbahnstrecke),
- Streckenabschnitt Heidelberg-Schlierbach (sonstige Strecke).

Bei allen Aktionsbereichen resultiert die Lärmbelastung aus dem geringen Abstand der (Wohn-)Bebauung zum Gleis und dem hohen nächtlichen Güterverkehrsaufkommen. Bei den Aktionsbereichen Heidelberg-Mitte und Heidelberg-Kirchheim/Rohrbach wurde der Einbau von Schallschutzfenstern in Kombination mit Schalldämm-lüftern im Rahmen des Bundes-Lärmsanierungsprogramms gefördert. Insgesamt waren 394 Wohneinheiten förderfähig. Von 88 Eigentümern (ca. 180 Betroffene) wurde die Förderung in Anspruch genommen. Beide Aktionsbereiche galten damit im Rahmen des Bundesprogramms als lärmsaniert.

Im Aktionsbereich Heidelberg-Schlierbach wurde im Rahmen des Bundes-Lärmsanierungsprogramms eine Lärmschutzwand östlich des Bahnübergangs entlang des Gutleuthofwegs gebaut. Zusätzlich wurde der Einbau von Schallschutzfenstern und Schalldämm-lüftern gefördert. Die Maßnahmen führten zur Entlastung von 268 Wohneinheiten (ca. 530 Betroffene).

Bisher nicht betrachtet wurden die Streckenabschnitte westlich des Hauptbahnhofs im Bereich Ochsenkopf und Bahnhof Wieblingen/Pfaffengrund. Hier ist der Lärmschutz im Rahmen des geplanten viergleisigen Ausbaus der Strecke Heidelberg-Wieblingen – Heidelberg Hauptbahnhof (Hbf) anhand der Grenzwerte der Verkehrslärmschutz-Verordnung (16. BImSchV) unabhängig von der Lärmaktionsplanung neu zu bewerten.

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 21														
1-01	1-02	1-03	1-04	1-05	1-06	2-01	2-02	2-03	2-04	3-01	3-02	3-03	3-04	4-01
15	6	0	0	0	0	21	0	0	0	0	0	3	18	1
4-02	4-03	4-04	4-05	4-06	4-07	4-08	4-09	4-10	4-11	4-12	5-01	5-02	5-03	5-04
1	10	9	3	5	10	1	1	1	7	11	4	4	9	4
5-05	5-06	5-07	5-08	6-01	6-02	6-03	6-04	6-05	6-06	6-07	6-08	6-09	6-10	6-11
1	1	3	16	1	3	6	4	1	0	11	8	1	4	4
6-12	7-01	7-02	7-03	7-04	7-05	7-06	7-07	7-08	7-09	7-10	7-11	7-12	7-13	7-14
12	1	5	6	8	3	2	9	5	7	4	5	2	2	4
7-15	7-16	7-17	7-18	7-19	7-20	7-21	7-22	7-23	7-24	8-01	8-02	8-03	8-04	8-05
7	7	10	5	2	0	6	2	5	7	8	6	3	2	5
8-06	8-07	8-08	8-09	8-10	8-11	8-12	8-13	8-14	8-15	8-16	8-17	8-18	8-19	8-20
7	5	2	1	3	8	7	0	3	6	12	2	5	9	2
8-21	8-22	8-23	8-24	8-25	8-26	8-27	8-28	9-01	9-02	9-03	9-04	9-05	9-06	9-07
3	4	8	2	6	4	5	3	14	7	0	11	3	4	8
9-08	9-09	9-10	9-11	9-12	9-13	9-14	9-15	10-01	10-02	10-03	10-04	10-05	10-06	10-07
4	6	15	6	0	7	4	7	4	9	5	3	15	0	0
10-08	10-09	10-10	10-11	10-12	10-13	10-14	10-15	11-01	11-02	11-03	11-04	11-04	11-05	12-01
16	2	4	14	1	2	9	7	1	2	1	9	7	1	1
12-02	12-03	12-04	12-05											
14	4	1	0											

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

StrNr	Sanierungsbereich	von km	bis km	GL	SSW	Höhe	SSD	StA	WE	StP
4100	Heidelberg Königstuhl	18,5	18,9	0,4	0	-		1	26	1
4000	Heidelberg-Kirchheim	21,4	22,7	1,3	0	-		1	50	1
4000	Heidelberg	19,1	20,5	1,4	0	-		1	90	1
4000	Heidelberg-Wieblingen -Heidelberg Wieblingen -Heidelberg	14,6 15,5	15,5 16,0	1,4	0	-		1	101	1
4110	Heidelberg-Karlstor-Schlierbach	2,8	7,0	4,2	780	3		1	112	1

StrNr | Streckennummer, GL | Gesamtlänge an km,

aktive Schallschutzmaßnahmen: SSW | Länge der Schallschutzwand in Metern, Höhe | Höhe der Schallschutzwand in Metern,

SSD | Schienenstegdämpfer in Metern, StA¹ | Stand der Sanierung der aktiven Schallschutzmaßnahme

passive Schallschutzmaßnahmen: WE | Anzahl der Wohneinheiten, StP² | Stand der Sanierung der passiv lärmsanierten Wohneinheiten

^{1,2} *Die Maßnahme ist (1) fertiggestellt, (2) im Bau, (3) in Bearbeitung oder (4) in Planung,

(5) Durchführung einer schalltechnischen Untersuchung und (6) geprüft ohne Umsetzung

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	von km	bis km	GL	PKZ	Bem
BW_05_01	4000	Heidelberg	4100	80010	16	19,1	3,1	41,696	X65
BW_05_02	4000	Heidelberg	4100	80010	19,1	19,5	0,4	41,696	X65
BW_05_02	4000	Heidelberg	4100	80010	19,5	20,4	0,9	41,696	X65
-	4000	Heidelberg	3601	80010	13,1	13,2	0,1	41,696	-
-	4000	Heidelberg	3601	80010	13,2	13,266	0,066	41,696	-
-	4000	Heidelberg	3601	80010	13,348	13,4	0,052	41,696	-
-	4000	Heidelberg	3601	80010	13,4	13,5	0,1	41,696	-
-	4000	Heidelberg	3601	80010	13,97	14	0,03	41,696	-
-	4000	Heidelberg	3601	80010	14	14,3	0,3	41,696	-
-	4000	Heidelberg	3601	80010	14,3	14,6	0,3	41,696	-
-	4000	Heidelberg		80010	14,6	15,1	0,5	41,696	X65
-	4000	Heidelberg		80010	15,1	15,2	0,1	41,696	-
-	4000	Heidelberg		80010	15,2	16	0,8	41,696	X65
-	4000	Heidelberg		80010	20,4	20,5	0,1	41,696	X65
-	4000	Heidelberg		80010	20,5	21,1	0,6	41,696	-
-	4000	Heidelberg		80010	21,1	21,4	0,3	41,696	-
-	4000	Heidelberg		80010	21,4	22,7	1,3	41,696	X65
-	4000	Heidelberg		80010	22,7	23,3	0,6	41,696	-
-	4000	Heidelberg		80010	23,413	23,63	0,217	41,696	-
-	4000	Heidelberg		80010	23,723	23,881	0,158	41,696	-
-	4000	Heidelberg		80010	23,911	24,19	0,279	41,696	-
-	4000	Heidelberg		80010	24,505	24,615	0,11	41,696	-
-	4100	Heidelberg		80010	18,371	18,5	0,129	41,696	-
-	4100	Heidelberg		80010	18,5	18,9	0,4	41,696	X65
-	4100	Heidelberg		80010	18,9	19,4	0,5	41,696	X65
-	4100	Heidelberg		80010	19,4	19,444	0,044	41,696	-
-	4100	Heidelberg		80010	21,911	22	0,089	41,696	-
-	4100	Heidelberg		80010	22	22,2	0,2	41,696	-
-	4100	Heidelberg		80010	22,2	22,215	0,015	41,696	-
-	4110	Heidelberg		80010	2,6	2,8	0,2	41,696	X65
-	4110	Heidelberg		80010	2,8	3,3	0,5	41,696	X65
-	4110	Heidelberg		80010	3,3	3,444	0,144	41,696	X65
-	4110	Heidelberg		80010	3,608	3,7	0,092	41,696	X65
-	4110	Heidelberg		80010	3,7	3,8	0,1	41,696	X65
-	4110	Heidelberg		80010	3,9	6,8	2,9	41,696	X65
-	4110	Heidelberg		80010	8,594	8,6	0,006	41,696	-
-	4110	Heidelberg		80010	8,6	8,7	0,1	41,696	-

LP-Nr | Nummer der Lärmschwerpunkte, **StrNr** | Streckennummer, **SaAb** | Nummer des Sanierungsabschnittes

GL | Gesamtlänge an km, **PKZ** = Priorisierungskennziffer des Sanierungsabschnittes

Bem | Bemerkung (X65: auf 65 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A), X57: auf 57 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A),

V: Lärmvorsorge, M: Machbarkeitsstudie)

Heilbronn

Anzahl der Einwohnenden: 125.113

Anzahl der Belasteten für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)

45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	≥ 70
1.722	729	161	4	1	0

Anzahl der Belasteten für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)

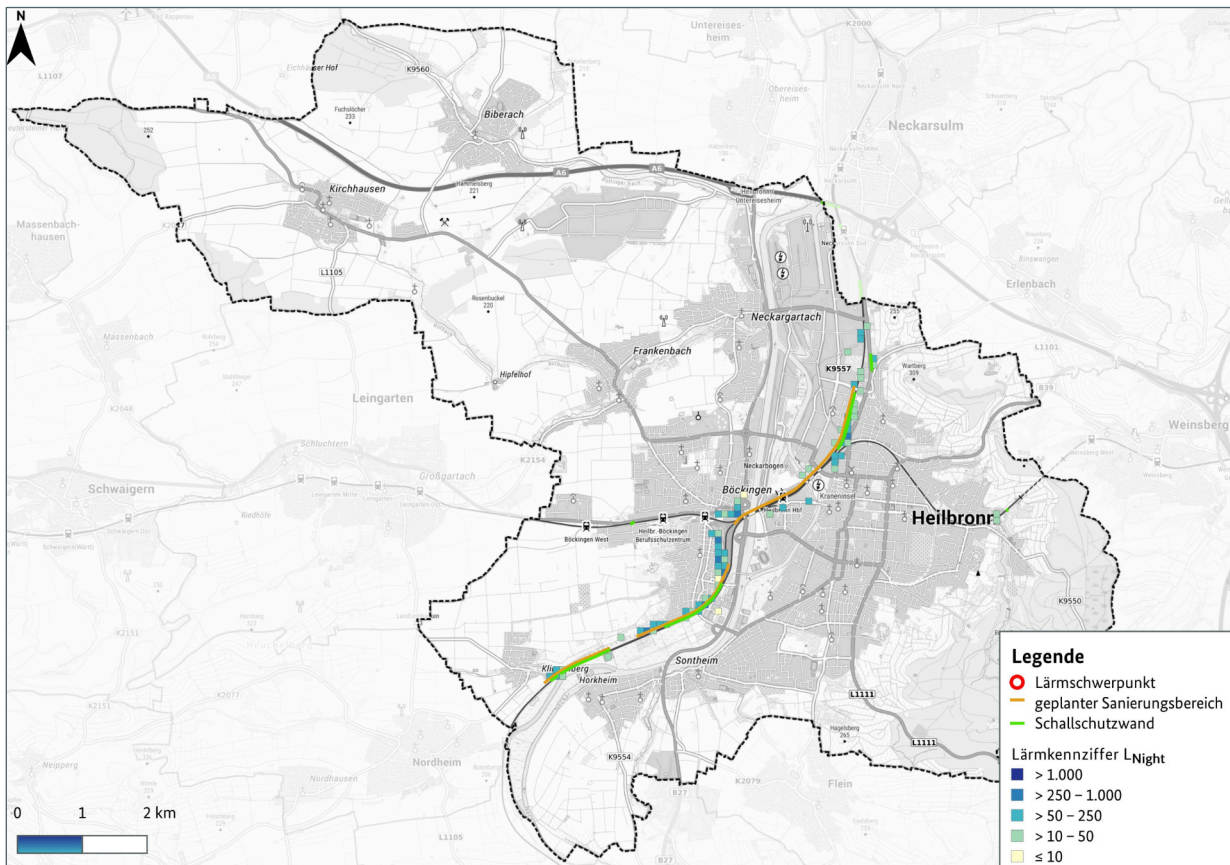
55-59	60-64	65-69	70-74	≥ 75
976	275	14	2	0

Pegelbereich in dB(A)	Belastete			
	Fläche (km ²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude
> 55	4,199	603	13	0
> 65	0,778	7	3	0
> 75	0,014	0	0	0

geschätzte Fälle starker HA*/HSD**

L _{DEN}	L _{Night}	Lärmkennziffer (LKZ)	
193	78	L _{DEN}	L _{Night}
		4.079	7.125

*Belästigung (high annoyance) / **Schlafstörung (high sleep disturbance)



Stellungnahme des Ballungsraumes Heilbronn

Heilbronn ist Oberzentrum und der infrastrukturell gut angebundene Schwerpunkt von Industrie, Handel und Gewerbe sowie kultureller und administrativer Mittelpunkt des eigenständigen Wirtschaftsraumes Region Heilbronn-Franken.

Lage und Größe: am Neckar nördlich von Stuttgart, am Schnittpunkt von A 81 und A6 sowie von B27, B39 und B293; Einwohnerzahl rund 130 000; Hauptbahnlinien sind die Strecke Stuttgart-Heilbronn-Würzburg und Heilbronn-Mannheim- Nord-Südausdehnung 13 Kilometer; Ost-West Ausdehnung 19 Kilometer

Als Ballungsraum der Stufe II ist Heilbronn nach § 47 Bundesimmissionsschutzgesetz verpflichtet einen Lärmaktionsplan zur Regelung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen aufzustellen. Zu berücksichtigen sind die Lärmquellen Straße, Stadtbahn, IE- und Hafenanlagen und Haupteisenbahnstrecken (Bahn).

Für die Haupteisenbahnstrecken wurden im Rahmen der Sanierungsplanung der Bahn in Heilbronn 2018 vier Schallschutzwände durch die Deutsche Bahn errichtet.

Lärmschutzwand Theodor-Heuss-Straße, Ortsteil Klingenberg 805 Meter, Lärmschutzwand Ortsteil Böckingen 1110 Meter, Lärmschutzwand 3 und 4 Bereich Sülmer Tor, 574 Meter und 705 Meter. Ergänzend erfolgte im Rahmen der Lärmsanierung ein Lärmschutzfensterprogramm der Bahn soweit Sanierungswerte trotz der Lärmschutzwände weiterhin überschritten waren. Geschätzte Anzahl der entlasteten Personen: 645 Wohnungen bzw. 1367 Personen, bei einer Annahme von 2,1 Personen pro Wohnung.

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 8														
1-01	1-02	1-03	1-04	1-05	1-06	2-01	2-02	2-03	2-04	3-01	3-02	3-03	3-04	4-01
4	4	0	0	0	0	6	2	0	0	0	0	1	7	0
4-02	4-03	4-04	4-05	4-06	4-07	4-08	4-09	4-10	4-11	4-12	5-01	5-02	5-03	5-04
0	2	6	2	1	3	1	1	1	2	3	1	3	2	2
5-05	5-06	5-07	5-08	6-01	6-02	6-03	6-04	6-05	6-06	6-07	6-08	6-09	6-10	6-11
1	0	1	6	2	1	2	1	1	0	4	2	0	0	0
6-12	7-01	7-02	7-03	7-04	7-05	7-06	7-07	7-08	7-09	7-10	7-11	7-12	7-13	7-14
8	0	2	3	3	0	0	0	8	0	2	2	4	0	0
7-15	7-16	7-17	7-18	7-19	7-20	7-21	7-22	7-23	7-24	8-01	8-02	8-03	8-04	8-05
5	3	6	1	1	0	3	3	0	2	1	1	3	1	0
8-06	8-07	8-08	8-09	8-10	8-11	8-12	8-13	8-14	8-15	8-16	8-17	8-18	8-19	8-20
2	5	0	0	2	2	4	0	0	2	6	3	2	0	2
8-21	8-22	8-23	8-24	8-25	8-26	8-27	8-28	9-01	9-02	9-03	9-04	9-05	9-06	9-07
0	2	3	2	4	2	0	1	3	4	1	5	3	0	3
9-08	9-09	9-10	9-11	9-12	9-13	9-14	9-15	10-01	10-02	10-03	10-04	10-05	10-06	10-07
4	1	4	3	1	2	4	0	0	4	3	0	7	0	0
10-08	10-09	10-10	10-11	10-12	10-13	10-14	10-15	11-01	11-02	11-03	11-04	11-04	11-05	12-01
6	2	1	6	0	0	4	3	0	0	2	0	5	1	1
12-02	12-03	12-04	12-05											
6	1	0	0											

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

StrNr	Sanierungsbereich	von km	bis km	GL	SSW	Höhe	SSD	StA	WE	StP
4900	Heilbronn Knoten -Klingenberg -Nord	47,0	56,1	9,1	3.165	3		1	12	1

StrNr | Streckennummer, GL | Gesamtlänge an km,

aktive Schallschutzmaßnahmen: SSW | Länge der Schallschutzwand in Metern, Höhe | Höhe der Schallschutzwand in Metern,

SSD | Schienenstegdämpfer in Metern, StA¹ | Stand der Sanierung der aktiven Schallschutzmaßnahme

passive Schallschutzmaßnahmen: WE | Anzahl der Wohneinheiten, StP² | Stand der Sanierung der passiv lärmsanierten Wohneinheiten

^{1,2} *Die Maßnahme ist (1) fertiggestellt, (2) im Bau, (3) in Bearbeitung oder (4) in Planung,

(5) Durchführung einer schalltechnischen Untersuchung und (6) geprüft ohne Umsetzung

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	von km	bis km	GL	PKZ	Bem
-	4900	Heilbronn		80043	47,592	47,6	0,008	3,846	-
-	4900	Heilbronn	4910	80043	47,6	48,7	1,1	3,846	X57
-	4900	Heilbronn	4910	80043	49,192	49,2	0,008	3,846	-
-	4900	Heilbronn	4910	80043	49,2	51,1	1,9	3,846	X57
-	4900	Heilbronn		80043	51,1	51,14	0,04	3,846	-
-	4900	Heilbronn		80043	51,14	51,51	0,37	3,846	X57
-	4900	Heilbronn		80043	51,51	51,516	0,006	3,846	-
-	4900	Heilbronn	4910, 4950	80043	51,745	51,8	0,055	3,846	-
-	4900	Heilbronn	4910, 4950	80043	51,8	52	0,2	3,846	X57
-	4900	Heilbronn	4910, 4950	80043	52	52,1	0,1	3,846	-
-	4900	Heilbronn	4910, 4950	80043	52,1	53	0,9	3,846	X57
-	4900	Heilbronn	4910, 4950	80043	53	53,07	0,07	3,846	X57
-	4900	Heilbronn	4910, 4950	80043	53,07	53,2	0,13	3,846	-
-	4900	Heilbronn	4910, 4950	80043	53,2	54,7	1,5	3,846	X57
-	4900	Heilbronn		80043	54,7	55,1	0,4	3,846	X57
-	4900	Heilbronn		80043	55,1	55,3	0,2	3,846	X57
-	4900	Heilbronn		80043	55,3	55,37	0,07	3,846	-
-	4900	Heilbronn		80043	55,37	55,5	0,13	3,846	X57
-	4900	Heilbronn		80043	55,571	55,6	0,029	3,846	-
-	4900	Heilbronn		80043	55,6	55,7	0,1	3,846	X57
-	4900	Heilbronn		80043	55,7	55,748	0,048	3,846	-
-	4900	Heilbronn		80043	55,845	56,001	0,156	3,846	-
-	4950	Heilbronn		80016	114,332	114,432	0,1	4,46	-
-	4950	Heilbronn		80016	116,507	116,631	0,124	4,46	-

LP-Nr | Nummer der Lärmschwerpunkte, **StrNr** | Streckennummer, **SaAb** | Nummer des Sanierungsabschnittes

GL | Gesamtlänge an km, **PKZ** = Priorisierungskennziffer des Sanierungsabschnittes

Bem | Bemerkung (X65: auf 65 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A), X57: auf 57 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A),

V: Lärmvorsorge, M: Machbarkeitsstudie)

Herne

Anzahl der Einwohnenden: 156.490

Anzahl der Belasteten für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)

45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	≥ 70
11.727	5.978	2.152	192	22	1

Anzahl der Belasteten für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)

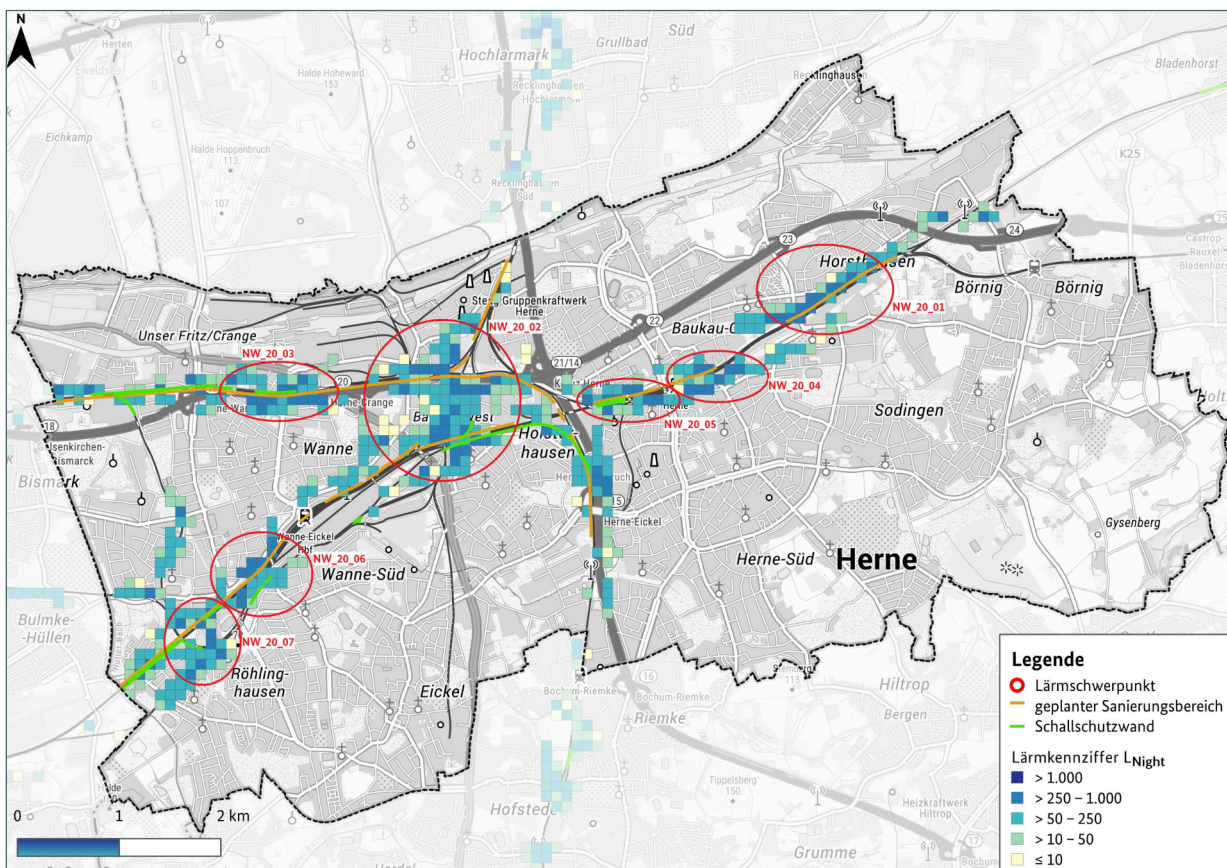
55-59	60-64	65-69	70-74	≥ 75
7.609	3.032	485	34	1

Pegelbereich in dB(A)	Belastete			
	Fläche (km ²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude
> 55	8,018	5.314	22	4
> 65	2,110	247	1	2
> 75	0,109	0	0	0

geschätzte Fälle starker HA*/HSD**

L _{DEN}	L _{Night}	Lärmkennziffer (LKZ)	L _{Night}
1.800	783	42.862	71.445

*Belästigung (high annoyance) / **Schlafstörung (high sleep disturbance)



Stellungnahme des Ballungsraumes Herne

Der Ballungsraum Herne hat keine Stellungnahme eingereicht.

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

[illegible]

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

StrNr	Sanierungsbereich	von km	bis km	GL	SSW	Höhe	SSD	StA	WE	StP
2153	Herne	24,1	28,2							
2200	- Crange Ost	2,3	3,6	5,8	2.510	3		1	10	1
2204	- Unser Fritz	4,2	4,6							
	- Baukau									
2200		1,7	2,3							
2201	Herne/Wanne-Eickel	1,7	2,4							
2202	- Baukau	22,2	25,1							
2205	- Hilgenbrink	1,5	2,3	15,4	4.675	3		2	186	1
2230	- Vor dem Hofe	8,1	8,9							
2231	- Holsterhausen	3,2	4,1							
2650		92,0	102,2							

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	von km	bis km	GL	PKZ	Bem
NW_20_01	2650	Herne	2208	50014	99,684	99,7	0,016	16,574	-
NW_20_01	2650	Herne	2208	50014	99,7	99,8	0,1	16,574	X65
NW_20_01	2650	Herne	2208	50014	99,8	100	0,2	16,574	X65
NW_20_01	2650	Herne	2208	50014	100	100,35	0,35	16,574	X65
NW_20_01	2650	Herne	2208	50014	100,35	100,7	0,35	16,574	-
NW_20_02	2153	Herne	2200, 2201, 2221	50014	23,3	24,218	0,918	16,574	X57
NW_20_02	2153	Herne	2207	50014	24,218	24,355	0,137	16,574	X57
NW_20_02	2153	Herne	2207	50014	24,355	25	0,645	16,574	X57
NW_20_02	2200	Herne	2204, 2208, 2650	50014	1,157	1,249	0,092	16,574	-
NW_20_02	2200	Herne	2204, 2208, 2650	50014	1,249	1,258	0,009	16,574	-
NW_20_02	2200	Herne	2204, 2208, 2650	50014	1,389	1,426	0,037	16,574	-
NW_20_02	2200	Herne	2204, 2208, 2650	50014	1,426	1,453	0,027	16,574	-
NW_20_02	2200	Herne	2204, 2208, 2650	50014	1,453	1,527	0,074	16,574	X65
NW_20_02	2200	Herne	2208, 2650	50014	1,528	1,589	0,061	16,574	X65
NW_20_02	2200	Herne	2201, 2207	50014	2,773	2,8	0,027	16,574	-
NW_20_02	2207	Herne	2200	50014	0,415	0,622	0,207	16,574	-
NW_20_02	2650	Herne	2200, 2204, 2208	50014	95,507	95,638	0,131	16,574	-
NW_20_02	2650	Herne	2204, 2208	50014	95,828	95,9	0,072	16,574	X65
NW_20_02	2650	Herne	2201, 2202, 2204, 2208	50014	95,9	96,1	0,2	16,574	X65
NW_20_02	2650	Herne	2201, 2202, 2208	50014	96,1	96,221	0,121	16,574	X65
NW_20_02	2650	Herne	2201, 2202, 2208	50014	96,221	96,3	0,079	16,574	X65
NW_20_02	2650	Herne	2201, 2202, 2208	50014	96,3	96,341	0,041	16,574	X65
NW_20_02	2650	Herne	2202, 2208	50014	96,341	96,4	0,059	16,574	X65
NW_20_02	2650	Herne	2202, 2208	50014	96,4	96,5	0,1	16,574	X65
NW_20_02	2650	Herne	2202, 2208	50014	96,5	96,76	0,26	16,574	X65
NW_20_03	2153	Herne	2207	50014	25,2	27,466	2,266	16,574	X65
NW_20_04	2650	Herne	2208, 2212, 2221	50014	98,302	98,4	0,098	16,574	-
NW_20_04	2650	Herne	2208, 2212, 2221	50014	98,4	98,6	0,2	16,574	X65
NW_20_04	2650	Herne	2208, 2212, 2221	50014	98,6	98,8	0,2	16,574	X65
NW_20_04	2650	Herne	2208	50014	98,8	98,84	0,04	16,574	-
NW_20_05	2650	Herne	2208, 2212, 2221	50014	97,6	97,9	0,3	16,574	X65
NW_20_05	2650	Herne	2208, 2212, 2221	50014	97,95	98,25	0,3	16,574	X65
NW_20_06	2650	Herne	2239	50014	93	93,6	0,6	16,574	X65
NW_20_06	2650	Herne	2200, 2204, 2208, 2239	50014	93,6	94,21	0,61	16,574	X65
NW_20_06	2650	Herne	2200, 2208	50014	94,21	94,221	0,011	16,574	-
NW_20_07	2650	Herne	2204, 2205, 2239	50014	92,7	93	0,3	16,574	X65

StrNr | Streckennummer, GL | Gesamtlänge an km,

aktive Schallschutzmaßnahmen: SSW | Länge der Schallschutzwand in Metern, Höhe | Höhe der Schallschutzwand in Metern,

SSD | Schienenstegdämpfer in Metern, StA¹ | Stand der Sanierung der aktiven Schallschutzmaßnahme

passive Schallschutzmaßnahmen: WE | Anzahl der Wohneinheiten, StP² | Stand der Sanierung der passiv lärmsanierten Wohneinheiten

^{1,2} *Die Maßnahme ist (1) fertiggestellt, (2) im Bau, (3) in Bearbeitung oder (4) in Planung,

(5) Durchführung einer schalltechnischen Untersuchung und (6) geprüft ohne Umsetzung

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	von km	bis km	GL	PKZ	Bem
-	2153	Herne		50028	20,765	20,803	0,038	29,855	-
-	2153	Herne		50014	20,832	21,1	0,268	16,574	-
-	2153	Herne		50014	21,1	21,2	0,100	16,574	-
-	2153	Herne		50014	21,2	21,3	0,100	16,574	-
-	2153	Herne		50014	21,3	21,6	0,300	16,574	-
-	2153	Herne		50014	21,6	21,628	0,028	16,574	-
-	2153	Herne		50014	21,663	21,7	0,037	16,574	-
-	2153	Herne	2202, 2212	50014	21,7	22,198	0,498	16,574	-
-	2153	Herne	2202, 2212	50014	22,198	22,2	0,002	16,574	X65
-	2153	Herne	2202, 2212	50014	22,2	22,738	0,538	16,574	X65
-	2153	Herne		50014	22,738	22,903	0,165	16,574	-
-	2153	Herne	2208, 2650	50014	22,903	23,011	0,108	16,574	X65
-	2153	Herne		50014	23,011	23,1	0,089	16,574	-
-	2153	Herne	2221	50014	23,1	23,3	0,2	16,574	-
-	2153	Herne	2207	50014	25	25,2	0,2	16,574	-
-	2153	Herne	2204	50014	27,466	27,513	0,047	16,574	X65
-	2153	Herne	2204	50014	27,513	28,144	0,631	16,574	X65
-	2200	Herne		50014	1,589	1,669	0,08	16,574	-
-	2200	Herne		50014	1,677	2,05	0,373	16,574	-
-	2200	Herne		50014	2,224	2,324	0,1	16,574	-
-	2200	Herne	2201, 2207, 2221	50014	2,8	3,1	0,3	16,574	X65
-	2200	Herne	2221	50014	3,1	3,6	0,5	16,574	X65
-	2200	Herne	2221	50014	3,6	3,614	0,014	16,574	-
-	2204	Herne		50014	0,929	1,029	0,1	16,574	-
-	2650	Herne	2239	50014	92,035	92,1	0,065	16,574	-
-	2650	Herne	2239	50014	92,1	92,7	0,6	16,574	X65
-	2650	Herne	2200, 2208	50014	94,459	94,559	0,1	16,574	-
-	2650	Herne	2200, 2208	50014	94,777	94,861	0,084	16,574	-
-	2650	Herne	2200, 2208	50014	94,861	94,962	0,101	16,574	X65
-	2650	Herne	2200, 2208	50014	94,962	95,04	0,078	16,574	-
-	2650	Herne	2200, 2204, 2208	50014	95,04	95,18	0,14	16,574	X65
-	2650	Herne	2200, 2204, 2208	50014	95,25	95,37	0,12	16,574	X65
-	2650	Herne	2200, 2204, 2208	50014	95,37	95,395	0,025	16,574	-
-	2650	Herne	2208	50014	100,7	100,8	0,1	16,574	X65
-	2650	Herne	2208	50014	100,8	100,88	0,08	16,574	X65
-	2650	Herne	2208, 2211	50014	100,88	100,924	0,044	16,574	-
-	2650	Herne		50014	101,601	101,65	0,049	16,574	-
-	2650	Herne		50014	101,65	101,76	0,11	16,574	X57
-	2650	Herne		50014	101,76	101,783	0,023	16,574	-
-	2650	Herne		50014	101,813	101,85	0,037	16,574	-
-	2650	Herne		50014	101,85	102	0,15	16,574	X65

LP-Nr | Nummer der Lärmschwerpunkte, **StrNr** | Streckennummer, **SaAb** | Nummer des Sanierungsabschnittes

GL | Gesamtlänge an km, **PKZ** = Priorisierungskennziffer des Sanierungsabschnittes

Bem | Bemerkung (X65: auf 65 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A), X57: auf 57 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A),

V: Lärmvorsorge, M: Machbarkeitsstudie)

Hildesheim

Anzahl der Einwohnenden: 101.744

Anzahl der Belasteten für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)

45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	≥ 70
3.455	1.902	946	422	45	1

Anzahl der Belasteten für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)

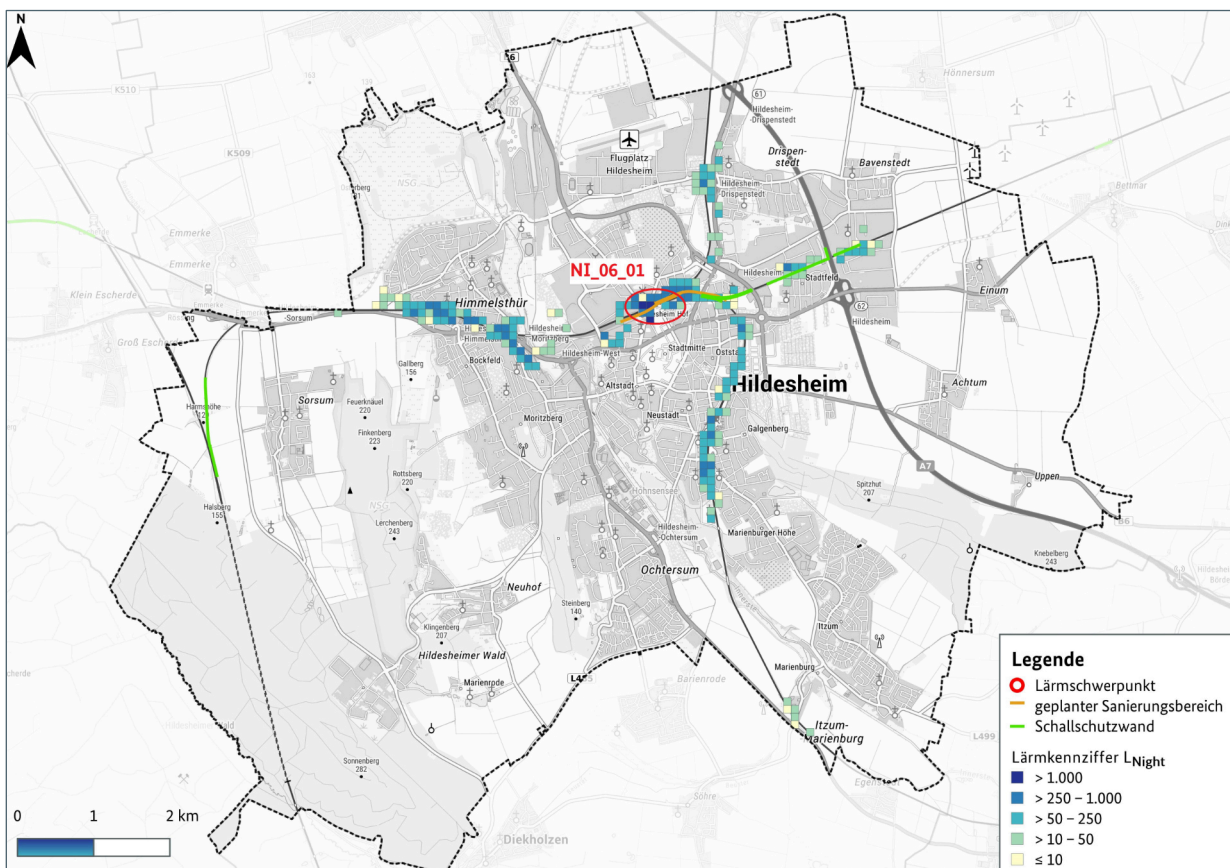
55-59	60-64	65-69	70-74	≥ 75
2.294	1.278	503	146	2

Pegelbereich in dB(A)	Belastete			
	Fläche (km ²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude
> 55	7,792	2.011	2	0
> 65	1,620	310	0	0
> 75	0,151	1	0	0

geschätzte Fälle starker HA*/HSD**

L_{DEN}	L_{Night}	Lärmkennziffer (LKZ)	
770	368	L_{DEN}	L_{Night}
		22.096	32.857

*Belästigung (high annoyance) / **Schlafstörung (high sleep disturbance)



Stellungnahme des Ballungsraumes Hildesheim

Der Ballungsraum Hildesheim hat keine Stellungnahme eingereicht.

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 27														
1-01	1-02	1-03	1-04	1-05	1-06	2-01	2-02	2-03	2-04	3-01	3-02	3-03	3-04	4-01
21	6	0	0	0	0	27	0	0	0	0	0	4	23	1
4-02	4-03	4-04	4-05	4-06	4-07	4-08	4-09	4-10	4-11	4-12	5-01	5-02	5-03	5-04
3	6	17	3	5	11	7	0	4	8	15	1	8	13	4
5-05	5-06	5-07	5-08	6-01	6-02	6-03	6-04	6-05	6-06	6-07	6-08	6-09	6-10	6-11
0	1	4	22	1	4	14	7	1	5	8	13	0	1	5
6-12	7-01	7-02	7-03	7-04	7-05	7-06	7-07	7-08	7-09	7-10	7-11	7-12	7-13	7-14
21	1	1	4	21	5	7	5	10	14	5	3	4	7	6
7-15	7-16	7-17	7-18	7-19	7-20	7-21	7-22	7-23	7-24	8-01	8-02	8-03	8-04	8-05
2	12	18	5	1	2	11	5	5	6	8	4	4	11	7
8-06	8-07	8-08	8-09	8-10	8-11	8-12	8-13	8-14	8-15	8-16	8-17	8-18	8-19	8-20
5	8	7	3	2	9	13	0	2	6	19	4	3	13	6
8-21	8-22	8-23	8-24	8-25	8-26	8-27	8-28	9-01	9-02	9-03	9-04	9-05	9-06	9-07
3	6	13	5	11	7	8	1	22	3	2	22	5	0	12
9-08	9-09	9-10	9-11	9-12	9-13	9-14	9-15	10-01	10-02	10-03	10-04	10-05	10-06	10-07
7	8	15	7	5	10	10	7	1	8	18	3	21	2	0
10-08	10-09	10-10	10-11	10-12	10-13	10-14	10-15	11-01	11-02	11-03	11-04	11-04	11-05	12-01
22	4	2	21	3	0	14	13	1	0	2	3	14	6	4
12-02	12-03	12-04	12-05											
11	9	1	0											

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

Für den Ballungsraum Hildesheim liegen keine Daten in Anlage 1 (in Bearbeitung befindliche oder fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche) vor.

LP-Nr | Nummer der Lärmschwerpunkte, **StrNr** | Streckennummer, **weitere Streckennummern** | weitere Streckennummern,

SaAb | Nummer des Sanierungsabschnittes, **SSW** | von km, **bis km** | bis km, **GL** | Gesamtlänge an km, **PKZ** = Priorisierungskennziffer des Sanierungsabschnittes, **Bem** | Bemerkung, X65: auf 65 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A),

X57: auf 57 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A), V: Lärmvorsorge, M: Machbarkeitsstudie

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	von km	bis km	GL	PKZ	Bem
NI_06_01	1770	Hildesheim	1772, 1773	30042	40,325	40,952	0,627	16,354	-
NI_06_01	1770	Hildesheim	1773	30042	40,952	41	0,048	16,354	-
NI_06_01	1773	Hildesheim	1770, 1772	30042	40,571	41,109	0,538	16,354	-
-	1770	Hildesheim	1773	30042	41	41,2	0,2	16,354	-
-	1773	Hildesheim	1772	30042	41,124	41,176	0,052	16,354	-
-	1773	Hildesheim	1772	30042	41,176	41,2	0,024	16,354	-
-	1773	Hildesheim	1772	30042	41,2	41,487	0,287	16,354	-
-	1770	Hildesheim		30042	38,5	39	0,5	16,354	-
-	1770	Hildesheim		30042	39	39,014	0,014	16,354	-
-	1770	Hildesheim		30042	39,47	39,57	0,1	16,354	-
-	1770	Hildesheim		30042	39,606	39,8	0,194	16,354	-
-	1770	Hildesheim		30042	39,8	39,9	0,1	16,354	-
-	1770	Hildesheim		30042	39,92	40	0,08	16,354	-
-	1770	Hildesheim		30042	40	40,325	0,325	16,354	-
-	1770	Hildesheim		30042	41,2	41,6	0,4	16,354	-
-	1770	Hildesheim		30042	41,6	41,642	0,042	16,354	-
-	1770	Hildesheim		30042	41,74	41,841	0,101	16,354	-
-	1770	Hildesheim		30042	41,857	41,9	0,043	16,354	-
-	1770	Hildesheim		30042	41,9	42	0,1	16,354	-
-	1770	Hildesheim		30042	42	42,061	0,061	16,354	-
-	1770	Hildesheim		30042	42,183	42,284	0,101	16,354	-
-	1770	Hildesheim		30042	42,487	42,5	0,013	16,354	-
-	1770	Hildesheim		30042	42,5	44,2	1,7	16,354	-
-	1770	Hildesheim		30042	44,2	44,298	0,098	16,354	-
-	1770	Hildesheim		30042	44,393	44,4	0,007	16,354	-
-	1770	Hildesheim		30042	44,4	44,5	0,1	16,354	-
-	1772	Hildesheim		30042	41,492	41,7	0,208	16,354	-
-	1772	Hildesheim		30042	41,7	41,8	0,1	16,354	-
-	1772	Hildesheim		30042	41,8	41,828	0,028	16,354	-
-	1772	Hildesheim		30042	41,855	42,3	0,445	16,354	-
-	1772	Hildesheim		30042	42,3	42,9	0,6	16,354	-
-	1772	Hildesheim		30042	43,067	43,1	0,033	16,354	-
-	1772	Hildesheim		30042	43,1	43,3	0,2	16,354	-
-	1772	Hildesheim		30042	43,3	43,682	0,382	16,354	-
-	1772	Hildesheim		30042	43,725	43,825	0,1	16,354	-
-	1773	Hildesheim		30042	41,487	44,5	3,013	16,354	-
-	1773	Hildesheim		30042	44,5	44,706	0,206	16,354	-
-	1773	Hildesheim		30042	44,9	45,2	0,3	16,354	-
-	1773	Hildesheim		30042	45,2	45,305	0,105	16,354	-
-	1773	Hildesheim		30042	47,1	47,4	0,3	16,354	-
-	1773	Hildesheim		30042	47,4	47,423	0,023	16,354	-
-	1773	Hildesheim		30042	47,59	47,6	0,01	16,354	-
-	1773	Hildesheim		30042	47,6	47,7	0,1	16,354	-

LP-Nr | Nummer der Lärmschwerpunkte, **StrNr** | Streckennummer, **SaAb** | Nummer des Sanierungsabschnittes

GL | Gesamtlänge an km, **PKZ**= Priorisierungskennziffer des Sanierungsabschnittes

Bem | Bemerkung (X65: auf 65 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A), X57: auf 57 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A),

V: Lärmvorsorge, M: Machbarkeitsstudie)

Ingolstadt

Anzahl der Einwohnenden: 143.321

Anzahl der Belasteten für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)

45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	≥ 70
7.548	2.645	971	360	71	0

Anzahl der Belasteten für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)

55-59	60-64	65-69	70-74	≥ 75
3.270	1.317	527	106	0

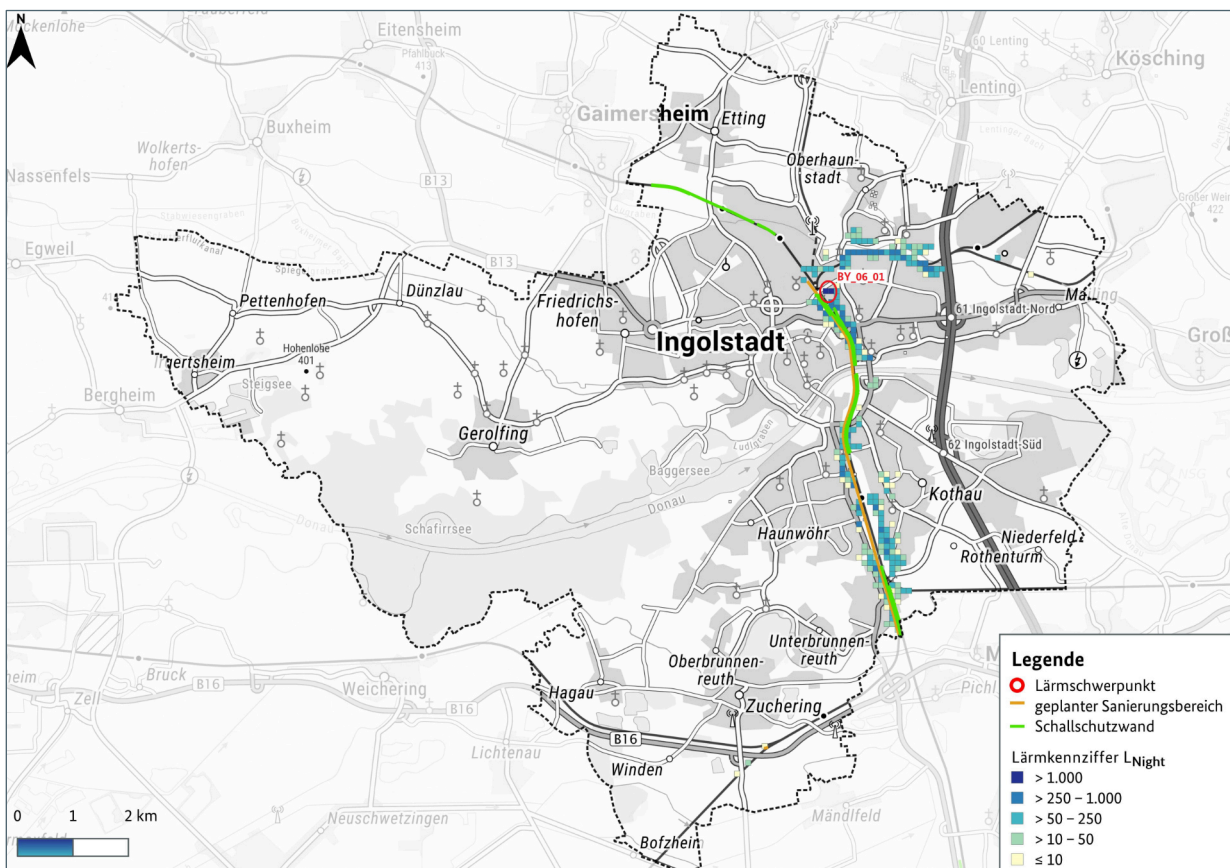
Pegelbereich in dB(A)	Belastete			
	Fläche (km ²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude
> 55	9,460	2.486	10	2
> 65	2,153	302	0	0
> 75	0,356	0	0	0

geschätzte Fälle starker HA*/HSD**

L_{DEN}	L_{Night}	L_{DEN}	L_{Night}
902	423	23.885	37.849

Lärmkennziffer (LKZ)

*Belästigung (high annoyance) / **Schlafstörung (high sleep disturbance)



Stellungnahme des Ballungsraumes Ingolstadt

Ingolstadt liegt auf halbem Weg zwischen den Verkehrsknotenpunkten München und Nürnberg. Die Hauptbahnstrecke tangiert den Stadtkern im Osten.

Im Jahre 2006 hat die Deutsche Bahn die ICE-Trasse Ingolstadt-Nürnberg (Bahnstrecke 5934) in Betrieb genommen. Sie beginnt am Nordbahnhof (km 86,7), wird im Bereich des Betriebsgeländes der AUDI AG unterirdisch geführt und verläuft parallel zur BAB 9 nach Nürnberg. Zur Ertüchtigung des Streckennetzes wurden die beiden Streckengleise zwischen Hauptbahnhof (km 81,0) und Nordbahnhof seitlich in westlicher Richtung verschoben und durch ein drittes Streckengleis ergänzt.

Diese Maßnahme erfüllte die Merkmale einer wesentlichen Änderung eines Schienenweges im Sinne der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Da die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV erheblich überschritten wurden, war die Errichtung von Schallschutzwänden beidseitig der Trasse erforderlich.

Bereits im Jahre 1995 ging eine neu errichtete Bahnstrecke in Betrieb, die die bisher getrennt geführten Bahnstrecken 5381 Ingolstadt-Neuoffingen und 5382 Ingolstadt-Augsburg aufnimmt. Die Strecke verzweigt sich jetzt an der südlichen Stadtgrenze. Im Vollzug der Verkehrslärmschutzverordnung wurde die neue Gleistrasse im Bereich des Stadtteils Unsernherrn mit Schallschutzwänden ausgestattet.

Die Bahnstrecke 5501 von München nach Ingolstadt ist in dem Abschnitt zwischen dem Hauptbahnhof und der südlichen Stadtgrenze (km 79,3 bis km 80,9) baulich nicht verändert worden. Es fehlt daher aktiver Schallschutz. Die Bedingungen für eine freiwillige Lärmsanierung sind insbesondere nach Wegfall des Schienenbonus und der Absenkung der Auslösewerte um 3 dB(A) auf nunmehr 64 dB(A) zur Tag- und 54 dB(A) zur Nachtzeit (allgemeine Wohngebiete) in diesem Streckenabschnitt gegeben.

Die Bahnstrecke 5386 verbindet den Nordbahnhof mit der Gunvor Raffinerie. Die Strecke sollte auf Möglichkeiten einer Lärmsanierung untersucht werden.

Die Bürger der Stadt Ingolstadt erhoffen sich von der Deutschen Bahn aktiven Schallschutz im Sinne einer Lärmsanierung. Die Deutsche Bahn sollte auch die bestehenden Schallschutzwände auf eine Einhaltung der abgesenkten Auslösewerte überprüfen und diese gegebenenfalls durch höhere Schallschutzwände ersetzen.

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 2														
1-01	1-02	1-03	1-04	1-05	1-06	2-01	2-02	2-03	2-04	3-01	3-02	3-03	3-04	4-01
2	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	1	0	1	0
4-02	4-03	4-04	4-05	4-06	4-07	4-08	4-09	4-10	4-11	4-12	5-01	5-02	5-03	5-04
0	1	1	0	0	1	1	0	0	1	1	0	0	1	1
5-05	5-06	5-07	5-08	6-01	6-02	6-03	6-04	6-05	6-06	6-07	6-08	6-09	6-10	6-11
0	0	0	2	0	0	1	1	0	0	1	1	0	0	0
6-12	7-01	7-02	7-03	7-04	7-05	7-06	7-07	7-08	7-09	7-10	7-11	7-12	7-13	7-14
2	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	0	2	0	0
7-15	7-16	7-17	7-18	7-19	7-20	7-21	7-22	7-23	7-24	8-01	8-02	8-03	8-04	8-05
0	2	1	0	1	0	0	1	0	1	1	1	0	0	0
8-06	8-07	8-08	8-09	8-10	8-11	8-12	8-13	8-14	8-15	8-16	8-17	8-18	8-19	8-20
0	1	1	0	0	1	1	0	0	0	2	0	0	1	1
8-21	8-22	8-23	8-24	8-25	8-26	8-27	8-28	9-01	9-02	9-03	9-04	9-05	9-06	9-07
0	0	1	1	0	0	2	0	2	0	0	2	0	0	1
9-08	9-09	9-10	9-11	9-12	9-13	9-14	9-15	10-01	10-02	10-03	10-04	10-05	10-06	10-07
1	0	2	0	0	1	1	0	0	2	0	0	2	0	0
10-08	10-09	10-10	10-11	10-12	10-13	10-14	10-15	11-01	11-02	11-03	11-04	11-04	11-05	12-01
2	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0	1	0	1	1
12-02	12-03	12-04	12-05											
0	1	0	0											

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

StrNr	Sanierungsbereich	von km	bis km	GL	SSW	Höhe	SSD	StA	WE	StP
5501	Ingolstadt-Unsernherrn	78,5	81,4	2,9	0	-		1	0	1
5501	Ingolstadt Nord	84,2	89,0	4,8	0	-		1	1	1

StrNr | Streckennummer, GL | Gesamtlänge an km,

aktive Schallschutzmaßnahmen: SSW | Länge der Schallschutzwand in Metern, Höhe | Höhe der Schallschutzwand in Metern,

SSD | Schienenstegdämpfer in Metern, StA¹ | Stand der Sanierung der aktiven Schallschutzmaßnahme

passive Schallschutzmaßnahmen: WE | Anzahl der Wohneinheiten, StP² | Stand der Sanierung der passiv lärmsanierten Wohneinheiten

^{1,2} *Die Maßnahme ist (1) fertiggestellt, (2) im Bau, (3) in Bearbeitung oder (4) in Planung,

(5) Durchführung einer schalltechnischen Untersuchung und (6) geprüft ohne Umsetzung

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	von km	bis km	GL	PKZ	Bem
BY_06_01	5501	Ingolstadt	5386, 5851, 5934	90043	84,3	84,9	0,6	30,08	X57
-	5501	Ingolstadt	5382	90043	78,36	78,5	0,14	30,08	-
-	5501	Ingolstadt	5382, 5851	90043	78,5	81,4	2,9	30,08	X65
-	5501	Ingolstadt	5851	90043	81,4	82,9	1,5	30,08	-
-	5501	Ingolstadt	5851	90043	82,9	83	0,1	30,08	-
-	5501	Ingolstadt	5851	90043	83	83,1	0,1	30,08	-
-	5501	Ingolstadt	5851	90043	83,1	83,171	0,071	30,08	-
-	5501	Ingolstadt	5851	90043	83,227	83,3	0,073	30,08	-
-	5501	Ingolstadt	5386, 5851, 5934	90043	83,3	84,2	0,9	30,08	-
-	5501	Ingolstadt	5386, 5851, 5934	90043	84,2	84,3	0,1	30,08	X57
-	5501	Ingolstadt	5386, 5934	90043	84,9	85	0,1	30,08	-
-	5501	Ingolstadt	5934	90043	85	85,1	0,1	30,08	X57
-	5501	Ingolstadt		90043	85,1	85,4	0,3	5,372	-
-	5501	Ingolstadt		90043	85,4	85,498	0,098	5,372	-
-	5501	Ingolstadt		90043	85,637	85,743	0,106	5,372	-
-	5501	Ingolstadt		90082	88,8	89	0,2	4,437	X57
-	5501	Ingolstadt		90082	89	89,039	0,039	4,437	-
-	5381	Ingolstadt	5382	90053	2,578	2,6	0,022	5,372	-
-	5381	Ingolstadt		90053	2,6	2,7	0,1	5,372	-
-	5381	Ingolstadt		90053	2,923	3,023	0,1	5,372	-
-	5382	Ingolstadt		90040	4,426	4,58	0,154	5,372	-
-	5382	Ingolstadt		90040	4,665	4,765	0,1	5,372	-
-	5851	Ingolstadt		90043	71,796	72,202	0,406	5,372	-

LP-Nr | Nummer der Lärmschwerpunkte, **StrNr** | Streckennummer, **SaAb** | Nummer des Sanierungsabschnittes

GL | Gesamtlänge an km, **PKZ**= Priorisierungskennziffer des Sanierungsabschnittes

Bem | Bemerkung (X65: auf 65 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A), X57: auf 57 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A),

V: Lärmvorsorge, M: Machbarkeitsstudie)

Karlsruhe

Anzahl der Einwohnenden: 311.919

Anzahl der Belasteten für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)

45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	≥ 70
11.601	5.439	1.903	318	25	5

Anzahl der Belasteten für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)

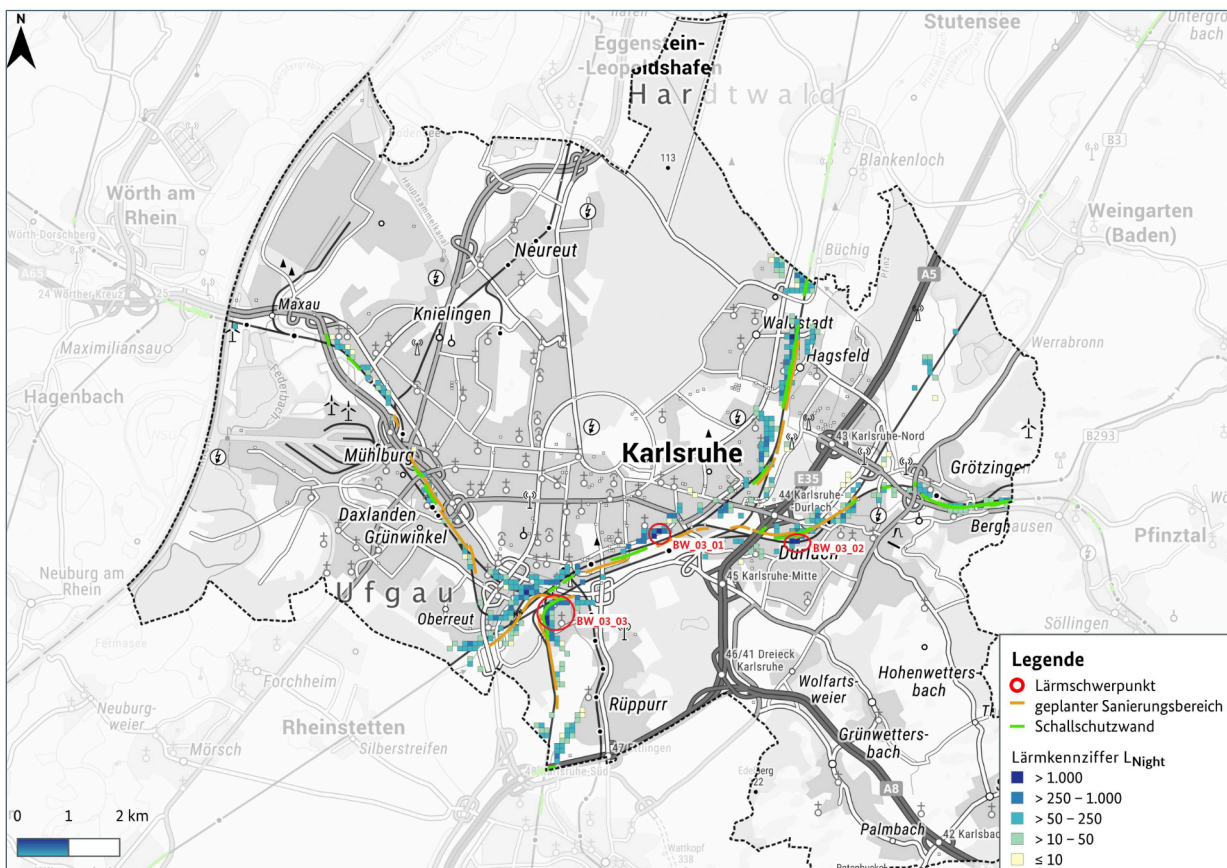
55-59	60-64	65-69	70-74	≥ 75
6.964	2.777	629	47	10

Pegelbereich in dB(A)	Belastete			
	Fläche (km ²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude
> 55	20,703	4.965	36	0
> 65	4,926	327	5	0
> 75	0,455	5	0	0

geschätzte Fälle starker HA*/HSD**

L_{DEN}	L_{Night}	Lärmkennziffer (LKZ)	
1.712	737	L_{DEN}	L_{Night}
		41.934	67.000

*Belästigung (high annoyance) | **Schlafstörung (high sleep disturbance)



Stellungnahme des Ballungsraumes Karlsruhe

Die Stadt Karlsruhe, Umwelt- und Arbeitsschutz nimmt im Rahmen der Mitwirkung zum Lärmaktionsplan der Stufe 4 des Eisenbahn-Bundesamtes zur Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung 2023 wie folgt Stellung:

Der Ballungsraum Karlsruhe gehört mit seinen rund 300.000 Einwohnern zu einer der drei größten Städte in Baden-Württemberg. Der Schienenverkehrslärm stellt in Karlsruhe streckenweise eine erhebliche Lärmbelastung dar. Im Zuge der vorangegangenen Lärmaktionsplanungen fand daher eine rege Beteiligung der Bevölkerung hierzu statt. Im Rahmen der Lärmsanierung an Schienenwegen des Bundes wurden seit dem Jahr 2015 sechs neue Lärmschutzwände im Stadtgebiet errichtet, welche zu einer spürbaren Entlastung bei der betroffenen Bevölkerung geführt haben. Insgesamt wurden in den vergangenen Jahren rund 6 km Lärmschutzwände errichtet und ergänzende passive Schallschutzmaßnahmen durchgeführt.

Durch die Abschaffung des Schienenbonus um 5 dB(A) im Januar 2015 und die Absenkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung im Januar 2016 um 3 dB(A), haben mehr Anwohner an Bestandsstrecken einen Anspruch auf Lärmschutz. Im Bundeshaushaltsgesetz 2021 wurde die Absenkung der Auslösewerte um weitere 3 dB(A) festgelegt. Seit der überarbeiteten Förderrichtlinie Lärmsanierung im Juli 2022 kommen die neuen Auslösewerte zur Anwendung. Somit betragen die neuen Pegelwerte 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht. Damit sind die Auslösewerte seit 2015 um insgesamt 11 dB(A) abgesenkt worden, was mehr als einer Halbierung des vom menschlichen Gehör empfundenen Lärms entspricht. Dies bedeutet jedoch, dass eine Überprüfung des Lärmsanierungserfordernisses für das gesamte Streckennetz der Eisenbahnen des Bundes innerhalb des Ballungsraumes Karlsruhes notwendig ist. Hierbei sind auch die bereits sanierten Streckenabschnitte in die Betrachtung einzubeziehen. Die Stadt Karlsruhe erwartet eine Zunahme der Betroffenen innerhalb der Bevölkerung, da mit einer potentiellen Steigerung der Verkehrsmengen im Zuge der geplanten Ausbaumaßnahmen zu rechnen ist. Dies bedeutet, dass die hoch belasteten Abschnitte in den Stadtteilen Hagsfeld, Rintheim, Durlach, Grötzingen, Weiherfeld, Bulach, Knielingen sowie der Knoten Karlsruhe im Rahmen der Lärmsanierung erneut untersucht werden müssen. Die Stadt Karlsruhe fordert daher, dass sowohl umfassende aktive als auch passive Schallschutzmaßnahmen für die hiesige Wohnbevölkerung eruiert und umgesetzt werden.

Des Weiteren stellt der Knoten Karlsruhe im Bereich der Schienenstrecke zwischen Rotterdam und Genua, der „Nord-Süd-Transversale Rotterdam-Genua“, einen wichtigen Bestandteil des europäischen Schienenfernverkehrs dar. Der derzeitige Bundesverkehrswegeplan 2030 sieht für diesen Knoten verschiedene Maßnahmen vor. Hierzu zählen auch Neu- bzw. Ausbaustrecken innerhalb des Stadtgebietes. Somit kann von einer Steigerung der Kapazitäten im Bereich der Güterzüge ausgegangen werden. Diese Steigerung geht mit einem Anstieg der Lärmbelastung für die umliegende Wohnbevölkerung einher.

Die Stadt Karlsruhe fordert daher den maximalen Schutz der menschlichen Gesundheit sowie den Schutz der weiteren Schutzgüter. Diesen Schutz hat die Deutsche Bahn angemessen zu berücksichtigen, zu würdigen und zu gewährleisten. Die Neuplanung darf nicht zu einer höheren Lärmbelastung der Bevölkerung führen, vielmehr muss die Neuplanung eine Entlastungswirkung der Bestandsstrecken und der heute bereits höchst belasteten Stadtteile mit sich bringen.

Denn während beim Neubau oder der "wesentlichen Änderung" von Schienenwegen eine gesetzliche Verpflichtung zur Lärmvorsorge besteht, löst eine reine Erhöhung der Zugzahlen dagegen keinen automatischen Anspruch auf verbesserten Lärmschutz aus. Da zum einen der Schienenverkehr auf den Bestandstrassen in den letzten Jahrzehnten stark zugenommen hat und zum anderen die gesetzlichen Vorgaben verschärft wurden, existieren in der Stadt Karlsruhe viele Bereiche, an denen bereits heute die momentan gültigen Lärmgrenzwerte überschritten werden. Die prognostizierte starke Zunahme des Bahnverkehrs wird die heutige Situation voraussichtlich weiter verschärfen. Mit Umsetzung der Neu- bzw. Ausbaustrecken Mannheim-Karlsruhe sollen auch die bereits heute von Schienenlärm betroffenen Stadtgebieten entlastet werden. Dies kann durch verbesserten aktiven Lärmschutz an Bestandsstrecken (zum Beispiel Einhausungen, Lärmschutzwände) erreicht werden, aber auch, indem möglichst viel Schienenverkehr über die für die Bevölkerung verträglichste Trasse geleitet wird.

Die Stadt Karlsruhe verfolgt das Ziel, seine Bürgerinnen und Bürger bestmöglich vor jeglicher Gesundheitsgefährdung durch Lärm zu bewahren.

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 20														
1-01	1-02	1-03	1-04	1-05	1-06	2-01	2-02	2-03	2-04	3-01	3-02	3-03	3-04	4-01
12	8	0	0	0	0	19	1	0	0	0	0	5	15	0
4-02	4-03	4-04	4-05	4-06	4-07	4-08	4-09	4-10	4-11	4-12	5-01	5-02	5-03	5-04
2	10	8	4	6	8	2	2	2	7	9	1	5	10	3
5-05	5-06	5-07	5-08	6-01	6-02	6-03	6-04	6-05	6-06	6-07	6-08	6-09	6-10	6-11
1	4	6	9	3	4	9	2	3	3	8	6	0	3	5
6-12	7-01	7-02	7-03	7-04	7-05	7-06	7-07	7-08	7-09	7-10	7-11	7-12	7-13	7-14
12	2	2	9	7	4	1	3	8	10	2	3	3	6	4
7-15	7-16	7-17	7-18	7-19	7-20	7-21	7-22	7-23	7-24	8-01	8-02	8-03	8-04	8-05
5	3	11	5	1	1	7	5	2	4	7	4	5	4	5
8-06	8-07	8-08	8-09	8-10	8-11	8-12	8-13	8-14	8-15	8-16	8-17	8-18	8-19	8-20
6	7	1	2	4	10	4	0	4	3	12	5	4	6	4
8-21	8-22	8-23	8-24	8-25	8-26	8-27	8-28	9-01	9-02	9-03	9-04	9-05	9-06	9-07
3	3	8	6	9	3	7	0	11	7	2	12	5	3	1
9-08	9-09	9-10	9-11	9-12	9-13	9-14	9-15	10-01	10-02	10-03	10-04	10-05	10-06	10-07
5	11	12	6	1	9	5	4	0	10	8	1	15	1	1
10-08	10-09	10-10	10-11	10-12	10-13	10-14	10-15	11-01	11-02	11-03	11-04	11-04	11-05	12-01
13	4	3	14	1	0	14	4	0	1	4	2	10	2	1
12-02	12-03	12-04	12-05											
8	10	1	0											

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

StrNr	Sanierungsbereich	von km	bis km	GL	SSW	Höhe	SSD	StA	WE	StP
4020	Karlsruhe-Hagsfeld	54,1	55,4	1,3	0	-		1	0	1
4000	Karlsruhe-Weiherfeld	73,6	74,7	1,1	980	2		1	45	1
4000	Karlsruhe-Durlach	67,4	69,2	1,8	935	2		1	293	1
4000	Karlsruhe Nord-Ost	66,5	67,4	0,9	0	-		1	1	1
4020	Karlsruhe-Reitschulagsiedlung	52,9	53,1	0,2	378	-		1	0	1
4200	Karlsruhe Grötzingen	2,4	4,3	1,9	1.256	3		1	18	1
3443	Karlsruhe Knoten	16,4	26,8							
4000		72,2	77,8							
4020		55,9	57,1	19,2	2.291	2		1	112	1
4210		2,1	2,8							
4214		2,9	4,0							
4215		2,8	3,0							

StrNr | Streckennummer, GL | Gesamtlänge an km,

aktive Schallschutzmaßnahmen: SSW | Länge der Schallschutzwand in Metern, Höhe | Höhe der Schallschutzwand in Metern,

SSD | Schienenstegdämpfer in Metern, StA¹ | Stand der Sanierung der aktiven Schallschutzmaßnahme

passive Schallschutzmaßnahmen: WE | Anzahl der Wohneinheiten, StP² | Stand der Sanierung der passiv lärmsanierten Wohneinheiten

^{1,2} *Die Maßnahme ist (1) fertiggestellt, (2) im Bau, (3) in Bearbeitung oder (4) in Planung,

(5) Durchführung einer schalltechnischen Untersuchung und (6) geprüft ohne Umsetzung

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	von km	bis km	GL	PKZ	Bem
BW_03_01	4020	Karlsruhe	4000, 4200	80019	59,166	59,302	0,136	50,338	-
BW_03_02	4217	Karlsruhe	4000, 4200, 4211	80019	1,919	2,377	0,458	50,338	X65
BW_03_03	4213	Karlsruhe	4000	80019	3,026	3,572	0,546	50,338	-
BW_03_03	4214	Karlsruhe	4213, 4215	80019	2,228	2,576	0,348	50,338	-
BW_03_03	4214	Karlsruhe	3443, 4000, 4020, 4213, 4215	80019	2,576	2,777	0,201	50,338	X65
-	3443	Karlsruhe		80019	16,3	16,6	0,3	50,338	X65
-	3443	Karlsruhe		80019	17,084	17,184	0,1	50,338	-
-	3443	Karlsruhe		80019	18,282	18,7	0,418	50,338	X65
-	3443	Karlsruhe		80019	18,7	19,1	0,4	50,338	X65
-	3443	Karlsruhe		80019	19,1	19,25	0,15	50,338	-
-	3443	Karlsruhe		80019	19,25	19,37	0,12	50,338	X65
-	3443	Karlsruhe		80019	19,37	19,7	0,33	50,338	-
-	3443	Karlsruhe		80019	19,7	19,8	0,1	50,338	X65
-	3443	Karlsruhe		80019	19,8	20,013	0,213	50,338	-
-	3443	Karlsruhe	4025	80019	20,192	20,382	0,19	50,338	-
-	3443	Karlsruhe		80019	20,386	20,486	0,100	50,338	-
-	3443	Karlsruhe		80019	20,525	20,688	0,163	50,338	-
-	3443	Karlsruhe		80019	20,802	20,936	0,134	50,338	-
-	3443	Karlsruhe	4220	80019	21,06	21,207	0,147	50,338	-
-	3443	Karlsruhe	4220	80019	21,209	21,4	0,191	50,338	-
-	3443	Karlsruhe	4215, 4220	80019	21,4	21,929	0,529	50,338	X65
-	3443	Karlsruhe	4215	80019	21,929	22,034	0,105	50,338	X65
-	3443	Karlsruhe	4215	80019	22,034	22,1	0,066	50,338	X65
-	3443	Karlsruhe	4215	80019	22,1	22,254	0,154	50,338	-
-	3443	Karlsruhe	4215	80019	22,254	22,288	0,034	50,338	-
-	3443	Karlsruhe	4215	80019	23,159	23,664	0,505	50,338	-
-	3443	Karlsruhe		80019	23,776	23,939	0,163	50,338	-
-	3443	Karlsruhe		80019	23,954	24,092	0,138	50,338	-
-	4000	Karlsruhe		80019	67	67,3	0,3	50,338	X65
-	4000	Karlsruhe		80019	67,3	67,377	0,077	50,338	X65
-	4000	Karlsruhe		80019	77,461	77,5	0,039	50,338	-
-	4000	Karlsruhe		80019	77,5	77,8	0,3	50,338	X65
-	4000	Karlsruhe		80019	77,8	78,300	0,5	50,338	-
-	4020	Karlsruhe		80019	57	57,299	0,299	50,338	X65
-	4020	Karlsruhe		80019	57,49	57,59	0,1	50,338	-
-	4020	Karlsruhe		80019	57,591	57,791	0,2	50,338	-
-	4020	Karlsruhe		80019	57,975	58,075	0,1	50,338	-
-	4000	Karlsruhe		80001	63,5	63,6	0,1	40,119	-
-	4000	Karlsruhe		80001	63,6	63,647	0,047	40,119	-
-	4000	Karlsruhe		80001	64,181	64,2	0,019	40,119	-
-	4000	Karlsruhe		80001	64,2	64,7	0,5	40,119	-
-	4000	Karlsruhe		80001	64,731	64,8	0,069	40,119	-
-	4000	Karlsruhe		80001	64,8	64,9	0,1	40,119	-
-	4000	Karlsruhe		80001	64,9	64,942	0,042	40,119	-
-	4000	Karlsruhe		80001	65,787	65,889	0,102	40,119	-
-	4000	Karlsruhe		80001	65,95	66,175	0,225	40,119	-
-	4000	Karlsruhe		80001	66,183	66,2	0,017	40,119	-
-	4000	Karlsruhe		80001	66,2	66,3	0,1	40,119	-
-	4000	Karlsruhe		80001	66,311	66,4	0,089	40,119	-
-	4000	Karlsruhe		80001	66,4	66,5	0,1	40,119	X65
-	4000	Karlsruhe		80001	66,5	66,615	0,115	40,119	X65
-	4000	Karlsruhe		80001	66,701	66,801	0,1	40,119	X65
-	4000	Karlsruhe	4200	80019	67,377	67,442	0,065	50,338	X65
-	4000	Karlsruhe	4200	80019	67,442	67,9	0,458	50,338	X65
-	4000	Karlsruhe	4200	80019	67,9	68,1	0,2	50,338	X65
-	4000	Karlsruhe	4200	80019	68,1	68,577	0,477	50,338	X65
-	4000	Karlsruhe	4200	80019	68,577	68,675	0,098	50,338	X65
-	4000	Karlsruhe	4200	80019	68,675	68,738	0,063	50,338	X65
-	4000	Karlsruhe	4200	80019	70,488	70,588	0,1	50,338	-

LP-Nr | Nummer der Lärmschwerpunkte, **StrNr** | Streckennummer, **SaAb** | Nummer des Sanierungsabschnittes

GL | Gesamtlänge an km, **PKZ** = Priorisierungskennziffer des Sanierungsabschnittes

Bem | Bemerkung (X65: auf 65 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A), X57: auf 57 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A),

V: Lärmvorsorge, M: Machbarkeitsstudie)

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	von km	bis km	GL	PKZ	Bem
-	4000	Karlsruhe	4020, 4200	80019	70,592	70,693	0,101	50,338	-
-	4020	Karlsruhe		80019	52,847	52,9	0,053	50,338	X65
-	4020	Karlsruhe		80019	52,9	53,1	0,2	50,338	X65
-	4020	Karlsruhe		80019	53,1	53,2	0,1	50,338	X65
-	4020	Karlsruhe		80019	53,687	53,9	0,213	50,338	-
-	4020	Karlsruhe		80019	53,9	54,1	0,2	50,338	-
-	4020	Karlsruhe	4210	80019	54,1	55,4	1,3	50,338	X65
-	4020	Karlsruhe	4210	80019	55,4	55,446	0,046	50,338	-
-	4020	Karlsruhe	4210	80019	55,7	55,8	0,1	50,338	-
-	4020	Karlsruhe	4210	80019	55,8	55,83	0,03	50,338	-
-	4020	Karlsruhe	4210	80019	55,852	55,863	0,011	50,338	-
-	4020	Karlsruhe	4210	80019	55,863	55,952	0,089	50,338	X65
-	4020	Karlsruhe	4210	80019	56,017	56,129	0,112	50,338	X65
-	4020	Karlsruhe	4210	80019	56,191	56,204	0,013	50,338	X65
-	4020	Karlsruhe	4210	80019	56,204	56,292	0,088	50,338	-
-	4020	Karlsruhe	4210	80019	56,439	56,603	0,164	50,338	X65
-	4020	Karlsruhe	4210	80019	56,603	57	0,397	50,338	X65
-	4020	Karlsruhe	4000, 4200	80019	58,581	58,913	0,332	50,338	-
-	4020	Karlsruhe	4000, 4200	80019	59,023	59,145	0,122	50,338	-
-	4020	Karlsruhe	4000, 4200	80019	59,955	60,256	0,301	50,338	X65
-	4020	Karlsruhe	4000, 4200	80019	60,256	60,356	0,1	50,338	-
-	4020	Karlsruhe	4000	80019	60,356	60,786	0,43	50,338	X65
-	4020	Karlsruhe		80019	63,267	65,300	2,033	50,338	-
-	4020	Karlsruhe		80019	65,300	65,384	0,084	50,338	-
-	4200	Karlsruhe	4000	80019	0,909	0,955	0,046	50,338	-
-	4200	Karlsruhe		80019	1	1,4	0,4	50,338	-
-	4200	Karlsruhe		80019	1,4	1,7	0,3	50,338	-
-	4200	Karlsruhe		80019	1,708	1,808	0,1	50,338	-
-	4200	Karlsruhe		80019	1,834	1,934	0,1	50,338	-
-	4200	Karlsruhe		80019	2	2,4	0,4	50,338	X65
-	4200	Karlsruhe		80019	2,4	4,099	1,699	50,338	X65
-	4213	Karlsruhe		80019	0,27	0,417	0,147	50,338	-
-	4213	Karlsruhe		80019	0,487	2,095	1,608	50,338	-
-	4213	Karlsruhe	4000	80019	3,572	3,771	0,199	50,338	X65
-	4213	Karlsruhe	4000	80019	3,772	4,559	0,787	50,338	X65
-	4213	Karlsruhe	4000	80019	4,708	4,917	0,209	50,338	X65
-	4214	Karlsruhe	3443, 4000, 4020, 4213, 4215	80019	2,777	2,88	0,103	50,338	X65
-	4214	Karlsruhe	4000, 4213, 4215	80019	2,88	3,033	0,153	50,338	X65
-	4214	Karlsruhe	4215	80019	3,033	3,4	0,367	50,338	X65
-	4214	Karlsruhe		80019	3,4	3,497	0,097	50,338	-
-	4214	Karlsruhe		80019	3,497	3,5	0,003	50,338	X65
-	4214	Karlsruhe	3443, 4020	80019	3,5	3,64	0,14	50,338	X65
-	4214	Karlsruhe	3443, 4020	80019	3,64	3,72	0,08	50,338	X65
-	4214	Karlsruhe	4020	80019	3,72	3,86	0,14	50,338	X65
-	4214	Karlsruhe	4020	80019	3,86	4,093	0,233	50,338	-
-	4214	Karlsruhe	4020	80019	4,093	4,32	0,227	50,338	-
-	4215	Karlsruhe		80019	3,067	3,5	0,433	50,338	-
-	4215	Karlsruhe		80019	3,5	3,9	0,4	50,338	X65
-	4215	Karlsruhe		80019	3,9	4	0,1	50,338	X65
-	4215	Karlsruhe		80019	4	4,627	0,627	50,338	-
-	4215	Karlsruhe	3443	80019	4,636	4,831	0,195	50,338	-
-	4215	Karlsruhe	3443	80019	4,846	5,436	0,59	50,338	-
-	4215	Karlsruhe	3443	80019	5,447	5,514	0,067	50,338	-
-	4217	Karlsruhe	4000, 4200, 4210, 4211	80019	1,12	1,429	0,309	50,338	-
-	4217	Karlsruhe	4000, 4211	80019	1,53	1,919	0,389	50,338	-

LP-Nr | Nummer der Lärmschwerpunkte, **StrNr** | Streckennummer, **SaAb** | Nummer des Sanierungsabschnittes

GL | Gesamtlänge an km, **PKZ** = Priorisierungskennziffer des Sanierungsabschnittes

Bem | Bemerkung (X65: auf 65 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A), X57: auf 57 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A),

V: Lärmvorsorge, M: Machbarkeitsstudie)

Kassel

Anzahl der Einwohnenden: 200.736

Anzahl der Belasteten für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)

45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	≥ 70
9.011	4.119	1.307	610	62	0

Anzahl der Belasteten für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)

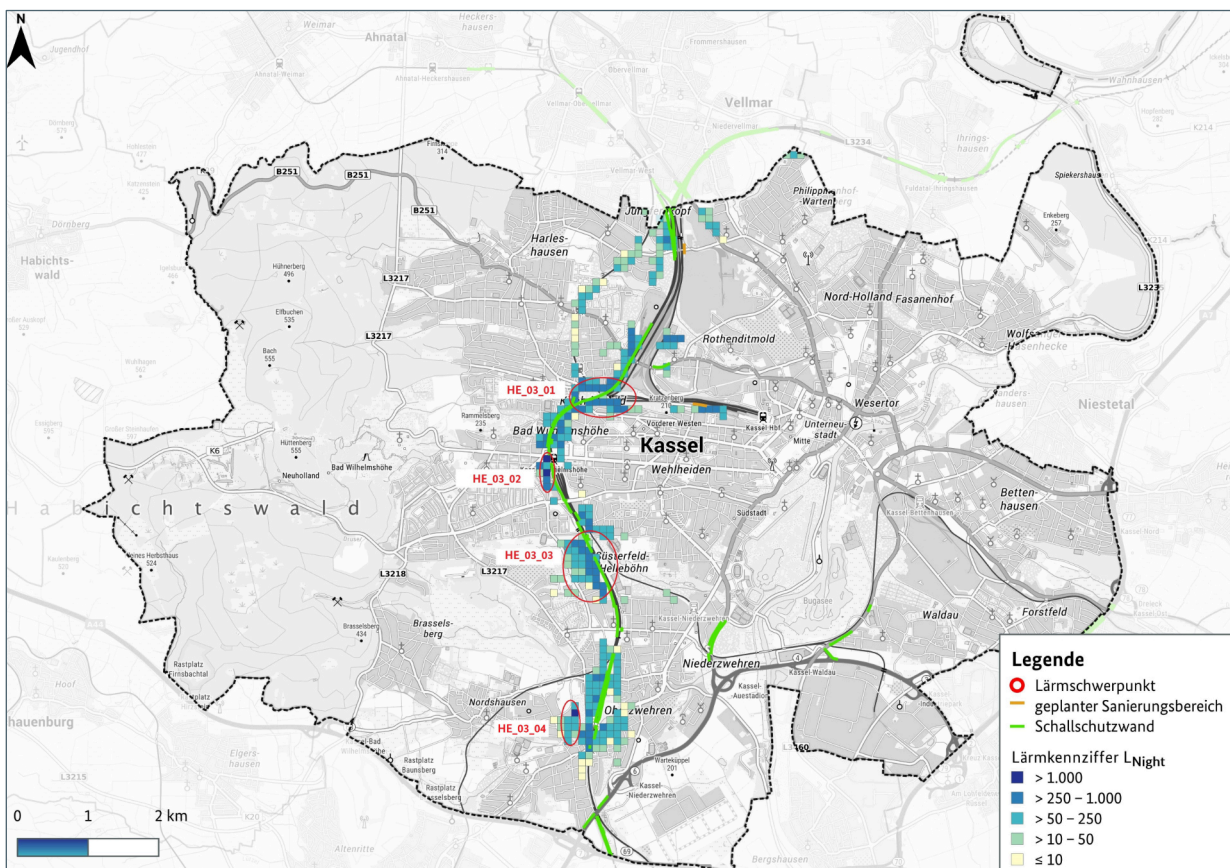
55-59	60-64	65-69	70-74	≥ 75
5.018	1.929	861	134	0

Pegelbereich in dB(A)	Belastete			
	Fläche (km ²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude
> 55	6,930	3.782	23	2
> 65	2,143	474	0	0
> 75	0,584	0	0	0

geschätzte Fälle starker HA*/HSD**

L_{DEN}	L_{Night}	Lärmkennziffer (LKZ)	
1.369	627	L_{DEN}	L_{Night}
		36.149	56.251

*Belästigung (high annoyance) / **Schlafstörung (high sleep disturbance)



Stellungnahme des Ballungsraumes Kassel

Der Ballungsraum Kassel hat keine Stellungnahme eingereicht.

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Im Ballungsraum Kassel gab es keine Beteiligungen.

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

Für den Ballungsraum Kassel liegen keine Daten in Anlage 1 (in Bearbeitung befindliche oder fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche) vor.

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	von km	bis km	GL	PKZ	Bem
-	1732	Kassel		60013	161,833	161,927	0,09	6,857	-
-	1732	Kassel		60013	161,942	162,138	0,0	6,857	-
-	2550	Kassel		60013	340,341	340,748	0,41	6,857	-
-	2550	Kassel		60013	340,945	341,579	0,63	6,857	-
-	2550	Kassel		60013	341,669	341,77	0,0	6,857	-
-	2550	Kassel		60013	341,824	341,943	0,12	6,857	-
-	2550	Kassel		60013	341,944	342,044	0,0	6,857	-
-	3900	Kassel	1732, 2550	60015	0,857	1,024	0,167	6,857	-
-	3900	Kassel		60015	9,205	9,304	0,1	6,857	-
-	3912	Kassel	1732, 3914, 3915	60013	340,132	340,242	0,11	30,2	-

LP-Nr | Nummer der Lärmschwerpunkte, **StrNr** | Streckennummer, **SaAb** | Nummer des Sanierungsabschnittes

GL | Gesamtlänge an km, **PKZ** = Priorisierungskennziffer des Sanierungsabschnittes

Bem | Bemerkung (X65: auf 65 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A), X57: auf 57 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A),

V: Lärmvorsorge, M: Machbarkeitsstudie)

Kiel

Anzahl der Einwohnenden: 209.926

Anzahl der Belasteten für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)

45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	≥ 70
2.056	822	299	46	0	0

Anzahl der Belasteten für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)

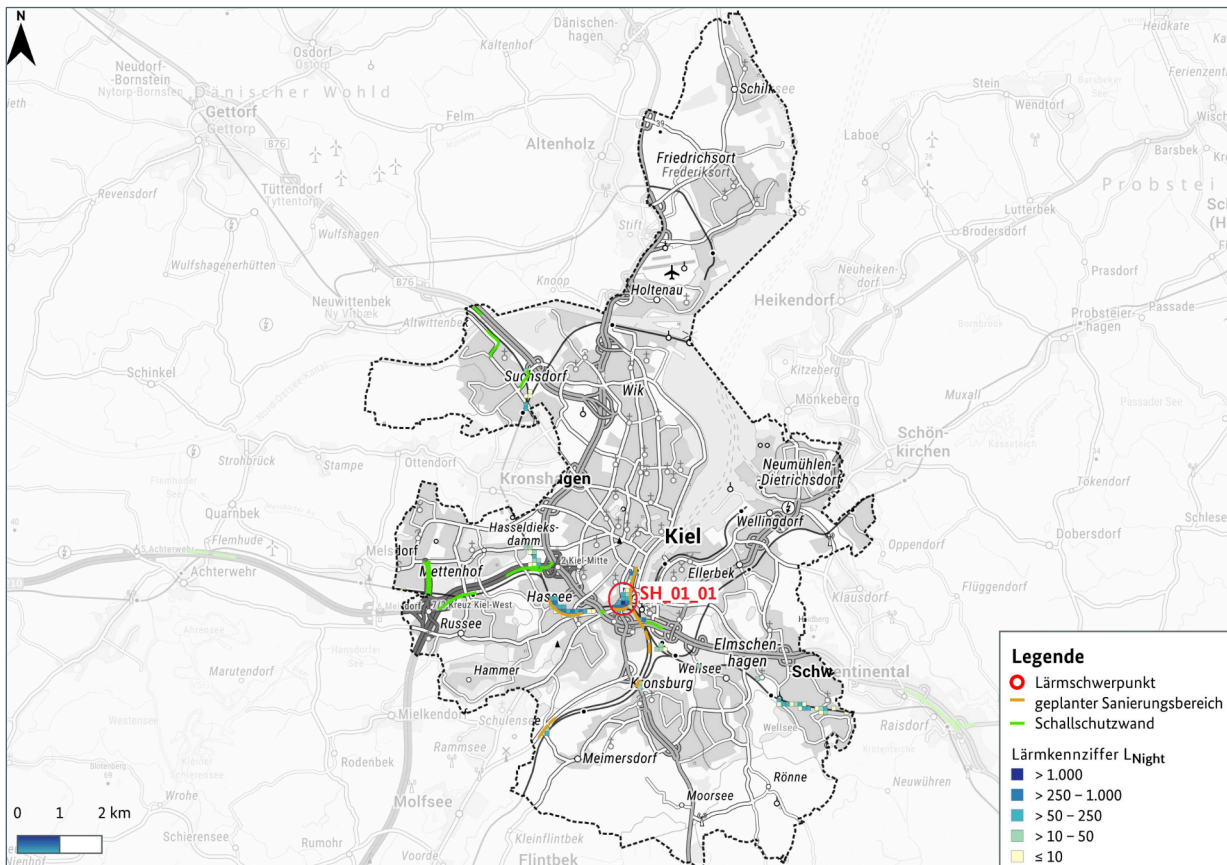
55-59	60-64	65-69	70-74	≥ 75
1.238	611	130	21	0

Pegelbereich in dB(A)	Belastete			
	Fläche (km ²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude
> 55	4,065	952	4	0
> 65	0,736	72	0	0
> 75	0,004	0	0	0

geschätzte Fälle starker HA*/HSD**

L_{DEN}	L_{Night}	L_{DEN}	L_{Night}
337	111	8.670	10.124

*Belästigung (high annoyance) / **Schlafstörung (high sleep disturbance)



Stellungnahme des Ballungsraumes Kiel

Der Ballungsraum Kiel hat keine Stellungnahme eingereicht.

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

[illegible]

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

Für den Ballungsraum Kiel liegen keine Daten in Anlage 1 (in Bearbeitung befindliche oder fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche) vor.

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	von km	bis km	GL	PKZ	Bem
SH_01_01	1022	Kiel	1031	10009	1	1,2	0,2	4,8	-
SH_01_01	1022	Kiel	1031	10009	1,2	1,302	0,102	4,8	-
SH_01_01	1220	Kiel	1023, 1032	10009	104,764	104,882	0,118	4,8	-
SH_01_01	1220	Kiel	1022, 1023, 1032	10009	104,889	104,9	0,011	4,8	-
SH_01_01	1220	Kiel	1022, 1023, 1032	10009	104,9	105,58	0,68	4,8	-
-	1022	Kiel		10009	0,914	1	0,086	4,8	-
-	1022	Kiel	1031	10009	2,1	2,4	0,3	4,8	-
-	1022	Kiel	1031	10009	2,4	2,6	0,2	4,8	-
-	1022	Kiel	1031	10009	2,6	2,9	0,3	4,8	-
-	1022	Kiel		10009	2,9	2,915	0,015	4,8	-
-	1023	Kiel		10009	1,938	2,1	0,162	4,8	-
-	1023	Kiel		10009	2,1	2,2	0,1	4,8	-
-	1023	Kiel		10009	2,2	2,308	0,108	4,8	-
-	1023	Kiel		10009	5,2	5,3	0,1	4,8	-
-	1023	Kiel		10009	5,3	5,438	0,138	4,8	-
-	1023	Kiel		10009	5,759	6,12	0,361	4,8	-
-	1023	Kiel		10009	6,285	6,3	0,015	4,8	-
-	1023	Kiel		10009	6,3	6,5	0,2	4,8	-
-	1023	Kiel		10009	6,5	6,501	0,001	4,8	-
-	1220	Kiel	1031, 1033	10009	99,9	100,2	0,3	4,8	-
-	1220	Kiel	1031, 1033	10009	100,3	100,4	0,1	4,8	-
-	1220	Kiel	1031, 1033	10009	100,4	100,441	0,041	4,8	-
-	1220	Kiel	1031, 1033	10009	102,584	102,6	0,016	4,8	-
-	1220	Kiel	1031, 1033	10009	102,6	102,7	0,1	4,8	-
-	1220	Kiel	1031, 1033	10009	102,7	102,725	0,025	4,8	-
-	1220	Kiel	1031, 1032	10009	103,5	103,7	0,2	4,8	-
-	1220	Kiel	1023, 1031, 1032	10009	103,844	104,017	0,173	4,8	-
-	1220	Kiel	1023, 1031, 1032	10009	104,157	104,2	0,043	4,8	-
-	1220	Kiel	1023, 1031, 1032	10009	104,2	104,5	0,3	4,8	-
-	1220	Kiel	1023, 1031, 1032	10009	104,526	104,627	0,101	4,8	-

LP-Nr | Nummer der Lärmschwerpunkte, **StrNr** | Streckennummer, **SaAb** | Nummer des Sanierungsabschnittes

GL | Gesamtlänge an km, **PKZ** = Priorisierungskennziffer des Sanierungsabschnittes

Bem | Bemerkung (X65: auf 65 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A), X57: auf 57 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A),

V: Lärmvorsorge, M: Machbarkeitsstudie)

Koblenz

Anzahl der Einwohnenden: 113.844

Anzahl der Belasteten für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)

45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	≥ 70
12.019	6.719	4.210	2.379	1.025	175

Anzahl der Belasteten für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)

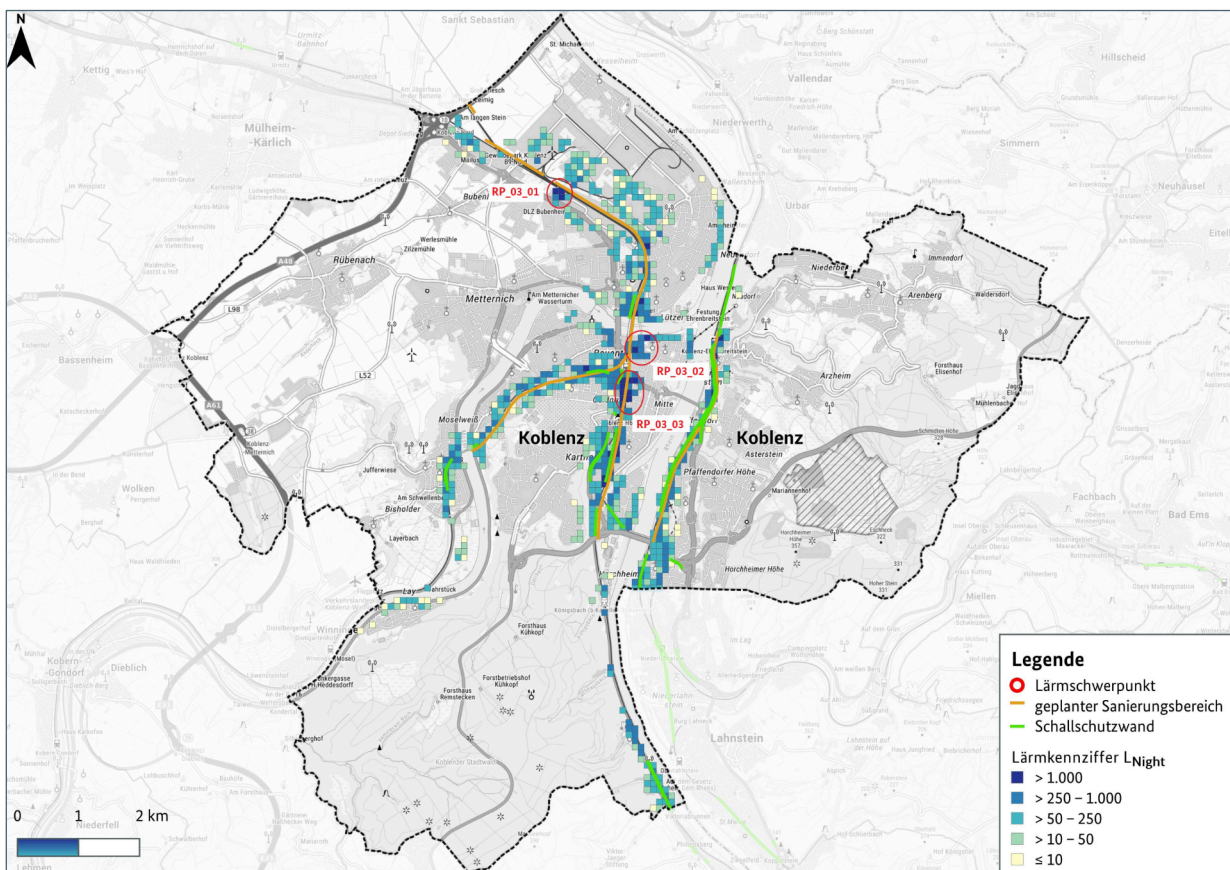
55-59	60-64	65-69	70-74	≥ 75
7.426	4.695	2.935	1.127	347

Pegelbereich in dB(A)	Belastete			
	Fläche (km ²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude
> 55	16,104	7.872	21	10
> 65	4,308	2.100	6	5
> 75	0,785	165	1	0

geschätzte Fälle starker HA*/HSD**

L _{DEN}	L _{Night}	Lärmkennziffer (LKZ)	
3.392	1.921	L _{DEN}	L _{Night}
		109.730	165.271

*Belästigung (high annoyance) / **Schlafstörung (high sleep disturbance)



Stellungnahme des Ballungsraumes Koblenz

Stellungnahme der Stadtverwaltung Koblenz zum Lärmaktionsplan der Stufe 4 an Haupteisenbahnstrecken des Bundes

Die Stadt Koblenz ist geprägt durch ihre Lage zwischen den Flüssen Rhein und Mosel. Das Oberzentrum im nördlichen Rheinland-Pfalz weist eine hohe Arbeitsplatzdichte und folglich einen deutlichen Pendlerüberschuss auf.

Aufgrund der Lage sind nahezu sämtliche Verkehre aus dem Umland auf Brücken und deren Zuwege angewiesen.

Dabei laufen durch die Stadt mehrere Schienenstränge und durchziehen sie in großen Teilen.

Entsprechend wurde auch in den Lärmkartierungen des Eisenbahn-Bundesamtes große Betroffenheit durch Bahnlärm ermittelt. Die Lärmkartierungen und Lärmaktionspläne der Stadt Koblenz bestätigen diese Erkenntnis.

Die Betroffenheit ist gar so groß, dass der Bahnlärm in der letzten Kartierungsstufe in weiten Teilen Lärm aus anderen Quellen überlagert hat.

Vor diesem Hintergrund wirken die Ergebnisse Ihrer Lärmkartierung der Stufe 4 massiv entschärft. Dennoch ist es auch jetzt noch so, dass an vielen Stellen eine deutliche Überlagerung anderer Lärmquellen durch den Bahnlärm stattfindet.

Aufgrund der Zuständigkeiten haben die Kommunen leider kaum Einfluss auf die Reduzierung der Betroffenheit durch Bahnlärm. Daher müssen dringend geeignete Maßnahmen aus der bereits bestehenden Lärmaktionsplanung umgesetzt werden und darüber hinaus müssen die Lärmminderungsmaßnahmen an der Schiene flächendeckend ausgebaut und zeitnah umgesetzt werden.

Die extrem hohe Belastung der Koblenzer Bürgerinnen und Bürger durch Bahnlärm muss dringend zügig reduziert werden. Massive Lärmbelästigung durch den Schienenverkehr stellt eine Gefahr für die menschliche Gesundheit dar. Wissenschaftliche Erkenntnisse lassen daran keinen Zweifel aufkommen.

Daher ist es für uns unverständlich, dass der Lärmschutz nur lückenhaft vorangetrieben wird, sodass weiterhin stark belastete Bereiche ungeschützt geblieben sind.

Im Zuge der neuen Lärmaktionsplanung fordern wir daher einen lückenlosen Ausbau von Lärmschutzmaßnahmen sowie eine wesentliche Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit von Zügen (insbesondere nachts) im gesamten Stadtgebiet von Koblenz. Dabei können wir uns durchaus systemabhängige Differenzierungen vorstellen (besonders laute Züge müssen besonders langsam fahren). Langfristig muss das Ziel eine vollständige und lückenlose Lärmsanierung sowie eine angemessene Geschwindigkeit innerhalb der Stadt sein.

Wir bitten um Berücksichtigung dieser Stellungnahme.

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 87														
1-01	1-02	1-03	1-04	1-05	1-06	2-01	2-02	2-03	2-04	3-01	3-02	3-03	3-04	4-01
43	41	2	0	0	1	84	3	0	0	1	2	13	70	0
4-02	4-03	4-04	4-05	4-06	4-07	4-08	4-09	4-10	4-11	4-12	5-01	5-02	5-03	5-04
2	12	68	2	13	35	26	0	1	13	69	1	35	30	18
5-05	5-06	5-07	5-08	6-01	6-02	6-03	6-04	6-05	6-06	6-07	6-08	6-09	6-10	6-11
0	0	1	86	1	11	37	34	1	2	20	63	0	0	11
6-12	7-01	7-02	7-03	7-04	7-05	7-06	7-07	7-08	7-09	7-10	7-11	7-12	7-13	7-14
73	2	4	19	62	3	2	10	70	16	12	22	31	2	12
7-15	7-16	7-17	7-18	7-19	7-20	7-21	7-22	7-23	7-24	8-01	8-02	8-03	8-04	8-05
27	39	25	21	13	17	30	15	13	21	26	13	17	24	7
8-06	8-07	8-08	8-09	8-10	8-11	8-12	8-13	8-14	8-15	8-16	8-17	8-18	8-19	8-20
21	26	25	4	9	18	55	1	1	17	65	9	8	30	35
8-21	8-22	8-23	8-24	8-25	8-26	8-27	8-28	9-01	9-02	9-03	9-04	9-05	9-06	9-07
3	11	24	47	16	23	25	16	72	14	1	77	7	3	43
9-08	9-09	9-10	9-11	9-12	9-13	9-14	9-15	10-01	10-02	10-03	10-04	10-05	10-06	10-07
27	16	69	11	5	49	19	18	2	40	45	3	64	15	1
10-08	10-09	10-10	10-11	10-12	10-13	10-14	10-15	11-01	11-02	11-03	11-04	11-04	11-05	12-01
59	23	27	46	9	0	48	34	1	2	4	18	45	16	29
12-02	12-03	12-04	12-05											
51	3	1	0											

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

StrNr	Sanierungsbereich	von km	bis km	GL	SSW	Höhe	SSD	StA	WE	StP
3507	Koblenz-Horchheim	124,8	125,7	0,9	0	-		1	46	1
2630	Kapellen-Stolzenfels	96,1	98,0	1,9	875	2		1	232	1
2630	Koblenz	88,70	93,3	4,6	0	-		1	1137	1
2324	Koblenz-Ehrenbreitstein	151,0	151,8	0,8	0	-		1	66	1
2324	Koblenz-Horchheim	154,0	154,7	0,7	207	2		1	38	1
2324	Koblenz-Pfaffendorf	151,9	154,0	2,1	2.211	2		1	179	1
3710	Koblenz-Horchheim	100,0	101,0	1,0	0	-		1	46	1
3010	Koblenz-Moselweis	0,8	3,5	3,3	399	3		1	397	1
3011		13,5	14,1							
2630	Koblenz-Lützel	88,1	88,7	0,6	0	-		1	0	1
3010	Koblenz-Güls	3,7	6,1	2,4	729	2		1	92	1
2630	Koblenz-Siechhaustal	94,4	94,6	0,2	0	-		1	2	1

StrNr | Streckennummer, GL | Gesamtlänge an km,

aktive Schallschutzmaßnahmen: SSW | Länge der Schallschutzwand in Metern, Höhe | Höhe der Schallschutzwand in Metern,

SSD | Schienenstegdämpfer in Metern, StA¹ | Stand der Sanierung der aktiven Schallschutzmaßnahme

passive Schallschutzmaßnahmen: WE | Anzahl der Wohneinheiten, StP² | Stand der Sanierung der passiv lärmsanierten Wohneinheiten

^{1,2} *Die Maßnahme ist (1) fertiggestellt, (2) im Bau, (3) in Bearbeitung oder (4) in Planung,

(5) Durchführung einer schalltechnischen Untersuchung und (6) geprüft ohne Umsetzung

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	von km	bis km	GL	PKZ	Bem
RP_03_01	2630	Koblenz	3011, 3014, 3018	70003	86,64	87	0,36	36,309	-
RP_03_02	2630	Koblenz	3011, 3012	70003	89,78	90,22	0,44	36,309	X65
RP_03_03	2630	Koblenz	3012	70003	90,22	90,751	0,531	36,309	X65
RP_03_03	2630	Koblenz	3010, 3012	70003	90,751	90,808	0,057	36,309	X65
-	2324	Koblenz		70002	149,672	151	1,328	102,279	M
-	2324	Koblenz	3031, 3710	70002	151	154,678	3,678	102,279	X65
-	3507	Koblenz		70002	124,911	125,7	0,789	102,279	X65
-	2630	Koblenz		70003	84,249	84,317	0,068	36,309	-
-	2630	Koblenz		70003	84,674	84,802	0,128	36,309	-
-	2630	Koblenz		70003	84,803	85,2	0,397	36,309	-
-	2630	Koblenz		70003	85,2	85,3	0,1	36,309	M
-	2630	Koblenz	3011, 3014	70003	85,3	85,574	0,274	36,309	-
-	2630	Koblenz	3011, 3014	70003	85,58	85,795	0,215	36,309	-
-	2630	Koblenz	3011, 3014	70003	85,88	85,899	0,019	36,309	-
-	2630	Koblenz	3011, 3014	70003	85,899	85,999	0,1	36,309	-
-	2630	Koblenz	3011, 3014	70003	85,999	86,064	0,065	36,309	-
-	2630	Koblenz	3011, 3014	70003	86,074	86,177	0,103	36,309	-
-	2630	Koblenz	3011, 3014	70003	86,2	86,382	0,182	36,309	-
-	2630	Koblenz	3011, 3014, 3018	70003	87	88,1	1,1	36,309	*
-	2630	Koblenz	3011, 3018	70003	88,1	88,7	0,6	36,309	X65
-	2630	Koblenz	3011	70003	88,7	89,281	0,581	36,309	X65
-	2630	Koblenz	3011	70003	89,281	89,588	0,307	36,309	X65
-	2630	Koblenz	3011	70003	89,588	89,7	0,112	36,309	X65
-	2630	Koblenz	3011	70003	89,7	89,78	0,08	36,309	X65
-	2630	Koblenz	3010, 3012, 3710	70003	90,808	93,3	2,492	36,309	X65
-	2630	Koblenz		70003	93,3	93,5	0,2	36,309	M
-	2630	Koblenz		70003	93,5	93,597	0,097	36,309	-
-	2630	Koblenz		70003	93,9	94	0,1	36,309	M
-	2630	Koblenz		70003	94	94,015	0,015	36,309	-
-	2630	Koblenz		70003	94,115	94,2	0,085	36,309	-
-	2630	Koblenz		70003	94,2	94,4	0,2	36,309	M
-	2630	Koblenz		70003	94,4	94,6	0,2	36,309	X65
-	2630	Koblenz		70003	95,4	95,6	0,2	36,309	X65
-	2630	Koblenz		70003	96,1	97,906	1,806	36,309	X65
-	3011	Koblenz	3014	70003	7,859	8,2	0,341	36,309	M
-	3011	Koblenz	3012	70003	13,596	13,642	0,046	36,309	-
-	3010	Koblenz	3011	70010	2,198	3,5	1,302	22,009	X65
-	3010	Koblenz		70010	3,5	3,528	0,028	22,009	X65
-	3010	Koblenz		70010	3,55	3,7	0,15	22,009	X65
-	3010	Koblenz		70010	3,7	5	1,3	22,009	X65
-	3010	Koblenz		70010	5,18	5,577	0,397	22,009	X65
-	3010	Koblenz		70010	6,081	6,1	0,019	22,009	X65
-	3010	Koblenz		70010	6,1	6,2	0,1	22,009	X65
-	3010	Koblenz		70010	6,2	6,4	0,2	22,009	X65
-	3010	Koblenz		70010	6,4	6,8	0,4	22,009	X65
-	3010	Koblenz		70010	6,8	6,938	0,138	22,009	X65
-	3011	Koblenz	3010	70010	13,667	14,166	0,499	22,009	-
-	3011	Koblenz	3010	70010	14,166	15,287	1,121	22,009	X65
-	3011	Koblenz	3010	70010	15,287	15,369	0,082	22,009	X65
-	3011	Koblenz	3010	70010	15,287	15,369	0,082	22,009	X65

LP-Nr | Nummer der Lärmschwerpunkte, **StrNr** | Streckennummer, **SaAb** | Nummer des Sanierungsabschnittes

GL | Gesamtlänge an km, **PKZ** = Priorisierungskennziffer des Sanierungsabschnittes

Bem | Bemerkung (X65: auf 65 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A), X57: auf 57 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A),

V: Lärmvorsorge, M: Machbarkeitsstudie)

Köln

Anzahl der Einwohnenden: 1.080.394

Anzahl der Belasteten für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)

45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	≥ 70
78.334	41.104	16.519	5.230	1.520	143

Anzahl der Belasteten für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)

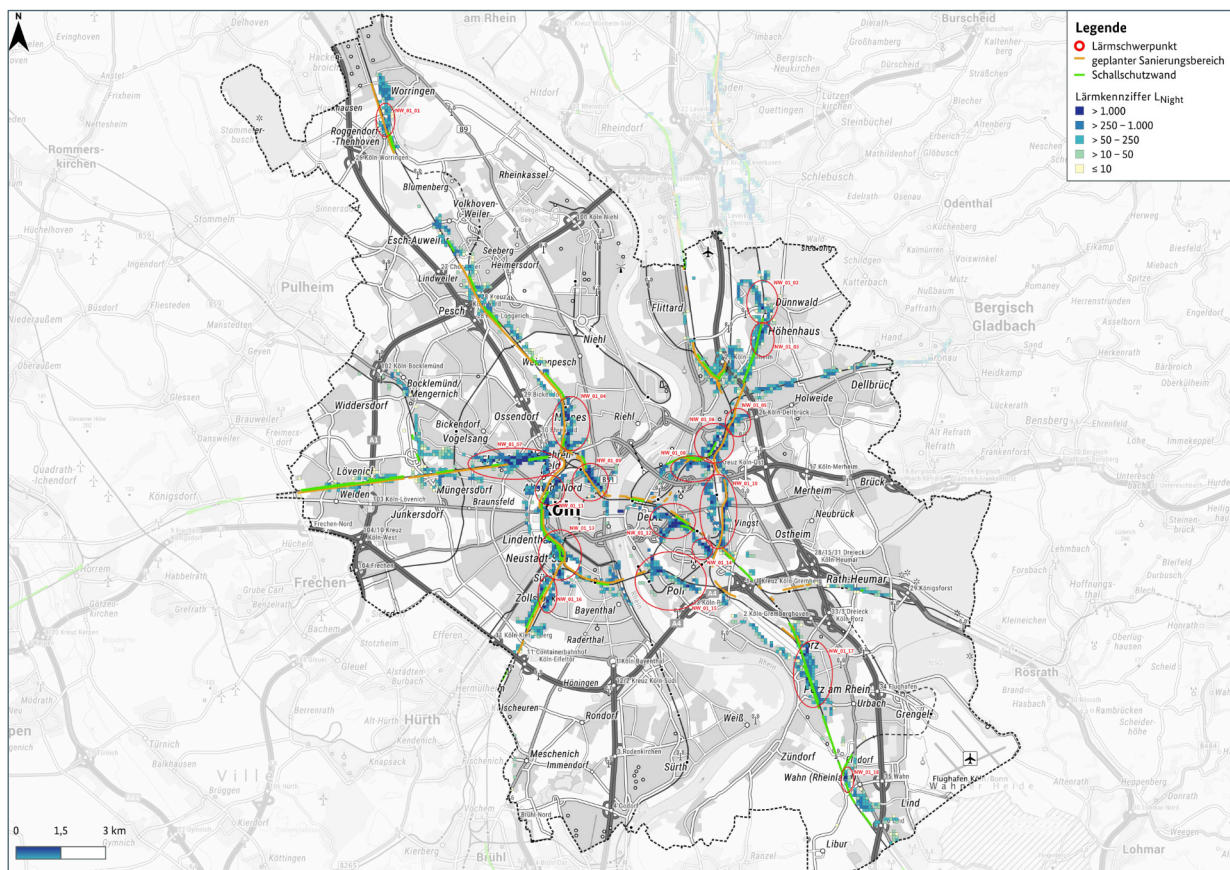
55-59	60-64	65-69	70-74	≥ 75
48.295	21.440	8.216	2.051	502

Pegelbereich in dB(A)	Belastete			
	Fläche (km ²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude
> 55	64,823	38.335	220	22
> 65	16,804	5.128	41	1
> 75	2,769	239	0	0

geschätzte Fälle starker HA*/HSD**

		Lärmkennziffer (LKZ)	
L_{DEN}	L_{Night}	L_{DEN}	L_{Night}
14.271	6.864	391.173	612.167

*Belästigung (high annoyance) | **Schlafstörung (high sleep disturbance)



Stellungnahme des Ballungsraumes Köln

I. Bürgervorschläge aus der Öffentlichkeitsbeteiligung der Stadt Köln von 2010

In einer 1. Beteiligungsphase konnte die Öffentlichkeit eigene Lärmprobleme lokal zuordnen und Vorschläge zur Lärminderung für das Wohnumfeld abgeben, bewerten und auch kommentieren. Die Vorschläge zum Schienenverkehrslärm der Deutschen Bahn AG bilden die drittgrößte Gruppe nach Straßenverkehrslärm und Flugverkehrslärm. Fast 78 Prozent aller Vorschläge zum Schienenverkehr der Deutschen Bahn AG kommen aus den Stadtbezirken Innenstadt (61 Vorschläge = 28 Prozent), Nippes (48 Vorschläge = 22 Prozent), Mülheim (35 Vorschläge = 16 Prozent) und Kalk (24 Vorschläge = 11 Prozent).

Nachfolgende Themen mit Relevanz für die Lärminderungsplanung konnten für die DB AG ermittelt werden:

- Die am häufigsten genannten Minderungsvorschläge betreffen Lärmschutzwände, Reduzierung der Geschwindigkeit, leisere Schienenfahrzeuge, Schienenzustand und Betriebsbeschränkungen.
- Beim Güterverkehr wurden, neben lauten Güterzügen, vor allem Betriebsbeschränkungen und Verkehrsführung genannt – Umleitung des Güterverkehrs um Köln herum, insbesondere aus der Innenstadt heraus.

Strecken Schienenverkehr, allgemein

- Strecke Köln-Krefeld/Neuss/Düsseldorf Höhe Autofreie Siedlung Nippes, Lärmschutzwände, Geschwindigkeitsreduzierung
- Strecke Köln-Bonn/Euskirchen, innerer Westring, Lärmschutzwände
- Strecke Bonn-Beuel Neuwied, Lärmschutzwände
- Bahnhof Süd, ohne Vorschlag
- Strecke Köln-Düsseldorf/Haas/Wuppertal, ohne Vorschlag
- Strecke Köln-Mönchengladbach, Lärmschutzwände

Strecken Güterverkehr

- Westlicher und südlicher Ring (Südbrücke) um die Innenstadt
- Strecke Köln-Krefeld/Neuss/Düsseldorf, Höhe autofreie Siedlung Nippes, Lärmschutzwände
- Güterbahnhof Kalk-Nord, Lärmschutzwände

II. Aktuelle Anregungen des Umwelt- und Verbraucherschutzes

Insbesondere sind aktuell folgende Belastungspunkte zu benennen:

- Der Güterverkehr auf dem südlichen Ring um die Innenstadt, Südbrücke bis Poll
- Schienenknoten Buchforst / Buchheim / Mülheim
- Generell die Flächen entlang der Güterverkehrsstrecken, insbesondere rechtsrheinisch
- Im Besonderen die Maßnahmen zur Lärmsanierung durch Schallschutzwände des rechts-rheinischen Eisenbahnknotenpunktes auf Höhe Poll/Humboldt/Gremberg. Im Zuge der Verschiebung der Maßnahme(n) von 2022 auf voraussichtlich 2025, entstand auch in der Kommunalpolitik die Forderung nach einer schnellen Umsetzung.
- Neben dem Schienenverkehrslärm auf der Strecke entsteht Lärm durch verschiedene Arbeitsvorgänge auf den Bahnschienen in und für die Betriebsanlagen (Abstell- und Behandlungsanlagen und Güterbahnhöfen) der Deutschen Bahn im Kölner Stadtgebiet. Besonders betroffen sind davon der nördliche Schienenbereich des ICE Instandhaltungswerks der DB Fernverkehr AG in Köln Nippes, die S-Bahn Abstellanlage der DB Regio in Köln Nippes sowie die Güter- und Rangierbahnhöfe Köln Gremberg und Köln Kalk Nord. Zu diesen Bereichen kommt es vermehrt zu Bürgerbeschwerden durch die lärmverursachenden Vorgänge wie z.B. Rangierfahrten, Kurvenquietschen, Bremsgeräusche, laufende Klimaanlage, Lärm durch Lautsprecheransagen oder Betätigung des Warnhorns (Makrofon). Da ein Großteil dieser Vorgänge nach Auffassung der Deutschen Bahn AG dem Schienenverkehrslärm (16. BImSchV) zugeordnet werden, sind diese Bereiche im Rahmen der Lärmaktionsplanung bzgl. Lärminderungsmaßnahmen zum Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner unbedingt mit einzubeziehen.

Darüber hinaus weist die Stadt anlässlich verschiedener vorgesehener S-Bahn-Ausbaumaßnahmen im Bereich des Bahnknoten Köln darauf hin, dass in diesen Bereichen Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind. Die Einrichtung eines gemeinsamen Arbeitskreises mit Vertretern der DB, des Nahverkehrs Rheinland und der Stadt wird ausdrücklich begrüßt. In diesem Arbeitskreis sollten die Lärmschutzmaßnahmen frühzeitig abgestimmt werden.

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

[illegible]

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

StrNr	Sanierungsbereich	von km	bis km	GL	SSW	Höhe	SSD	StA	WE	StP
2324	Köln-Höhenhaus	56,1	58,3	2,2	3.330	2		1	95	1
2658 2670	Köln - Mühlheim - Höhenhausener Ring	43,3 4	44 5	1,7	0	-		1	231	1
2324	Köln-Dünnwald	55,4	55,7	0,3	0	-		1	24	1
2324 2653	Köln-Buchforst	61,1 2,2	61,7 3	1,4	0	-		1	53	1
2610	Köln - Zentrum Nord - Nippes Süd (1/2) - Nippes (1/2/3) - Longerich - Heimersdorf - Volkhoven-Weiler - Worringen	1	14,9	13,9	1.644	2		1	130	1
2324	Köln - Kalk - Höhenberg - Vingst	62	64,6	2,6	0	-		1	105	1
2324	Köln-Porz	69,5	71	1,5	0	-		5	0	5
2651	Köln-Vingst	3,2	3,8	0,6	0	-		5	0	5
2324	Köln-Wahn	74	74,5	0,5	0	-		5	0	5
2324	Köln-Gremberg Güterbahnhof	66	69,7	3,7	0	-		1	35	1
2670	Köln Höhenhauser Ring	4	5	0	0	-		5	0	5
2650 2659	Köln Abzw. Höhenhauser Ring/Neurather Weg/Von Gahlen Straße	4,2 44,3	7 46,6	5,1	615	2		1	164	1
2630 2641	Köln (Knoten West) - Zentrum - Eifeltor - Bonntor	0,6 0,7	7,1 3	8,8	4.861	3		1	172	1
2641 2641 2650 2656 2730	Köln (rechtsrheinisch) - Gremberg Nord - Stammheim - Höhenhaus - Poll	3,8 6,7 7,5 0,2 26	5,9 7,3 7,7 2,3 26,6	5,6	4.619	2		4	0	5
2608	Köln Zentrum	0,2	1,2	1	0	-		5	0	5
2600	Köln-Ehrenfeld	2	4	2	0	-		5	0	5
2611	Köln-Bocklemünd (1)	3,5	4,3	0,8	0	-		5	0	5
2611	Köln-Bocklemünd (2)	5,6	6,2	0,6	0	-		5	0	5

StrNr | Streckennummer, **GL** | Gesamtlänge an km,

aktive Schallschutzmaßnahmen: **SSW** | Länge der Schallschutzwand in Metern, **Höhe** | Höhe der Schallschutzwand in Metern,

SSD | Schienenstegdämpfer in Metern, **StA**¹ | Stand der Sanierung der aktiven Schallschutzmaßnahme

passive Schallschutzmaßnahmen: **WE** | Anzahl der Wohneinheiten, **StP**² | Stand der Sanierung der passiv lärmsanierten Wohneinheiten

^{1,2} *Die Maßnahme ist (1) fertiggestellt, (2) im Bau, (3) in Bearbeitung oder (4) in Planung,

(5) Durchführung einer schalltechnischen Untersuchung und (6) geprüft ohne Umsetzung

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	von km	bis km	GL	PKZ	Bem
NW_01_01	2610	Köln	2620	50041	13,8	14,9	1,1	136,893	X65
NW_01_01	2610	Köln	2620	50041	14,9	16,2	1,3	136,893	-
NW_01_04	2615	Köln	2610, 2618, 2620	50041	1,274	1,393	0,119	136,893	X65
NW_01_04	2615	Köln	2610, 2618, 2620	50041	1,393	1,416	0,023	136,893	-
NW_01_04	2615	Köln	2610, 2620	50041	1,416	3,367	1,951	136,893	X65
NW_01_05	2324	Köln	2624, 2650, 2652, 2659, 2661, 2663, 2664, 2665, 2670	50042	59,602	60,093	0,491	169,174	X65
NW_01_06	2324	Köln	2652, 2664, 2665, 2670	50042	60,093	61,02	0,927	169,174	-
NW_01_06	2324	Köln	2664, 2665	50042	61,02	61,1	0,08	169,174	X65
NW_01_06	2324	Köln	2665	50042	61,1	61,7	0,6	169,174	X65
NW_01_07	2613	Köln	2600, 2622	50048	3,958	6,177	2,219	233,533	-
NW_01_08	2658	Köln	2650, 2652, 2653, 2659, 2670	50042	42,497	42,607	0,11	169,174	X65
NW_01_08	2660	Köln	2650, 2652, 2653, 2658, 2659, 2670	50042	0,75	0,854	0,104	169,174	X65
NW_01_08	2660	Köln	2650, 2658, 2659	50042	0,9	1,2	0,3	169,174	-
NW_01_08	2670	Köln	2650, 2652, 2653, 2658, 2659	50042	3,792	3,879	0,087	169,174	X65
NW_01_09	2600	Köln	2608, 2610, 2616, 2617, 2618, 2620, 2630, 2638	50041	0,81	0,974	0,164	136,893	-
NW_01_09	2620	Köln	2600, 2608, 2616, 2630, 2638	50041	0,258	0,315	0,057	136,893	-
NW_01_09	2620	Köln	2600, 2608, 2616, 2630, 2638	50041	0,315	0,499	0,184	136,893	-
NW_01_09	2620	Köln	2600, 2608, 2616, 2630, 2638	50041	0,499	0,506	0,007	136,893	-
NW_01_09	2620	Köln	2600, 2608, 2616, 2630, 2638	50041	0,506	0,622	0,116	136,893	-
NW_01_09	2620	Köln	2600, 2608, 2616, 2630, 2638	50041	0,622	0,629	0,007	136,893	-
NW_01_09	2620	Köln	2600, 2608, 2616, 2630, 2638	50041	0,629	0,777	0,148	136,893	-
NW_01_09	2620	Köln	2600, 2608, 2616, 2630, 2638	50041	0,777	0,814	0,037	136,893	-
NW_01_10	2324	Köln	2667, 2669	50042	62	63,8	1,8	169,174	X65
NW_01_10	2324	Köln	2621, 2641, 2651, 2666, 2667	50042	63,8	64,6	0,8	169,174	X65
NW_01_11	2613	Köln	2617, 2630	50041	-0,002	1,1	1,102	136,893	X65
NW_01_11	2613	Köln	2617, 2630	50041	1,1	1,139	0,039	136,893	X65
NW_01_11	2613	Köln	2615, 2617, 2630, 2638	50041	1,139	1,4	0,261	136,893	-
NW_01_13	2640	Köln	2630, 2641, 2642	50041	1,824	3,137	1,313	136,893	X65
NW_01_13	2641	Köln	2630, 2640, 2642	50041	-0,022	0,232	0,254	136,893	X65
NW_01_13	2641	Köln	2630, 2640, 2642	50041	0,232	0,587	0,355	136,893	X65
NW_01_13	2641	Köln	2642, 2643	50042	0,637	1,1	0,463	169,174	X65
NW_01_14	2651	Köln	2621, 2641	50042	2,622	2,698	0,076	169,174	-
NW_01_15	2641	Köln	2656	50042	3,5	3,6	0,1	169,174	-
NW_01_15	2641	Köln	2656	50042	3,6	3,767	0,167	169,174	-
NW_01_15	2641	Köln	2656	50042	3,767	3,784	0,017	169,174	-
NW_01_16	2640	Köln	2630, 2641, 2642, 2643	50041	3,692	6,393	2,701	136,893	X65
-	2600	Köln	2610, 2620, 2630	50041	0,974	1,175	0,201	136,893	X65
-	2600	Köln	2610, 2620, 2630	50041	1,175	1,21	0,035	136,893	X65
-	2600	Köln	2610, 2620, 2622, 2630	50041	1,21	1,397	0,187	136,893	X65
-	2610	Köln	2615, 2620	50041	8,084	8,211	0,127	136,893	X65

LP-Nr | Nummer der Lärmschwerpunkte, **StrNr** | Streckennummer, **SaAb** | Nummer des Sanierungsabschnittes

GL | Gesamtlänge an km, **PKZ** = Priorisierungskennziffer des Sanierungsabschnittes

Bem | Bemerkung (X65: auf 65 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A), X57: auf 57 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A),

V: Lärmvorsorge, M: Machbarkeitsstudie)

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	von km	bis km	GL	PKZ	Bem
-	2610	Köln	2615, 2620	50041	8,211	9,4	1,189	136,893	X65
-	2610	Köln	2615	50041	9,4	9,465	0,065	136,893	-
-	2610	Köln		50041	9,469	9,643	0,174	136,893	-
-	2610	Köln		50041	9,691	9,8	0,109	136,893	-
-	2610	Köln		50041	9,8	11,2	1,4	136,893	X65
-	2610	Köln		50041	11,2	11,247	0,047	136,893	-
-	2610	Köln		50041	11,782	11,8	0,018	136,893	-
-	2610	Köln		50041	11,8	11,9	0,1	136,893	X65
-	2610	Köln		50041	11,9	11,936	0,036	136,893	-
-	2610	Köln		50041	16,2	16,201	0,001	136,893	-
-	2610	Köln		50041	16,217	16,457	0,24	136,893	-
-	2613	Köln		50041	-0,08	-0,002	0,078	136,893	X65
-	2613	Köln	2615, 2617, 2630, 2638	50041	1,4	1,697	0,297	136,893	-
-	2613	Köln	2608, 2615, 2618, 2630	50041	1,759	1,942	0,183	136,893	-
-	2613	Köln	2608, 2615, 2618	50041	1,973	2,073	0,1	136,893	-
-	2615	Köln	2614, 2618	50041	0,917	1,167	0,25	136,893	-
-	2615	Köln	2610, 2614, 2618, 2620	50041	1,167	1,274	0,107	136,893	X65
-	2615	Köln	2610	50041	3,367	3,523	0,156	136,893	X65
-	2615	Köln	2610	50041	3,523	3,906	0,383	136,893	X65
-	2615	Köln	2610	50041	3,906	3,941	0,035	136,893	-
-	2615	Köln	2610	50041	4,381	4,405	0,024	136,893	-
-	2615	Köln	2610	50041	4,405	4,544	0,139	136,893	X65
-	2615	Köln	2610	50041	4,605	4,661	0,056	136,893	-
-	2615	Köln	2610	50041	4,704	4,706	0,002	136,893	-
-	2615	Köln	2610	50041	4,706	4,805	0,099	136,893	X65
-	2615	Köln	2610	50041	4,809	4,975	0,166	136,893	X65
-	2615	Köln	2610	50041	5,001	5,101	0,1	136,893	-
-	2615	Köln	2610	50041	5,184	5,387	0,203	136,893	-
-	2615	Köln	2610, 2620	50041	5,387	6,486	1,099	136,893	X65
-	2615	Köln	2610, 2620	50041	6,486	6,487	0,001	136,893	-
-	2615	Köln	2610, 2620	50041	6,487	6,607	0,12	136,893	X65
-	2615	Köln	2610, 2620	50041	6,607	6,632	0,025	136,893	X65
-	2615	Köln	2610, 2620	50041	6,632	6,881	0,249	136,893	X65
-	2615	Köln	2610, 2620	50041	6,881	6,927	0,046	136,893	X65
-	2615	Köln	2610, 2620	50041	6,927	7,073	0,146	136,893	X65
-	2615	Köln	2610, 2620	50041	7,073	7,074	0,001	136,893	-
-	2620	Köln	2600, 2616, 2630	50041	0	0,2	0,2	136,893	-
-	2620	Köln	2600, 2616, 2630	50041	0,2	0,258	0,058	136,893	-
-	2620	Köln	2600, 2610, 2622	50041	1,777	1,984	0,207	136,893	X65
-	2620	Köln	2610, 2614, 2615, 2618	50041	2,014	2,125	0,111	136,893	X65
-	2620	Köln		50041	9,73	10,217	0,487	136,893	-
-	2620	Köln		50041	12,718	12,819	0,101	136,893	-
-	2622	Köln	2600, 2610, 2620, 2630	50041	1,371	1,381	0,01	136,893	X65
-	2622	Köln	2600, 2610, 2620, 2630	50041	1,381	1,511	0,13	136,893	X65
-	2622	Köln	2600, 2610, 2620	50041	1,511	1,526	0,015	136,893	-
-	2630	Köln	2600, 2610, 2620	50041	-0,508	-0,496	0,012	136,893	-
-	2640	Köln	2630, 2643	50041	6,716	6,815	0,099	136,893	X65
-	2640	Köln	2630, 2643	50041	6,832	6,932	0,1	136,893	X65
-	2640	Köln	2630	50041	6,959	7,106	0,147	136,893	X65
-	2670	Köln	2616, 2633, 2639	50041	0	0,017	0,017	136,893	-
-	2670	Köln	2616, 2633, 2639	50041	0,017	0,164	0,147	136,893	-
-	2670	Köln	2616, 2633, 2639	50041	0,164	0,3	0,136	136,893	-
-	2670	Köln	2633, 2639	50041	0,3	0,367	0,067	136,893	-
-	2324	Köln		50042	54,657	54,8	0,143	169,174	-
-	2324	Köln		50042	54,8	55,5	0,7	169,174	X65
-	2324	Köln		50042	55,5	55,8	0,3	169,174	X65
-	2324	Köln		50042	55,8	56,2	0,4	169,174	X65
-	2324	Köln		50042	56,2	58,4	2,2	169,174	X65
-	2324	Köln	2663	50042	58,4	58,9	0,5	169,174	X65
-	2324	Köln	2624, 2652, 2661, 2662, 2663, 2664, 2665, 2670	50042	58,9	59,602	0,702	169,174	-

LP-Nr | Nummer der Lärmschwerpunkte, **StrNr** | Streckennummer, **SaAb** | Nummer des Sanierungsabschnittes

GL | Gesamtlänge an km, **PKZ** = Priorisierungskennziffer des Sanierungsabschnittes

Bem | Bemerkung (X65: auf 65 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A), X57: auf 57 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A),

V: Lärmvorsorge, M: Machbarkeitsstudie)

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	von km	bis km	GL	PKZ	Bem
-	2324	Köln		50042	61,7	62	0,3	169,174	X65
-	2324	Köln	2666	50042	64,6	64,8	0,2	169,174	X65
-	2324	Köln	2666	50042	64,8	64,947	0,147	169,174	-
-	2324	Köln	2666	50042	65,515	65,6	0,085	169,174	-
-	2324	Köln	2656, 2666	50042	65,6	65,8	0,2	169,174	-
-	2324	Köln	2656, 2666	50042	65,919	66	0,081	169,174	-
-	2324	Köln	2666	50042	66	66,4	0,4	169,174	X65
-	2324	Köln		50042	66,483	67	0,517	169,174	X65
-	2324	Köln		50042	67	67,2	0,2	169,174	X65
-	2324	Köln		50042	67,2	67,3	0,1	169,174	X65
-	2324	Köln		50042	67,3	68	0,7	169,174	X65
-	2324	Köln		50042	68	68,3	0,3	169,174	X65
-	2324	Köln	2690	50042	68,3	68,8	0,5	169,174	X65
-	2324	Köln	2690	50042	68,8	68,806	0,006	169,174	X65
-	2639	Köln	2633, 2652, 2653, 2659, 2670	50042	0,949	1,061	0,112	169,174	-
-	2639	Köln	2633, 2652, 2653, 2659, 2670	50042	1,061	1,072	0,011	169,174	-
-	2641	Köln	2642, 2643	50042	1,1	3	1,9	169,174	X65
-	2641	Köln		50042	3	3,072	0,072	169,174	-
-	2641	Köln		50042	3,465	3,5	0,035	169,174	-
-	2650	Köln	2652	50042	6,083	6,194	0,111	169,174	X65
-	2650	Köln	2658, 2670	50042	6,409	6,659	0,25	169,174	X65
-	2650	Köln	2658, 2670	50042	6,659	6,702	0,043	169,174	X65
-	2650	Köln	2670	50042	6,8	7	0,2	169,174	X65
-	2650	Köln	2670	50042	7	7,1	0,1	169,174	-
-	2650	Köln	2670	50042	7,1	7,4	0,3	169,174	-
-	2650	Köln	2670	50042	7,4	7,5	0,1	169,174	-
-	2650	Köln	2670	50042	8,688	8,788	0,1	169,174	-
-	2650	Köln	2670	50042	9,4	9,481	0,081	169,174	-
-	2651	Köln	2621, 2660	50042	1,349	1,5	0,151	169,174	-
-	2651	Köln	2621	50042	1,5	1,505	0,005	169,174	-
-	2651	Köln	2621	50042	1,505	1,606	0,101	169,174	-
-	2651	Köln	2621	50042	1,606	1,739	0,133	169,174	-
-	2651	Köln	2621	50042	1,739	1,841	0,102	169,174	-
-	2651	Köln	2621	50042	1,841	1,965	0,124	169,174	-
-	2651	Köln	2621	50042	1,965	2,065	0,1	169,174	-
-	2651	Köln	2621	50042	2,065	2,1	0,035	169,174	-
-	2651	Köln	2621, 2667	50042	3,414	3,8	0,386	169,174	-
-	2651	Köln	2621, 2667	50042	3,8	4	0,2	169,174	-
-	2658	Köln	2653, 2659	50042	40,678	40,785	0,107	169,174	-
-	2658	Köln	2670	50042	46,372	46,782	0,41	169,174	-
-	2659	Köln	2624, 2650, 2652, 2658, 2662, 2670	50042	45,6	45,77	0,17	169,174	X65
-	2659	Köln	2650, 2652, 2658, 2670	50042	45,77	45,82	0,05	169,174	X65
-	2659	Köln	2650, 2652, 2658, 2670	50042	45,82	46,6	0,78	169,174	X65
-	2659	Köln	2652	50042	46,6	46,685	0,085	169,174	-
-	2660	Köln		50042	1,200	1,700	0,500	169,174	-
-	2663	Köln		50042	2,753	2,939	0,186	169,174	-
-	2663	Köln		50042	3,242	3,400	0,158	169,174	-
-	2663	Köln		50042	3,472	3,921	0,449	169,174	-
-	2663	Köln		50042	4,890	4,991	0,101	169,174	-
-	2663	Köln		50042	5,399	5,499	0,100	169,174	-
-	2663	Köln		50042	5,555	5,655	0,100	169,174	-
-	2663	Köln		50042	6,107	6,229	0,122	169,174	-
-	2663	Köln		50042	6,584	6,600	0,016	169,174	-
-	2663	Köln		50042	6,600	6,700	0,100	169,174	-
-	2663	Köln		50042	6,700	6,716	0,016	169,174	-
-	2670	Köln	2633, 2639, 2652, 2653, 2659	50042	0,694	0,9	0,206	169,174	-
-	2670	Köln	2633, 2639, 2652, 2653, 2659	50042	0,9	0,914	0,014	169,174	-
-	2670	Köln	2650, 2651, 2653, 2658, 2659	50042	1,16	1,2	0,04	169,174	-
-	2670	Köln	2650, 2651, 2653, 2658, 2659, 2668	50042	1,2	1,4	0,2	169,174	-

LP-Nr | Nummer der Lärmschwerpunkte, **StrNr** | Streckennummer, **SaAb** | Nummer des Sanierungsabschnittes

GL | Gesamtlänge an km, **PKZ** = Priorisierungskennziffer des Sanierungsabschnittes

Bem | Bemerkung (X65: auf 65 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A), X57: auf 57 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A),

V: Lärmvorsorge, M: Machbarkeitsstudie)

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	von km	bis km	GL	PKZ	Bem
-	2670	Köln	2651, 2653, 2658, 2659, 2668	50042	1,4	1,5	0,1	169,174	-
-	2670	Köln	2621, 2650, 2651, 2653, 2659, 2668	50042	1,631	1,734	0,103	169,174	-
-	2670	Köln	2650, 2652	50042	2,274	2,414	0,14	169,174	-
-	2670	Köln	2650, 2652	50042	2,579	2,68	0,101	169,174	-
-	2730	Köln		50042	23,8	24,8	1	169,174	-
-	2655	Köln		50043	5,466	5,565	0,099	0,15	-
-	2655	Köln		50043	5,801	5,9	0,099	0,15	-
-	2655	Köln		50043	5,9	6,4	0,5	0,15	-
-	2655	Köln		50043	6,4	6,5	0,1	0,15	-
-	2655	Köln		50043	6,5	6,8	0,3	0,15	-
-	2655	Köln		50043	6,8	6,831	0,031	0,15	-
-	2655	Köln		50043	6,9	7,4	0,5	0,15	-
-	2655	Köln		50043	7,4	7,512	0,112	0,15	-
-	2655	Köln		50043	9,995	10	0,005	0,15	-
-	2655	Köln		50043	10	10,1	0,1	0,15	-
-	2600	Köln	2611, 2612, 2613, 2622	50048	6,47	6,492	0,022	233,533	-
-	2600	Köln	2611, 2612, 2613, 2622	50048	6,492	6,614	0,122	233,533	-
-	2600	Köln	2611, 2622	50048	6,614	6,627	0,013	233,533	-
-	2600	Köln	2611, 2622	50048	6,627	6,747	0,12	233,533	-
-	2600	Köln	2622	50048	6,747	6,9	0,153	233,533	-
-	2600	Köln	2622	50048	6,9	7	0,1	233,533	-
-	2600	Köln	2622	50048	7	7,1	0,1	233,533	-
-	2600	Köln	2622	50048	7,1	7,3	0,2	233,533	-
-	2600	Köln	2622	50048	7,497	7,5	0,003	233,533	-
-	2600	Köln	2622	50048	7,5	8,5	1	233,533	-
-	2600	Köln	2622	50048	8,5	8,6	0,1	233,533	-
-	2600	Köln	2622	50048	8,6	10,9	2,3	233,533	-
-	2600	Köln	2622	50048	10,922	11,058	0,136	233,533	-
-	2613	Köln	2600, 2611, 2612, 2622	50048	6,177	6,428	0,251	233,533	-
-	2621	Köln	2324, 2651	50075	6,974	7,025	0,051	2,389	-
-	2651	Köln	2621, 2691, 2692	50075	5,21	5,314	0,104	2,389	-
-	2651	Köln	2621	50075	5,778	5,878	0,1	2,389	-
-	2651	Köln	2621	50075	6,967	7,096	0,129	2,389	-
-	2651	Köln	2324, 2621	50075	7,32	7,504	0,184	2,389	-
-	2651	Köln	2324, 2621, 2690	50075	7,504	7,532	0,028	2,389	-
-	2691	Köln	2692	50079	7,342	7,442	0,1	0,336	-
-	2691	Köln	2692	50079	7,489	7,589	0,1	0,336	-
-	2691	Köln	2655, 2692	50079	7,81	8,006	0,196	0,336	-
-	2691	Köln	2655, 2692	50079	8,129	8,23	0,101	0,336	-
-	2691	Köln		50079	10,198	10,298	0,1	0,336	-
-	2692	Köln	2655, 2691	50079	1,487	1,587	0,1	0,336	-

LP-Nr | Nummer der Lärmschwerpunkte, **StrNr** | Streckennummer, **SaAb** | Nummer des Sanierungsabschnittes

GL | Gesamtlänge an km, **PKZ** = Priorisierungskennziffer des Sanierungsabschnittes

Bem | Bemerkung (X65: auf 65 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A), X57: auf 57 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A),

V: Lärmvorsorge, M: Machbarkeitsstudie)

Krefeld

Anzahl der Einwohnenden: 226.699

Anzahl der Belasteten für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)

45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	≥ 70
5.811	3.105	1.436	230	4	0

Anzahl der Belasteten für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)

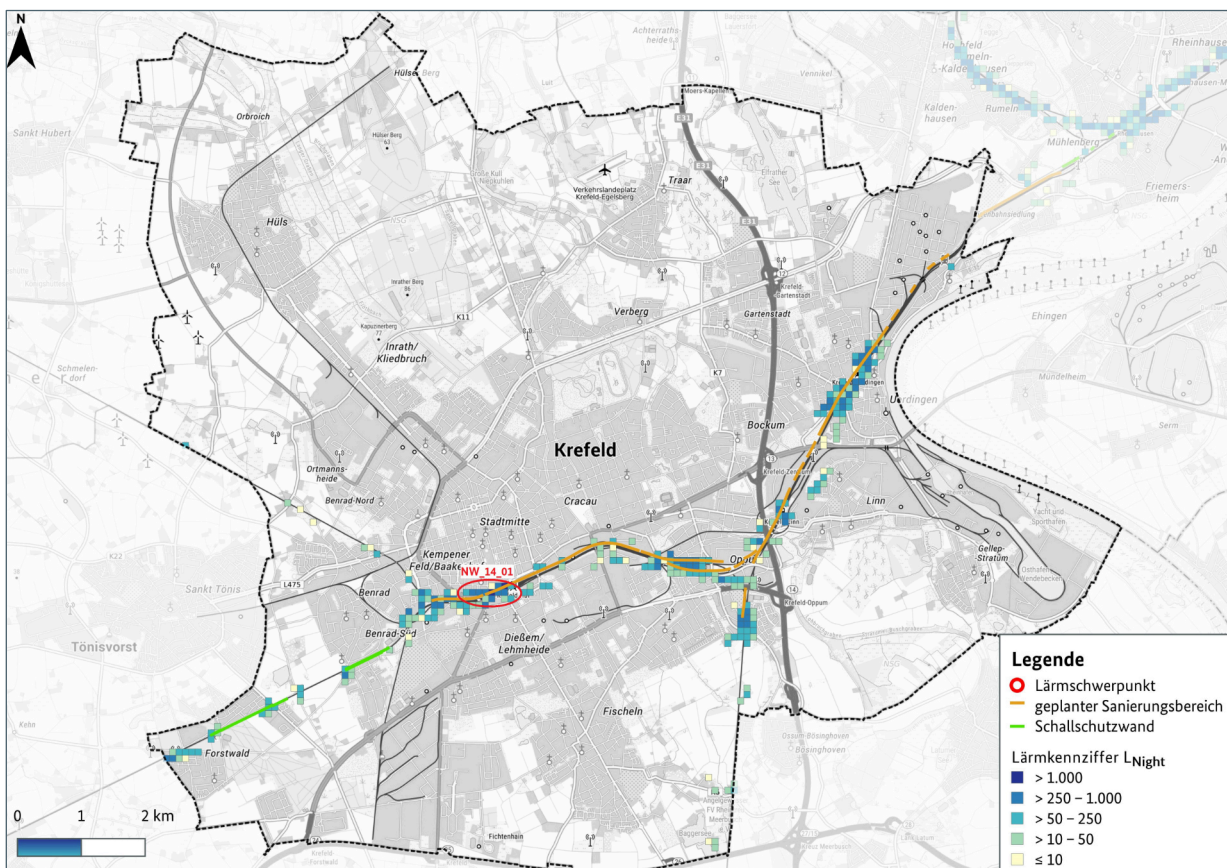
55-59	60-64	65-69	70-74	≥ 75
3.709	2.003	495	24	0

Pegelbereich in dB(A)	Belastete			
	Fläche (km ²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude
> 55	7,710	2.967	38	4
> 65	1,868	248	6	0
> 75	0,070	0	0	0

geschätzte Fälle starker HA*/HSD**

L _{DEN}	L _{Night}	Lärmkennziffer (LKZ)	L _{Night}
1.060	472	27.787	42.965

*Belästigung (high annoyance) / **Schlafstörung (high sleep disturbance)



Stellungnahme des Ballungsraumes Krefeld

Der Ballungsraum Krefeld hat keine Stellungnahme eingereicht.

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

[illegible]

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

StrNr	Sanierungsbereich	von km	bis km	GL	SSW	Höhe	SSD	StA	WE	StP
2610	Krefeld	53,7	54,9	1,2	0	-		1	57	1
2520	Krefeld-Benrad	84,1	85	0,9	1.332	2		1	3	1
2610	Krefeld-Oppum	50,3	51,4	1,1	0	-		1	39	1
2505	Krefeld-Uerdingen	3,5	4,6	1,1	0	-		1	96	1
2505	Krefeld-Linn	1,3	1,9	0,6	0	-		1	13	1
2520	Krefeld-Forstwald	81	83,2	2,2	1.26	2		1	22	1
2520	Krefeld-Lindentall	85,4	85,8	1,4	0	-		1	5	1
2610	Krefeld-Lohbruch	48,8	49,8	1	0	-		1	4	1

StrNr | Streckennummer, **GL** | Gesamtlänge an km,

aktive Schallschutzmaßnahmen: SSW | Länge der Schallschutzwand in Metern, **Höhe** | Höhe der Schallschutzwand in Metern,

SSD | Schienenstegdämpfer in Metern, **StA**¹ | Stand der Sanierung der aktiven Schallschutzmaßnahme

passive Schallschutzmaßnahmen: WE | Anzahl der Wohneinheiten, **StP**² | Stand der Sanierung der passiv lärmsanierten Wohneinheiten

^{1,2} *Die Maßnahme ist (1) fertiggestellt, (2) im Bau, (3) in Bearbeitung oder (4) in Planung,

(5) Durchführung einer schalltechnischen Untersuchung und (6) geprüft ohne Umsetzung

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	von km	bis km	GL	PKZ	Bem
NW 14_01	2520	Krefeld	2500, 2610	50020	86,061	87,136	1,075	26,484	X65
NW 14_01	2520	Krefeld	2500, 2610	50020	87,136	87,2	0,064	26,484	X65
NW 14_01	2520	Krefeld	2500, 2610	50020	87,2	87,212	0,012	26,484	X65
NW 14_01	2520	Krefeld	2500, 2610	50020	87,212	87,241	0,029	26,484	-
NW 14_01	2520	Krefeld	2500, 2610	50020	87,241	87,9	0,659	26,484	-
-	2342	Krefeld	2504, 2505	50020	0,312	0,472	0,16	26,484	-
-	2342	Krefeld	2504, 2505	50020	0,842	0,942	0,1	26,484	-
-	2342	Krefeld	2505	50020	1,287	1,387	0,1	26,484	-
-	2342	Krefeld	2505	50020	1,535	1,645	0,11	26,484	-
-	2500	Krefeld	2610	50020	2,585	3,598	1,013	26,484	-
-	2500	Krefeld	2505	50020	3,7	3,854	0,154	26,484	-
-	2504	Krefeld	2610	50020	-0,127	-0,099	0,028	26,484	X65
-	2504	Krefeld	2610	50020	-0,099	0,096	0,195	26,484	X65
-	2504	Krefeld	2610	50020	0,096	0,152	0,056	26,484	-
-	2504	Krefeld	2610	50020	0,201	0,3	0,099	26,484	-
-	2504	Krefeld		50020	0,3	0,5	0,2	26,484	X65
-	2504	Krefeld		50020	0,5	0,726	0,226	26,484	-
-	2504	Krefeld	2500	50020	0,731	0,859	0,128	26,484	-
-	2504	Krefeld	2500, 2505	50020	0,859	0,924	0,065	26,484	-
-	2504	Krefeld	2500, 2505	50020	0,924	1,172	0,248	26,484	-
-	2504	Krefeld	2500, 2505	50020	1,172	1,272	0,1	26,484	X65
-	2504	Krefeld	2500, 2505	50020	1,272	1,371	0,099	26,484	-
-	2504	Krefeld	2500, 2505	50020	1,371	1,615	0,244	26,484	X65
-	2504	Krefeld	2500, 2505	50020	1,615	1,774	0,159	26,484	X65
-	2504	Krefeld	2500, 2505	50020	1,774	1,786	0,012	26,484	-
-	2504	Krefeld	2500, 2505	50020	1,786	1,853	0,067	26,484	-
-	2504	Krefeld	2500, 2505	50020	1,859	2,006	0,147	26,484	-
-	2504	Krefeld	2500, 2505	50020	2,18	2,457	0,277	26,484	-
-	2504	Krefeld	2500, 2505	50020	2,593	2,693	0,1	26,484	-
-	2504	Krefeld	2505	50020	2,734	2,835	0,101	26,484	-
-	2504	Krefeld	2505	50020	2,984	3,371	0,387	26,484	-
-	2504	Krefeld	2505	50020	3,371	4,468	1,097	26,484	X65
-	2504	Krefeld	2342, 2505	50020	4,468	4,958	0,49	26,484	-
-	2505	Krefeld	2610	50020	0,044	0,2	0,156	26,484	X65
-	2505	Krefeld	2610	50020	0,2	0,219	0,019	26,484	X65
-	2505	Krefeld	2610	50020	0,219	0,4	0,181	26,484	-
-	2505	Krefeld	2500	50020	0,787	1	0,213	26,484	-
-	2520	Krefeld		50020	81,122	81,7	0,578	26,484	X65
-	2520	Krefeld		50020	81,7	81,772	0,072	26,484	X65
-	2520	Krefeld		50020	81,8	83,2	1,4	26,484	X65
-	2520	Krefeld		50020	83,2	83,3	0,1	26,484	-
-	2520	Krefeld		50020	83,3	83,303	0,003	26,484	-
-	2520	Krefeld		50020	83,375	83,4	0,025	26,484	-
-	2520	Krefeld		50020	83,4	83,6	0,2	26,484	X65
-	2520	Krefeld		50020	84,1	85	0,9	26,484	X65
-	2520	Krefeld		50020	85	85,087	0,087	26,484	-
-	2520	Krefeld		50020	85,235	85,3	0,065	26,484	-
-	2520	Krefeld		50020	85,3	85,4	0,1	26,484	-
-	2520	Krefeld		50020	85,4	85,8	0,4	26,484	X65
-	2520	Krefeld		50020	85,8	86	0,2	26,484	X65
-	2520	Krefeld		50020	86	86,061	0,061	26,484	-
-	2520	Krefeld	2500, 2610	50020	87,9	88,123	0,223	26,484	-
-	2520	Krefeld	2500, 2610	50020	88,123	88,223	0,1	26,484	-
-	2520	Krefeld	2500, 2610	50020	88,223	88,351	0,128	26,484	-
-	2520	Krefeld	2500, 2610	50020	88,368	89,46	1,092	26,484	-
-	2520	Krefeld	2500, 2610	50020	89,524	89,628	0,104	26,484	-
-	2520	Krefeld	2500, 2610	50020	89,628	89,754	0,126	26,484	X65
-	2520	Krefeld	2500, 2610	50020	89,754	90,451	0,697	26,484	X65
-	2610	Krefeld		50020	47,9	48,1	0,2	26,484	-
-	2610	Krefeld		50020	48,674	48,8	0,126	26,484	-
-	2610	Krefeld		50020	48,8	49,18	0,38	26,484	X65
-	2610	Krefeld		50020	49,695	49,812	0,117	26,484	X65
-	2610	Krefeld		50020	54,921	55,218	0,297	26,484	-
-	2610	Krefeld		50020	55,315	55,472	0,157	26,484	-
-	2610	Krefeld		50020	55,938	56,047	0,109	26,484	X65
-	2610	Krefeld		50020	56,132	56,365	0,233	26,484	X65

LP-Nr | Nummer der Lärmschwerpunkte, **StrNr** | Streckennummer, **SaAb** | Nummer des Sanierungsabschnittes

GL | Gesamtlänge an km, **PKZ** = Priorisierungskennziffer des Sanierungsabschnittes

Bem | Bemerkung (X65: auf 65 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A), X57: auf 57 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A),

V: Lärmvorsorge, M: Machbarkeitsstudie)

Leipzig

Anzahl der Einwohnenden: 611.880

Anzahl der Belasteten für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)

45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	≥ 70
23.508	8.078	2.457	250	15	0

Anzahl der Belasteten für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)

55-59	60-64	65-69	70-74	≥ 75
12.053	3.846	671	22	0

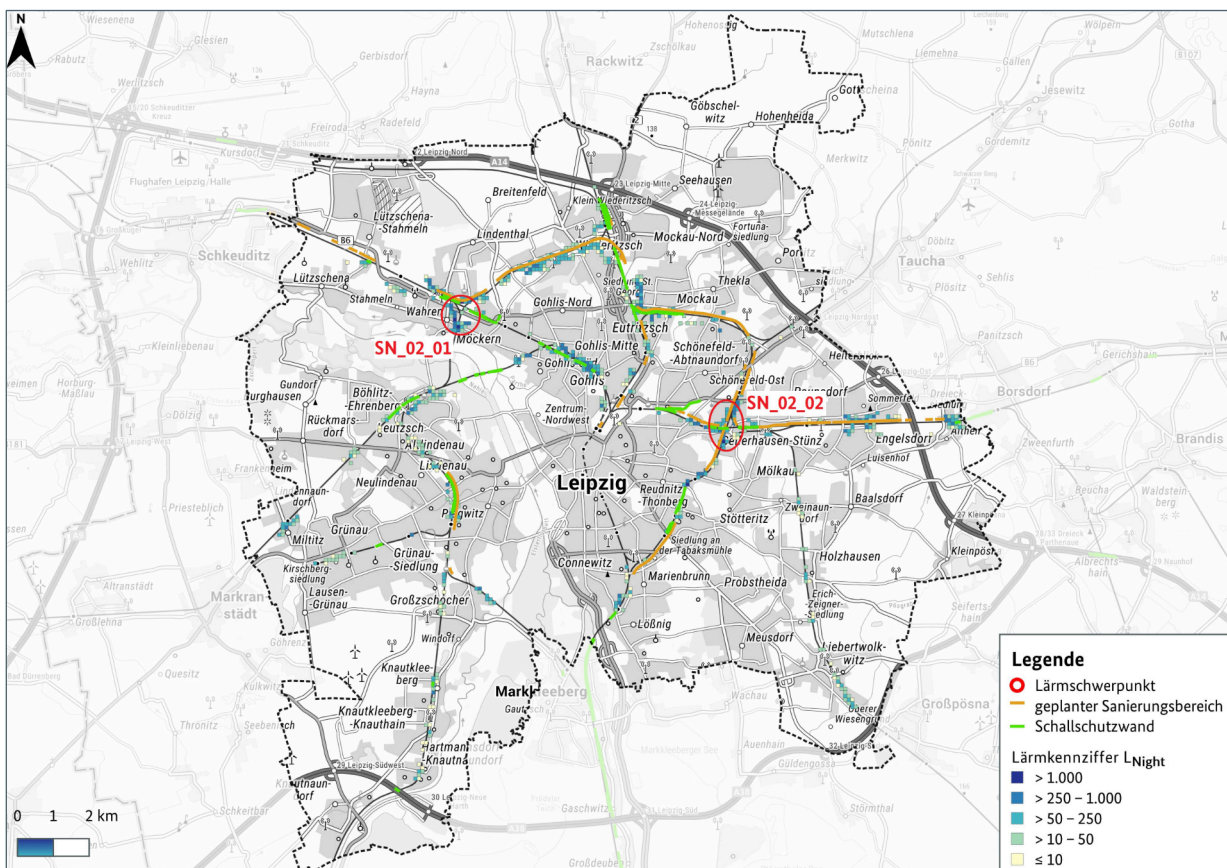
Pegelbereich in dB(A)	Belastete			
	Fläche (km ²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude
> 55	33,626	7.901	8	0
> 65	7,311	330	2	0
> 75	0,372	0	0	0

geschätzte Fälle starker HA*/HSD**

L_{DEN}	L_{Night}	L_{DEN}	L_{Night}
2.618	992	59.454	90.610

Lärmkennziffer (LKZ)

*Belästigung (high annoyance) / **Schlafstörung (high sleep disturbance)



Stellungnahme des Ballungsraumes Leipzig

allgemeine Informationen:

- die Stadt Leipzig hat 624.689 gemeldete Einwohner/-innen (Stand 12/2022)
- die Fläche des Stadtgebietes beträgt 297 km²
- die Auslösewerte in der 2. Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Stadt Leipzig betragen 65 dB(A) ganztags und 55 dB(A) nachts
- Betroffenheit durch Eisenbahnverkehrslärm:
- ab 65 dB(A) ganztags: 1.137 Personen
- ab 55 dB(A) nachts: 3.393 Personen

In der Stadt Leipzig existieren im Eisenbahnverkehrsnetz mehrere Lärmschwerpunkte:

a) Wiederitzsch/Wahren (Nördlicher Güterring)

- entlang der Streckenabschnitte 6403 und 6369 des Nördlichen Güterrings sind aus den angrenzenden bebauten Flurstücken der Bahnhofstraße und der Damaschkestraße/Buchfinkenweg seit Jahren massive Beschwerden über die Lärmbelastung durch den Eisenbahnverkehr zu verzeichnen
- die im Rahmen der Lärmsanierung angebotenen bzw. realisierten passiven Schallschutzmaßnahmen werden als unzureichend angesehen

b) Liebertwolkwitz/Mölkau/Baalsdorf

- seit dem Betreiberwechsel im Dezember 2015 (aktueller Betreiber ist die „Mitteldeutsche Regiobahn“) auf der Strecke 6366 Leipzig-Chemnitz gibt es Bürgerbeschwerden über die starke Zunahme des Eisenbahnverkehrslärms auf dieser Strecke
- die Zunahme des Lärms wird in den eingesetzten Zügen auf dieser Strecke gesehen (diesel-elektrische Lokomotive ER 20 mit umgerüsteten Reisezugwagen)

c) Stötteritz (Güntzstraße)

- im Rahmen des Ausbaus der Strecken 6361 und 6375 im Bereich des Stötteritzer Bahnhofs wurde entlang eines Teilabschnitts der Güntzstraße keine Lärmschutzwand errichtet, wie es andernorts entlang dieser Strecke in Anwendung der 16. BImSchV erfolgt ist
- seit dem Umbau mehren sich die Beschwerden bzgl. einer zunehmenden Lärmbelastung durch den Eisenbahnverkehr aus diesem Teilabschnitt der Güntzstraße

d) Bochumer Straße

- aufgrund der noch immer nicht fertiggestellten Lärmschutzwand entlang der Bochumer Straße gibt es mehrere Beschwerden zum Eisenbahnverkehrslärm
- die Lärmbelastung tritt vor allem nachts durch den Güterverkehr auf
- es wird darauf gedrängt, dass die angekündigte Lärmschutzwand schnellstmöglich errichtet wird

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 27														
1-01	1-02	1-03	1-04	1-05	1-06	2-01	2-02	2-03	2-04	3-01	3-02	3-03	3-04	4-01
20	7	0	0	0	0	26	1	0	0	0	0	1	26	0
4-02	4-03	4-04	4-05	4-06	4-07	4-08	4-09	4-10	4-11	4-12	5-01	5-02	5-03	5-04
0	8	19	2	7	7	5	1	2	5	18	2	8	6	4
5-05	5-06	5-07	5-08	6-01	6-02	6-03	6-04	6-05	6-06	6-07	6-08	6-09	6-10	6-11
1	0	5	18	0	6	10	8	0	2	8	12	0	1	6
6-12	7-01	7-02	7-03	7-04	7-05	7-06	7-07	7-08	7-09	7-10	7-11	7-12	7-13	7-14
19	0	4	8	15	4	1	8	8	9	2	3	3	4	2
7-15	7-16	7-17	7-18	7-19	7-20	7-21	7-22	7-23	7-24	8-01	8-02	8-03	8-04	8-05
5	8	6	5	0	6	6	5	4	8	7	4	4	7	5
8-06	8-07	8-08	8-09	8-10	8-11	8-12	8-13	8-14	8-15	8-16	8-17	8-18	8-19	8-20
8	4	5	1	2	10	8	0	2	7	17	3	2	7	8
8-21	8-22	8-23	8-24	8-25	8-26	8-27	8-28	9-01	9-02	9-03	9-04	9-05	9-06	9-07
2	3	6	11	8	3	6	3	19	5	0	22	3	0	6
9-08	9-09	9-10	9-11	9-12	9-13	9-14	9-15	10-01	10-02	10-03	10-04	10-05	10-06	10-07
11	4	19	2	2	10	6	4	1	13	11	5	13	5	0
10-08	10-09	10-10	10-11	10-12	10-13	10-14	10-15	11-01	11-02	11-03	11-04	11-04	11-05	12-01
16	4	6	11	6	1	14	7	3	0	1	3	13	6	5
12-02	12-03	12-04	12-05											
9	10	1	0											

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

StrNr	Sanierungsbereich	von km	bis km	GL	SSW	Höhe	SSD	StA	WE	StP
6369	Leipzig -Mockau -Thekla	7,9	10,7	2,8	0	-		1	128	1
6361	Leipzig Siedlung Tabaksmühle	7,4	8,2	0,8	0	-		1	0	1
6369	Leipzig-Schönefeld	12,5	15,2	2,7	0	-		1	165	1
6371	Leipzig-Crottendorf	2,2	3,4	1,2	0	-		1	101	1
6375	Leipzig -Reudnitz -Stötteritz	3,3	5,4	2,1	0	-		1	62	1
6403	Leipzig-Wahren	111,7	114	2,3	0	-		1	22	1
6403	Wiederitzsch (Leipzig)	114,9	117,4	2,5	0	-		1	75	1
6411	Wiederitzsch-Neuwiederitzsch (Leipzig)	74,2	74,8	0,6	0	-		5	0	5
6411	Leipzig-Eutritzsch	78,3	78,8	0,5	0	-		1	0	1
6367	Leipzig (6367) -Leutsch -Bienitz-Rückmatsdorf -Miltiz	1,4	13	11,6	242	3		4	0	5
6363 6365	Leipzig Althen	9,9 9,996	10 10,5	0,6	1066	3		5	0	5
6380	Leipzig Möckern	1,5	2,9	0,3	0	-		6	0	5

StrNr | Streckennummer, **GL** | Gesamtlänge an km,

aktive Schallschutzmaßnahmen: SSW | Länge der Schallschutzwand in Metern, **Höhe** | Höhe der Schallschutzwand in Metern,

SSD | Schienenstegdämpfer in Metern, **StA**¹ | Stand der Sanierung der aktiven Schallschutzmaßnahme

passive Schallschutzmaßnahmen: WE | Anzahl der Wohneinheiten, **StP**² | Stand der Sanierung der passiv lärmsanierten Wohneinheiten

^{1,2} *Die Maßnahme ist (1) fertiggestellt, (2) im Bau, (3) in Bearbeitung oder (4) in Planung,

(5) Durchführung einer schalltechnischen Untersuchung und (6) geprüft ohne Umsetzung

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	von km	bis km	GL	PKZ	Bem
SN 02 01	6403	Leipzig	6380, 6382	140008	112,987	113,1	0,113	24,2	X65
SN 02 01	6403	Leipzig	6380, 6382	140008	113,1	113,19	0,09	24,2	X65
SN 02 01	6403	Leipzig	6381, 6382	140008	113,19	114	0,81	24,2	X65
SN 02 02	6363	Leipzig	6366	140007	3,398	3,6	0,202	35,07	-
SN 02 02	6369	Leipzig	6371	140007	14,11	14,111	0,001	35,07	X65
SN 02 02	6369	Leipzig	6371	140007	14,112	14,324	0,212	35,07	X65
SN 02 02	6371	Leipzig	6375	140007	2,717	3,4	0,683	35,07	X65
SN 02 02	6371	Leipzig	6363, 6366, 6375	140007	3,4	3,53	0,13	35,07	X65
SN 02 02	6371	Leipzig	6363, 6366	140007	3,53	3,581	0,051	35,07	X65
SN 02 02	6371	Leipzig	6369	140007	3,742	3,8	0,058	35,07	-
SN 02 02	6371	Leipzig	6369	140007	3,8	4,561	0,761	35,07	X65
-	6360	Leipzig		140005	6,952	7,052	0,1	5,339	-
-	6361	Leipzig	6375	140007	6,396	6,4	0,004	35,07	-
-	6361	Leipzig	6375	140007	6,4	6,6	0,2	35,07	X65
-	6361	Leipzig	6375	140007	6,6	6,606	0,006	35,07	-
-	6361	Leipzig	6375	140007	6,606	6,7	0,094	35,07	X65
-	6361	Leipzig	6375	140007	6,7	6,727	0,027	35,07	X65
-	6361	Leipzig	6375	140007	6,727	6,8	0,073	35,07	-
-	6361	Leipzig	6375	140007	6,8	6,9	0,1	35,07	-
-	6361	Leipzig	6375	140007	6,9	6,951	0,051	35,07	-
-	6361	Leipzig	6375	140007	6,968	7,4	0,432	35,07	-
-	6361	Leipzig	6375, 6376	140007	7,4	8,2	0,8	35,07	X65
-	6361	Leipzig		140007	8,2	8,4	0,2	35,07	X65
-	6361	Leipzig		140007	8,4	8,41	0,01	35,07	X65
-	6361	Leipzig		140007	8,41	8,421	0,011	35,07	-
-	6363	Leipzig	6366	140007	2,137	2,237	0,1	35,07	-
-	6363	Leipzig	6366	140007	2,406	2,541	0,135	35,07	-
-	6363	Leipzig	6366	140007	2,7	2,849	0,149	35,07	-
-	6363	Leipzig	6366	140007	2,849	2,9	0,051	35,07	-
-	6363	Leipzig	6366	140007	2,9	2,946	0,046	35,07	-
-	6363	Leipzig	6366	140007	3,2	3,398	0,198	35,07	-
-	6363	Leipzig	6369	140007	5,568	5,722	0,154	35,07	-
-	6363	Leipzig	6369	140007	5,722	6,375	0,653	35,07	-
-	6363	Leipzig	6369	140007	6,437	6,726	0,289	35,07	-
-	6363	Leipzig	6369	140007	6,843	6,943	0,1	35,07	-
-	6363	Leipzig	6369	140007	7,02	7,1	0,08	35,07	-
-	6363	Leipzig	6365, 6369	140007	7,1	7,72	0,62	35,07	-
-	6363	Leipzig	6365	140007	7,72	7,855	0,135	35,07	-
-	6363	Leipzig	6365	140007	7,855	7,889	0,034	35,07	-
-	6363	Leipzig	6365	140007	7,889	7,988	0,099	35,07	-
-	6363	Leipzig	6365	140007	7,988	8	0,012	35,07	-
-	6363	Leipzig	6365	140007	8	8,233	0,233	35,07	-
-	6363	Leipzig	6365	140007	8,3	8,7	0,4	35,07	-
-	6363	Leipzig	6365	140007	8,875	8,975	0,1	35,07	-
-	6363	Leipzig	6365	140007	9,44	9,572	0,132	35,07	-
-	6363	Leipzig	6365	140007	9,715	9,815	0,1	35,07	-
-	6363	Leipzig	6365	140007	9,887	9,9	0,013	35,07	-
-	6366	Leipzig	6363	140007	2,938	3,172	0,234	35,07	-
-	6366	Leipzig	6363	140007	3,192	3,193	0,001	35,07	-
-	6366	Leipzig		140007	6,656	6,756	0,1	35,07	-
-	6366	Leipzig		140007	6,775	6,875	0,1	35,07	-
-	6366	Leipzig		140007	7,595	7,6	0,005	35,07	-
-	6366	Leipzig		140007	7,6	7,7	0,1	35,07	-
-	6366	Leipzig		140007	8,016	8,116	0,1	35,07	-
-	6366	Leipzig		140007	8,9	9	0,1	35,07	-
-	6366	Leipzig		140007	9	9,007	0,007	35,07	-
-	6366	Leipzig		140007	9,379	9,479	0,1	35,07	-
-	6366	Leipzig		140007	9,6	9,7	0,1	35,07	-
-	6366	Leipzig		140007	9,7	9,857	0,157	35,07	-
-	6366	Leipzig		140007	10,712	10,8	0,088	35,07	-
-	6366	Leipzig		140007	10,8	11	0,2	35,07	-
-	6366	Leipzig		140007	11,71	11,866	0,156	35,07	-
-	6366	Leipzig		140007	12,27	12,407	0,137	35,07	-
-	6366	Leipzig		140007	12,5	12,6	0,1	35,07	-
-	6366	Leipzig		140007	12,6	12,695	0,095	35,07	-
-	6366	Leipzig		140007	12,771	12,8	0,029	35,07	-
-	6366	Leipzig		140007	12,8	12,9	0,1	35,07	-
-	6366	Leipzig		140007	12,9	13,023	0,123	35,07	-
-	6366	Leipzig		140007	13,172	13,3	0,128	35,07	-
-	6366	Leipzig		140007	13,3	13,7	0,4	35,07	-
-	6366	Leipzig		140007	13,7	13,751	0,051	35,07	-
-	6369	Leipzig	6360	140007	8,398	8,8	0,402	35,07	X65
-	6369	Leipzig	6360	140007	8,8	9,5	0,7	35,07	X65
-	6369	Leipzig	6360	140007	9,5	10	0,5	35,07	X65
-	6369	Leipzig	6360	140007	10	10,1	0,1	35,07	X65
-	6369	Leipzig	6360	140007	10,1	10,7	0,6	35,07	X65
-	6369	Leipzig	6360	140007	10,7	10,8	0,1	35,07	-
-	6369	Leipzig	6360	140007	10,8	11,203	0,403	35,07	-
-	6369	Leipzig	6360	140007	11,225	11,358	0,133	35,07	-
-	6369	Leipzig	6360	140007	11,364	11,7	0,336	35,07	-

LP-Nr | Nummer der Lärmschwerpunkte, **StrNr** | Streckennummer, **SaAb** | Nummer des Sanierungsabschnittes

GL | Gesamtlänge an km, **PKZ** = Priorisierungskennziffer des Sanierungsabschnittes

Bem | Bemerkung (X65: auf 65 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A), X57: auf 57 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A),

V: Lärmvorsorge, M: Machbarkeitsstudie)

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	von km	bis km	GL	PKZ	Bem
-	6369	Leipzig		140007	11,700	11,800	0,100	35,07	-
-	6369	Leipzig		140007	11,800	11,900	0,100	35,07	-
-	6369	Leipzig		140007	11,900	12,000	0,100	35,07	-
-	6369	Leipzig		140007	12,000	12,013	0,013	35,07	-
-	6369	Leipzig		140007	12,015	12,115	0,100	35,07	-
-	6369	Leipzig	6371	140007	12,181	12,445	0,264	35,07	-
-	6369	Leipzig	6371	140007	12,663	12,7	0,037	35,07	X65
-	6369	Leipzig	6371	140007	12,7	12,704	0,004	35,07	X65
-	6369	Leipzig	6371	140007	12,704	13,034	0,33	35,07	X65
-	6369	Leipzig	6371	140007	13,034	13,043	0,009	35,07	X65
-	6369	Leipzig	6371	140007	13,046	13,134	0,088	35,07	X65
-	6369	Leipzig	6371	140007	13,134	13,332	0,198	35,07	X65
-	6369	Leipzig	6371	140007	13,332	13,371	0,039	35,07	X65
-	6369	Leipzig	6363, 6366, 6375	140007	14,493	15,2	0,707	35,07	X65
-	6369	Leipzig	6366	140007	15,2	15,38	0,18	35,07	X65
-	6369	Leipzig	6363	140007	15,38	15,869	0,489	35,07	-
-	6371	Leipzig	6375	140007	2,188	2,275	0,087	35,07	X65
-	6371	Leipzig	6375	140007	2,275	2,618	0,343	35,07	X65
-	6371	Leipzig	6375	140007	2,618	2,649	0,031	35,07	X65
-	6371	Leipzig	6375	140007	2,679	2,717	0,038	35,07	X65
-	6371	Leipzig		140007	3,581	3,742	0,161	35,07	-
-	6371	Leipzig	6369	140007	5,271	5,272	0,001	35,07	-
-	6371	Leipzig	6369	140007	5,272	5,332	0,06	35,07	X65
-	6375	Leipzig		140007	3,332	4,800	1,468	35,07	X65
-	6375	Leipzig		140007	4,800	4,853	0,053	35,07	X65
-	6379	Leipzig	6383	140007	1,377	1,537	0,16	35,07	-
-	6379	Leipzig		140007	1,658	1,822	0,164	35,07	-
-	6379	Leipzig		140007	1,900	2,100	0,200	35,07	-
-	6379	Leipzig		140007	2,100	2,400	0,300	35,07	-
-	6379	Leipzig		140007	2,400	2,700	0,300	35,07	-
-	6379	Leipzig		140007	2,700	3,100	0,400	35,07	-
-	6383	Leipzig		140007	7,282	8,100	0,818	35,07	-
-	6383	Leipzig		140007	8,100	8,300	0,200	35,07	-
-	6383	Leipzig		140007	8,300	8,400	0,100	35,07	-
-	6383	Leipzig		140007	8,400	8,900	0,500	35,07	-
-	6383	Leipzig		140007	8,900	9,000	0,100	35,07	-
-	6383	Leipzig		140007	9,000	9,100	0,100	35,07	-
-	6383	Leipzig		140007	9,289	9,300	0,011	35,07	-
-	6383	Leipzig		140007	9,300	9,700	0,400	35,07	-
-	6383	Leipzig		140007	9,700	9,709	0,009	35,07	-
-	6383	Leipzig		140007	9,755	9,800	0,045	35,07	-
-	6383	Leipzig	6052	140007	9,8	11,2	1,4	35,07	-
-	6383	Leipzig	6052	140007	11,255	11,355	0,1	35,07	-
-	5919	Leipzig	6370, 6388, 6411	140008	305,428	305,6	0,172	24,2	-
-	5919	Leipzig	6411	140008	306,532	306,597	0,065	24,2	-
-	5919	Leipzig	6360, 6411	140008	308,443	308,503	0,06	24,2	-
-	5919	Leipzig	6360, 6411	140008	308,53	308,928	0,398	24,2	-
-	5919	Leipzig	6411	140008	309,436	309,606	0,17	24,2	-
-	5919	Leipzig		140008	310,655	310,7	0,045	24,2	-
-	5919	Leipzig	6396, 6411	140008	310,7	311	0,3	24,2	-
-	6363	Leipzig	6366	140008	0,015	0,115	0,1	24,2	-
-	6369	Leipzig	6370, 6403	140008	5,668	5,9	0,232	24,2	X65
-	6369	Leipzig	6370, 6403	140008	5,9	5,939	0,039	24,2	-
-	6369	Leipzig	6370, 6403	140008	5,939	6,102	0,163	24,2	X65
-	6369	Leipzig	5919, 6370, 6388, 6403, 6411	140008	6,102	6,948	0,846	24,2	-
-	6369	Leipzig	5919, 6388	140008	6,948	6,972	0,024	24,2	-
-	6388	Leipzig	6369	140008	1,216	1,288	0,072	24,2	-
-	6403	Leipzig	6387	140008	107,297	107,398	0,101	24,2	-
-	6403	Leipzig	6387	140008	108,119	108,437	0,318	24,2	-
-	6403	Leipzig	6387	140008	109,188	109,297	0,109	24,2	-
-	6403	Leipzig	6382	140008	109,831	110,007	0,176	24,2	-
-	6403	Leipzig	6382	140008	110,142	110,57	0,428	24,2	-
-	6403	Leipzig	6380, 6382	140008	112,545	112,987	0,442	24,2	X65
-	6403	Leipzig	6381	140008	114	114,091	0,091	24,2	-
-	6403	Leipzig	6369	140008	114,53	114,9	0,37	24,2	X65
-	6403	Leipzig	6369	140008	114,9	114,907	0,007	24,2	X65
-	6403	Leipzig	6369	140008	114,929	114,962	0,033	24,2	X65
-	6403	Leipzig	6369	140008	114,962	116,841	1,879	24,2	X65
-	6403	Leipzig	6369, 6370	140008	116,841	117,129	0,288	24,2	X65
-	6411	Leipzig		140008	71,923	71,934	0,011	24,2	-
-	6411	Leipzig		140008	72,106	72,206	0,1	24,2	-
-	6411	Leipzig		140008	73,8	73,9	0,1	24,2	-
-	6411	Leipzig		140008	73,9	73,917	0,017	24,2	-
-	6383	Leipzig		140031	13,374	13,474	0,1	1,85	-
-	6383	Leipzig		140031	18,23	18,33	0,1	1,85	-

LP-Nr | Nummer der Lärmschwerpunkte, **StrNr** | Streckennummer, **SaAb** | Nummer des Sanierungsabschnittes

GL | Gesamtlänge an km, **PKZ** = Priorisierungskennziffer des Sanierungsabschnittes

Bem | Bemerkung (X65: auf 65 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A), X57: auf 57 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A),

V: Lärmvorsorge, M: Machbarkeitsstudie)

Leverkusen

Anzahl der Einwohnenden: 163.577

Anzahl der Belasteten für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)

45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	≥ 70
8.434	3.387	1.797	796	50	0

Anzahl der Belasteten für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)

55-59	60-64	65-69	70-74	≥ 75
4.481	2.153	1.272	79	3

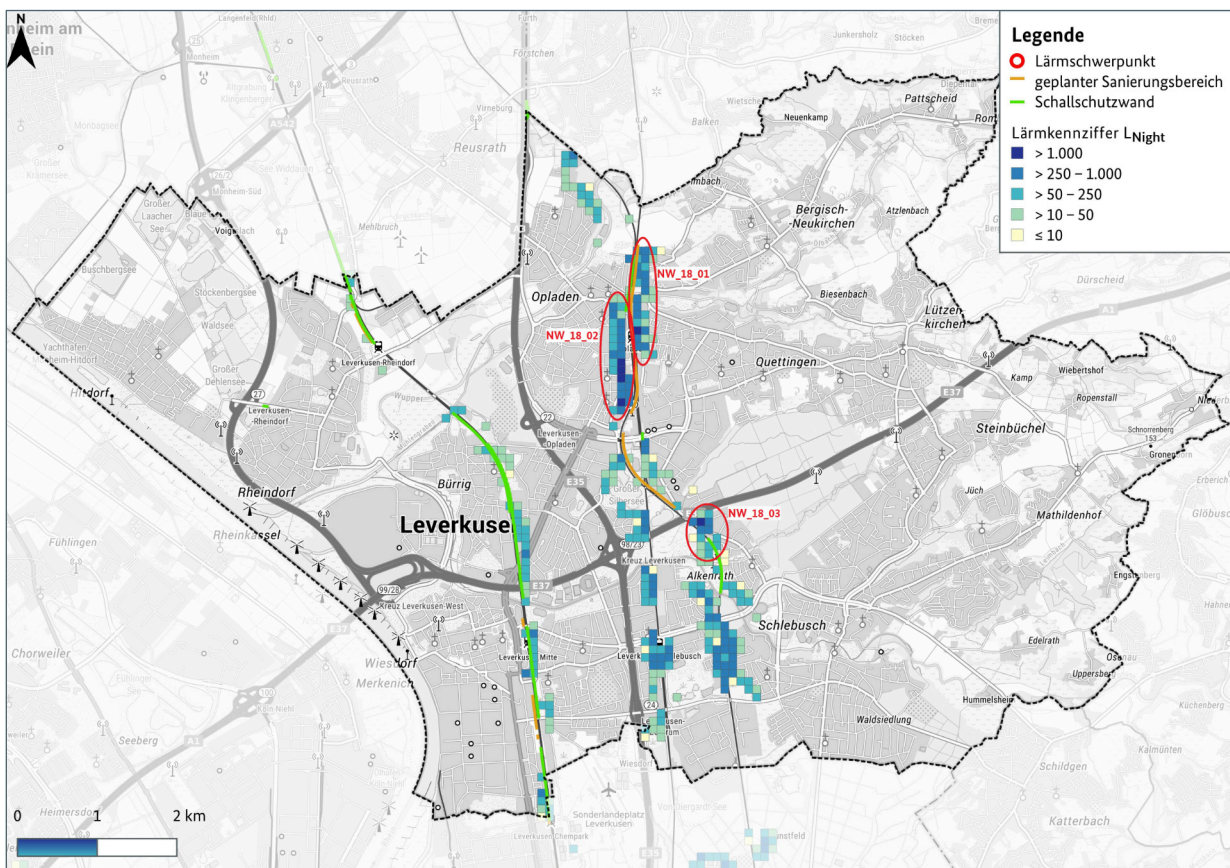
Pegelbereich in dB(A)	Belastete			
	Fläche (km ²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude
> 55	10,475	3.803	31	7
> 65	2,850	645	1	0
> 75	0,454	1	0	0

geschätzte Fälle starker HA*/HSD**

L_{DEN}	L_{Night}	L_{DEN}	L_{Night}
1.438	669	40.706	59.905

Lärmkennziffer (LKZ)

*Belästigung (high annoyance) / **Schlafstörung (high sleep disturbance)



Stellungnahme des Ballungsraumes Leverkusen

Die Stadt Leverkusen, inmitten der Metropolregion Rhein-Ruhr und zwischen den beiden Großstädten Düsseldorf und Köln gelegen, wird von einer Vielzahl an Verkehrswegen von nationaler und internationaler Bedeutung durchquert. Neben den überwiegend zentral im Siedlungsbereich verlaufenden Bundesautobahnen (A1/A3/A59) führt auch der Schienenverkehr der Haupteisenbahnstrecken des Bundes in vielen Stadtteilen mitten durch den Siedlungsbereich. Die Folge ist eine großflächige Verlärmung des Stadtgebietes.

Als eine der wichtigsten Nord-Süd-Verbindungen für den Güterverkehr in Europa gilt die Entwicklungsachse Rotterdam-Genua, welche auch durch das Stadtgebiet der Stadt Leverkusen verläuft (Strecke 2324). Insbesondere in den Stadtteilen Alkenrath, Manfort, Schlebusch, Quettingen, Küppersteg, Opladen und Bergisch-Neukirchen ist die Lärmbelastung durch den Güterverkehr besonders hoch. Eine zusätzliche Beeinflussung besteht in diesen Stadtteilen oftmals durch den Regional- und Fernverkehr, welcher auf der Strecke 2730 verkehrt. Die Strecken 2650 und 2750 werden überwiegend durch den Fern- und Regionalverkehr frequentiert. Davon betroffen sind insbesondere die Stadtteile Rheindorf, Bürriig, Küppersteg und Wiesdorf. Die Anzahl der Vorbeifahrten ist auf diesen Strecken deutlich höher als auf der Güterverkehrsstrecke. Zukünftig soll diese Trasse auch durch den RRX („Rhein-Ruhr-Express“) befahren werden. Der hierzu notwendige Ausbau der Gleise wird zu einer veränderten Lärmbelastung führen.

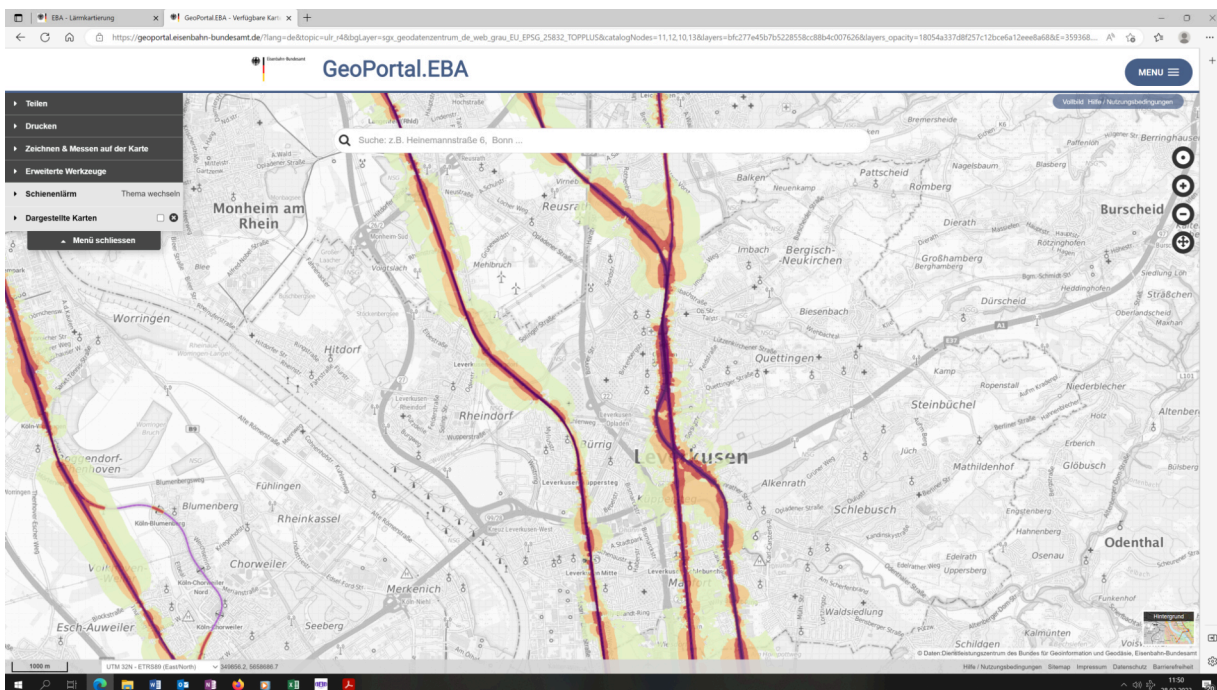
Tag-Abend-Nacht-Lärmindex (L _{DEN})		Nacht-Lärmindex (L _{Night})	
Pegelbereich in dB(A)	Belastete Einwohner	Pegelbereich in dB(A)	Belastete Einwohner
ab 55 bis 59	4.480	(ab 45 bis 49)	8.430
ab 60 bis 64	2.150	Ab 50 bis 54	3.390
ab 65 bis 69	1.270	Ab 55 bis 59	1.800
ab 70 bis 74	80	Ab 60 bis 64	800
ab 75	< 10	Ab 65 bis 69	50
		Ab 70	0

Insbesondere die hohen Belastungen während der Nacht führen zu einer Beeinträchtigung der menschlichen Gesundheit. Zukünftige Schutzmaßnahmen sollten deshalb einen besonderen Schutz der Nachtruhe beinhalten. Neben dem Neubau von Schallschutzwänden und der Förderung von passiven Schallschutzmaßnahmen sollten insbesondere auch innovative Schallschutzmaßnahmen für einen maximalen Lärmschutz geprüft werden. Bestehende Schallschutzwände können erhöht bzw. optimiert werden. Ebenso ist der Bau von niedrigen Schallschutzwänden möglich. Mit der auf Bundesebene angestrebten Förderung des Güterverkehrs auf der Schiene ist bei ausbleibenden Maßnahmen von einer Erhöhung der Lärmbelastung zu rechnen. Dies gilt es zu verhindern.

Deshalb ist es die Aufgabe des Lärmsanierungskonzeptes die Stadt Leverkusen in Gänze zu berücksichtigen und insbesondere aktive Schallschutzmaßnahmen umzusetzen. Dabei ist auch die sog. Baulücke im Bereich Kuppersteg / Bürrig auf der Schienenstrecke 2650 / 2750 zu berücksichtigen. Die Umsetzung sollte zum Schutz der Bewohnerinnen und Bewohner zeitnah erfolgen. Bisher wurden bereits angekündigte Baumaßnahmen zum Beispiel im Bereich der Schleswig-Holstein-Siedlung des Öfteren nach hinten verschoben.

Die Stadt Leverkusen setzt deshalb auf eine Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden und hofft auch in der Zukunft weiterhin am Prozess der Lärmreduzierung aktiv eingebunden und beteiligt zu werden.

Abschließend wird auf den geplanten Autobahnausbau im Bereich der Bundesautobahn A1 und A3 hingewiesen. Vor dem Hintergrund der teilweise bestehenden Doppelbelastung durch den Straßen- und Schienenlärm erscheint eine Gesamtlärbetrachtung im Rahmen der Lärmsanierung in der Stadt Leverkusen angebracht bzw. zielführend.



Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

[illegible]

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

StrNr	Sanierungsbereich	von km	bis km	GL	SSW	Höhe	SSD	StA	WE	StP
2324	Leverkusen-Alkenrath	50,7	51,7	1	696	2		1	151	1
2324	Leverkusen-Opladen	46,9	49	2,1	678	2		1	217	1
2324	Leverkusen-Schlebusch	52,2	53,8	1,6	0	-		1	155	1
2324	Leverkusen-Fixheide	49,3	50,4	1,1	0	-		1	13	1
2730	Leverkusen-Schlebusch	20,2	20,7	0,5	0	-		1	21	1
2670	Leverkusen-Bayerwerksiedlung	9,4	10,2	0,8	0	-		1	0	1
2730	Leverkusen I	19,4	22,8	3,4	1416	2		4	0	5
2324	Leverkusen Knoten II	44,5	50,5	9,8	2971	3		4	0	5
2730		15,6	19,4							
2650	Leverkusen Mitte	10,7	11,8	1,1	0	-		5	0	5
2650	Leverkusen-Küppersteg	12,3	12,8	0,5	0	-		5	0	5
2650	Leverkusen-Küppersteg	12,8	16,4	3,6	0	-		6	0	5
2650	Leverkusen-Rheindorf	16,7	17	0,3	0	-		5	0	5

StrNr | Streckennummer, **GL** | Gesamtlänge an km,

aktive Schallschutzmaßnahmen: **SSW** | Länge der Schallschutzwand in Metern, **Höhe** | Höhe der Schallschutzwand in Metern,

SSD | Schienenstegdämpfer in Metern, **StA**¹ | Stand der Sanierung der aktiven Schallschutzmaßnahme

passive Schallschutzmaßnahmen: **WE** | Anzahl der Wohneinheiten, **StP**² | Stand der Sanierung der passiv lärmsanierten Wohneinheiten

^{1,2} *Die Maßnahme ist (1) fertiggestellt, (2) im Bau, (3) in Bearbeitung oder (4) in Planung,

(5) Durchführung einer schalltechnischen Untersuchung und (6) geprüft ohne Umsetzung

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	von km	bis km	GL	PKZ	Bem
NW_18_01	2324	Leverkusen	2730	50025	46,9	46,93	0,03	93,578	X65
NW_18_01	2324	Leverkusen	2730	50025	46,93	49	2,07	93,578	X65
-	2324	Leverkusen	2674, 2730	50025	49,3	50,5	1,2	93,578	X65
-	2324	Leverkusen		50025	50,5	50,8	0,3	93,578	X65
-	2324	Leverkusen		50025	50,8	51,8	1	93,578	X65
-	2324	Leverkusen		50025	51,8	52,3	0,5	93,578	X65
-	2324	Leverkusen		50025	52,3	53,2	0,9	93,578	X65
-	2324	Leverkusen		50025	53,2	53,3	0,1	93,578	X65
-	2324	Leverkusen		50025	53,3	53,8	0,5	93,578	X65
-	2324	Leverkusen		50025	53,8	53,865	0,065	93,578	-
-	2730	Leverkusen		50042	20,2	20,7	0,5	169,174	X65
-	2650	Leverkusen	2670	50074	10,476	10,5	0,024	33,367	V
-	2650	Leverkusen	2670	50074	10,6	11	0,4	33,367	V
-	2650	Leverkusen	2670	50074	11,9	11,97	0,07	33,367	V
-	2650	Leverkusen	2670	50074	16,179	16,568	0,389	33,367	V
-	2650	Leverkusen	2670	50074	16,668	16,7	0,032	33,367	V

LP-Nr | Nummer der Lärmschwerpunkte, **StrNr** | Streckennummer, **SaAb** | Nummer des Sanierungsabschnittes

GL | Gesamtlänge an km, **PKZ** = Priorisierungskennziffer des Sanierungsabschnittes

Bem | Bemerkung (X65: auf 65 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A), X57: auf 57 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A),

V: Lärmvorsorge, M: Machbarkeitsstudie)

Lübeck

Anzahl der Einwohnenden: 183.494

Anzahl der Belasteten für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)

45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	≥ 70
4.418	1.841	474	92	6	0

Anzahl der Belasteten für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)

55-59	60-64	65-69	70-74	≥ 75
2.695	670	168	32	0

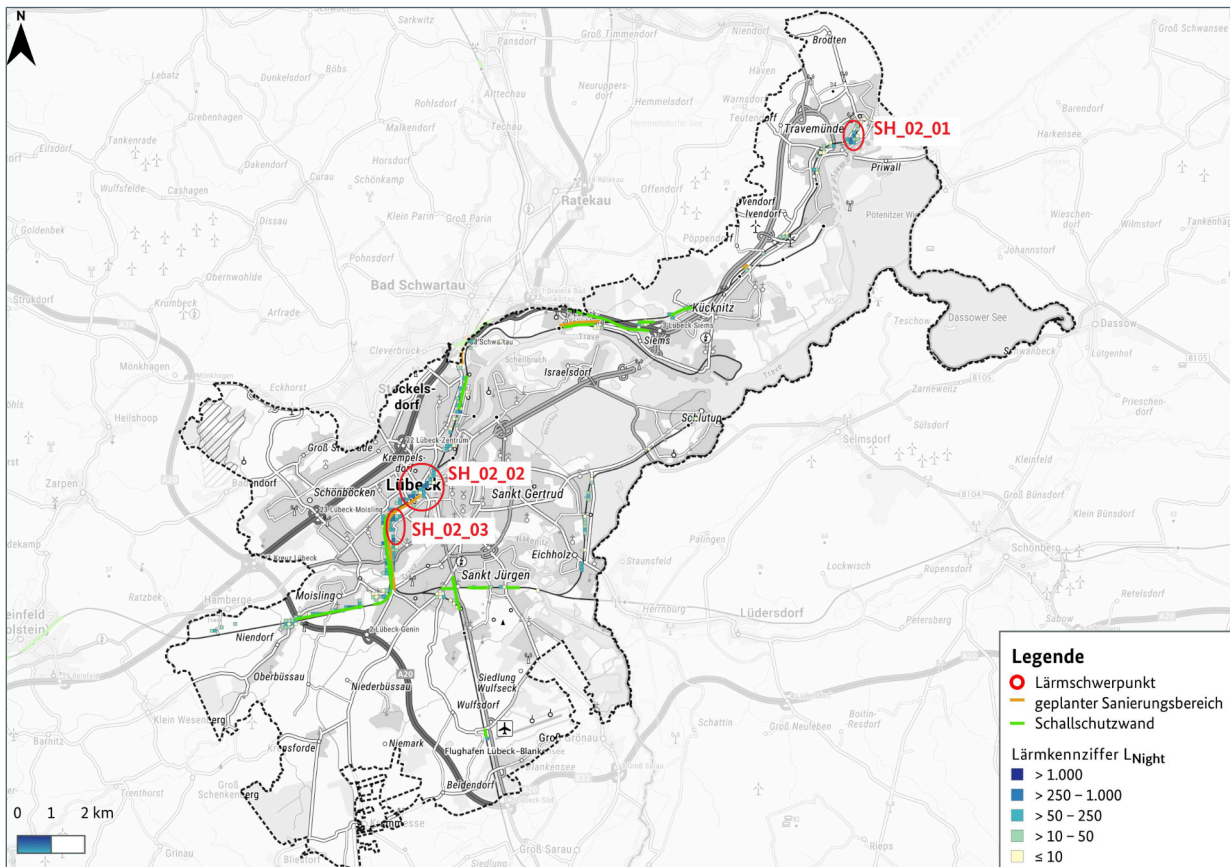
Pegelbereich in dB(A)	Belastete			
	Fläche (km ²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude
> 55	10,003	1.697	1	0
> 65	1,811	95	1	0
> 75	0,047	0	0	0

geschätzte Fälle starker HA*/HSD**

L_{DEN}	L_{Night}	L_{DEN}	L_{Night}
562	223	12.640	20.271

Lärmkennziffer (LKZ)

*Belästigung (high annoyance) / **Schlafstörung (high sleep disturbance)



Stellungnahme des Ballungsraumes Lübeck

Der Ballungsraum Lübeck wurde vom Ministerium für Energiewende, Klimaschutz, Umwelt und Natur festgelegt und umfasst das Stadtgebiet der Hansestadt Lübeck.

Der Schienenverkehrslärm auf den kartierten Haupteisenbahnstrecken (Abschnitt 1100: Lübeck Hauptbahnhof – Abzweig Bad Schwartau und Abschnitt 1120: Lübeck Hauptbahnhof – Richtung Hamburg) stellt nach wie vor für viele Lübecker Bürger:innen ein erhebliches Umweltproblem dar. Gemäß dem aktuellen Kartierungsergebnis sind trotz durchgeführter Lärmschutzmaßnahmen aus dem Lärmsanierungsprogramm des Bundes noch rund 6.260 EW nachts (45 bis 54 dB(A)) und 3.370 EW tags (55 bis 64 dB(A)) einer erhöhten Lärmbelastung / Belästigung ausgesetzt.

Als mögliche Lärmschwerpunkte konnten aus der vergangenen Öffentlichkeitsbeteiligung 2017/2018 des EBA und eingegangener Anwohnerbeschwerden folgende Bereiche identifiziert werden: Gesamte Strecke 1120 (Lübeck Hbf – Richtung Hamburg) vor allem in den Stadtteilen St. Lorenz Süd und Buntekuh (Bereich Moislinger Allee, Tulpenweg, Auf der Höhe, Laubenweg) und im Bereich Schützenstraße und Steinrader Weg in der Nähe des Hauptbahnhofs. Des Weiteren werden Rangiertätigkeiten im Stadtgebiet besonders im Bereich Moislinger Allee / Auf der Höhe als störend empfunden.

Es liegen zudem Mehrfachbelastungen (Hauptverkehrsstraße und Haupteisenbahnstrecke) vor, die auch als Lärmschwerpunkte eingeordnet werden können. Diese betreffen insbesondere die folgenden Bereiche: Niendorfer Straße, Geniner Dorfstraße, Moislinger Allee (im Bereich Laubenweg, Auf der Höhe, Narzissenweg, Tulpenweg), Schwartauer Allee, Schwartauer Landstraße. Diese Mehrfachbelastungen sind gem. §47 d Abs. 1 Satz 3 BImSchG im Lärmaktionsplan des EBAs und der Hansestadt Lübeck zu berücksichtigen.

Ausblick: In St. Lorenz Süd entsteht derzeit am Güterbahnhof ein neues Wohnquartier, mit rund 320 Wohnungen. Der Wohnungsbau soll voraussichtlich im Frühjahr 2025 abgeschlossen sein. Es werden zwar bauliche Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz der zukünftigen Anwohner:innen getroffen, es werden aber dennoch aufgrund der Größe des Wohnquartiers neue Lärmbetroffenheiten geschaffen.

Sonderthema Schienenhinterlandanbindung zur festen Fehmarnbeltquerung:

Mit Fertigstellung der festen Fehmarnbeltquerung wird es zu einer deutlichen Erhöhung der Zugverkehre (vor allem auf den Strecken 1100 und 1120) und einer damit verbundenen erheblichen Steigerung der Lärmbelastung im Lübecker Stadtgebiet kommen. Parallel wird auch der Lärmschutz verbessert, um gesundheitlich relevante Zusatzbelastungen zu minimieren.

Am 02.02.2020 hat der Bundestag 232 Mio. Euro für Maßnahmen zum Lärmschutz über die gesetzlichen Vorgaben hinaus freigegeben (Drucksache 19/20624). Mit der Umsetzung der Kernforderung „Lärmschutz im Bestand“ werden alle Anwohnenden im Lübecker Stadtgebiet gleichbehandelt. Das gilt auch für den Stadtteil Moisling, der keinen rechtlichen Anspruch nach der 16. BImSchV zur Umsetzung von Schallschutz hatte. Im Jahr 2014 wurden hier Maßnahmen aus dem freiwilligen Lärmsanierungsprogramm des Bundes bereits durchgeführt. Durch den Bundestagsbeschluss wird nun nach Auskunft der DB Netz AG (Stand 14.02.2023) umfangreicher Schallschutz in diesem dichtbesiedelten Bereich möglich. Auf einer Länge von ca. 3,7 km sollen 7 Schallschutzwände mit Höhen von 2 bis 6 Metern errichtet werden. Des Weiteren soll auf ca. 4,3 km das Verfahren „Besonders überwachtes Gleis“ (BüG) zum Einsatz kommen und auf ca. 940 Metern Schienenstegdämpfer (SSD) eingesetzt werden. Durch diese Maßnahmen werden nach Berechnungen der DB Netz AG im Mittel Pegelminderungen bis zu 7,3 dB(A) und maximal bis zu 21,3 dB(A) erreicht. Einwohner: innen von 173 Gebäuden erhalten somit Lärmschutz nach dem Standard der 16. BImSchV. Für die Umsetzung der Maßnahmen wird es nach derzeitigem Kenntnisstand ein Planfeststellungsverfahren geben.

Für den Bereich vom Abzweig Bad Schwartau bis zur Eisenbahnbrücke Genin Nord sollen ca. 10,8 km Schallschutzwände von 2 bis 6 Metern Höhe (inklusive 4 Meter hohe Mittelwände) errichtet werden und das Verfahren „Besonders überwachtes Gleis“ (BüG) in Teilen Anwendung finden. Für die Umsetzung der Schutzmaßnahmen wird ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt.

Die Strecke 1122 zwischen Lübeck und Bad Kleinen soll gemäß der Drucksache 19/17945 vom 10.03.2020 ausgebaut werden. Der Ausbau dient dann der Verbesserung der Betriebsqualität für den überregionalen Schienenpersonen- und Güterverkehr – auch im Hinblick auf die Mehrverkehre, die durch die feste Fehmarnbeltquerung entstehen. In erster Linie wird die Strecke elektrifiziert. Der Ausbau wird mittels eines Planfeststellungsverfahrens konkretisiert.

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 56														
1-01	1-02	1-03	1-04	1-05	1-06	2-01	2-02	2-03	2-04	3-01	3-02	3-03	3-04	4-01
30	21	0	0	0	0	50	0	1	0	1	0	4	45	0
4-02	4-03	4-04	4-05	4-06	4-07	4-08	4-09	4-10	4-11	4-12	5-01	5-02	5-03	5-04
5	17	29	8	12	17	12	2	2	15	31	7	15	21	7
5-05	5-06	5-07	5-08	6-01	6-02	6-03	6-04	6-05	6-06	6-07	6-08	6-09	6-10	6-11
1	0	7	43	4	8	21	15	1	6	18	25	0	5	13
6-12	7-01	7-02	7-03	7-04	7-05	7-06	7-07	7-08	7-09	7-10	7-11	7-12	7-13	7-14
32	3	5	19	24	5	10	10	23	22	10	4	12	8	14
7-15	7-16	7-17	7-18	7-19	7-20	7-21	7-22	7-23	7-24	8-01	8-02	8-03	8-04	8-05
8	18	29	9	0	9	16	8	8	16	17	6	7	17	13
8-06	8-07	8-08	8-09	8-10	8-11	8-12	8-13	8-14	8-15	8-16	8-17	8-18	8-19	8-20
7	13	13	2	7	23	19	1	5	17	28	13	9	12	16
8-21	8-22	8-23	8-24	8-25	8-26	8-27	8-28	9-01	9-02	9-03	9-04	9-05	9-06	9-07
7	10	19	15	13	20	9	7	35	9	5	40	7	4	22
9-08	9-09	9-10	9-11	9-12	9-13	9-14	9-15	10-01	10-02	10-03	10-04	10-05	10-06	10-07
15	10	33	13	3	22	17	9	1	25	25	5	38	7	0
10-08	10-09	10-10	10-11	10-12	10-13	10-14	10-15	11-01	11-02	11-03	11-04	11-04	11-05	12-01
42	7	6	40	4	0	39	10	1	0	1	10	24	15	10
12-02	12-03	12-04	12-05											
27	10	2	0											

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

StrNr	Sanierungsbereich	von km	bis km	GL	SSW	Höhe	SSD	StA	WE	StP
1120	Lübeck - Moising - Niendorf - Reeke - Rosenhagen	0 5,4	4 11,6	11,6	4.650	3		1	87	1
1100	Lübeck - Bad Schwartau	0	5,2	5,2	950	3		1	268	1

StrNr | Streckennummer, GL | Gesamtlänge an km,

aktive Schallschutzmaßnahmen: SSW | Länge der Schallschutzwand in Metern, Höhe | Höhe der Schallschutzwand in Metern,

SSD | Schienenstegdämpfer in Metern, StA¹ | Stand der Sanierung der aktiven Schallschutzmaßnahme

passive Schallschutzmaßnahmen: WE | Anzahl der Wohneinheiten, StP² | Stand der Sanierung der passiv lärmsanierten Wohneinheiten

^{1,2} *Die Maßnahme ist (1) fertiggestellt, (2) im Bau, (3) in Bearbeitung oder (4) in Planung,

(5) Durchführung einer schalltechnischen Untersuchung und (6) geprüft ohne Umsetzung

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	von km	bis km	GL	PKZ	Bem
SH_02_03	1120	Lübeck	1121, 1122, 1130	10002	0	2,9	2,9	28,603	X65
-	1100	Lübeck		10002	0,001	2,6	2,599	28,603	X57
-	1100	Lübeck		10002	2,6	3,9	1,3	28,603	X57
-	1100	Lübeck		10002	4,1	4,3	0,2	28,603	X57
-	1100	Lübeck	1113	10002	4,3	4,7	0,4	28,603	X57
-	1113	Lübeck		10002	7,890	7,991	0,101	28,603	-
-	1113	Lübeck		10002	8,087	8,100	0,013	28,603	-
-	1113	Lübeck	1115	10002	8,1	9,2	1,1	28,603	-
-	1113	Lübeck		10002	9,200	9,215	0,015	28,603	-
-	1113	Lübeck		10002	9,264	9,365	0,101	28,603	-
-	1113	Lübeck		10002	9,584	9,684	0,1	28,603	-
-	1113	Lübeck		10002	10,351	10,4	0,049	28,603	-
-	1113	Lübeck		10002	10,4	10,7	0,3	28,603	-
-	1113	Lübeck		10002	11,3	11,6	0,3	28,603	-
-	1113	Lübeck		10002	11,6	11,7	0,1	28,603	-
-	1113	Lübeck		10002	11,7	12,2	0,5	28,603	-
-	1113	Lübeck		10002	12,2	12,236	0,036	28,603	-
-	1113	Lübeck	1117	10002	14,094	14,194	0,1	28,603	-
-	1113	Lübeck		10002	14,7	14,8	0,1	28,603	-
-	1113	Lübeck		10002	14,800	14,848	0,048	28,603	-
-	1113	Lübeck		10002	15,4	15,8	0,4	28,603	-
-	1113	Lübeck		10002	17,933	18,341	0,408	28,603	-
-	1113	Lübeck		10002	18,514	18,614	0,1	28,603	-
-	1113	Lübeck		10002	19,285	19,385	0,1	28,603	-
-	1113	Lübeck		10002	19,493	19,5	0,007	28,603	-
-	1113	Lübeck		10002	19,5	19,9	0,4	28,603	-
-	1113	Lübeck		10002	19,977	20,078	0,101	28,603	-
-	1120	Lübeck	1121, 1122	10002	2,9	2,927	0,027	28,603	X65
-	1120	Lübeck	1121, 1122	10002	3,026	3,3	0,274	28,603	X65
-	1120	Lübeck		10002	3,3	4	0,7	28,603	X65
-	1120	Lübeck		10002	4	4,1	0,1	28,603	X65
-	1120	Lübeck		10002	4,1	4,189	0,089	28,603	X65
-	1120	Lübeck		10002	4,342	4,4	0,058	28,603	X65
-	1120	Lübeck		10002	4,4	4,7	0,3	28,603	X65
-	1120	Lübeck		10002	4,7	5,8	1,1	28,603	X65
-	1120	Lübeck		10002	5,8	7,9	2,1	28,603	X65
-	1120	Lübeck		10002	7,9	7,998	0,098	28,603	X65
-	1120	Lübeck		10002	9,2	9,3	0,1	28,603	X65
-	1120	Lübeck		10002	9,3	9,308	0,008	28,603	X65
-	1120	Lübeck		10002	9,594	9,6	0,006	28,603	X65
-	1120	Lübeck		10002	9,6	9,7	0,1	28,603	X65
-	1120	Lübeck		10002	9,7	9,739	0,039	28,603	X65
-	1120	Lübeck		10002	9,8	10,2	0,4	28,603	X65
-	1120	Lübeck		10002	10,2	10,289	0,089	28,603	X65
-	1122	Lübeck		130002	8,666	8,767	0,101	19,586	-

LP-Nr | Nummer der Lärmschwerpunkte, **StrNr** | Streckennummer, **SaAb** | Nummer des Sanierungsabschnittes

GL | Gesamtlänge an km, **PKZ** = Priorisierungskennziffer des Sanierungsabschnittes

Bem | Bemerkung (X65: auf 65 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A), X57: auf 57 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A),

V: Lärmvorsorge, M: Machbarkeitsstudie)

Ludwigs- hafen

Anzahl der Einwohnenden: 168.497

Anzahl der Belasteten für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)

45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	≥ 70
10.719	5.544	3.578	1.720	948	32

Anzahl der Belasteten für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)

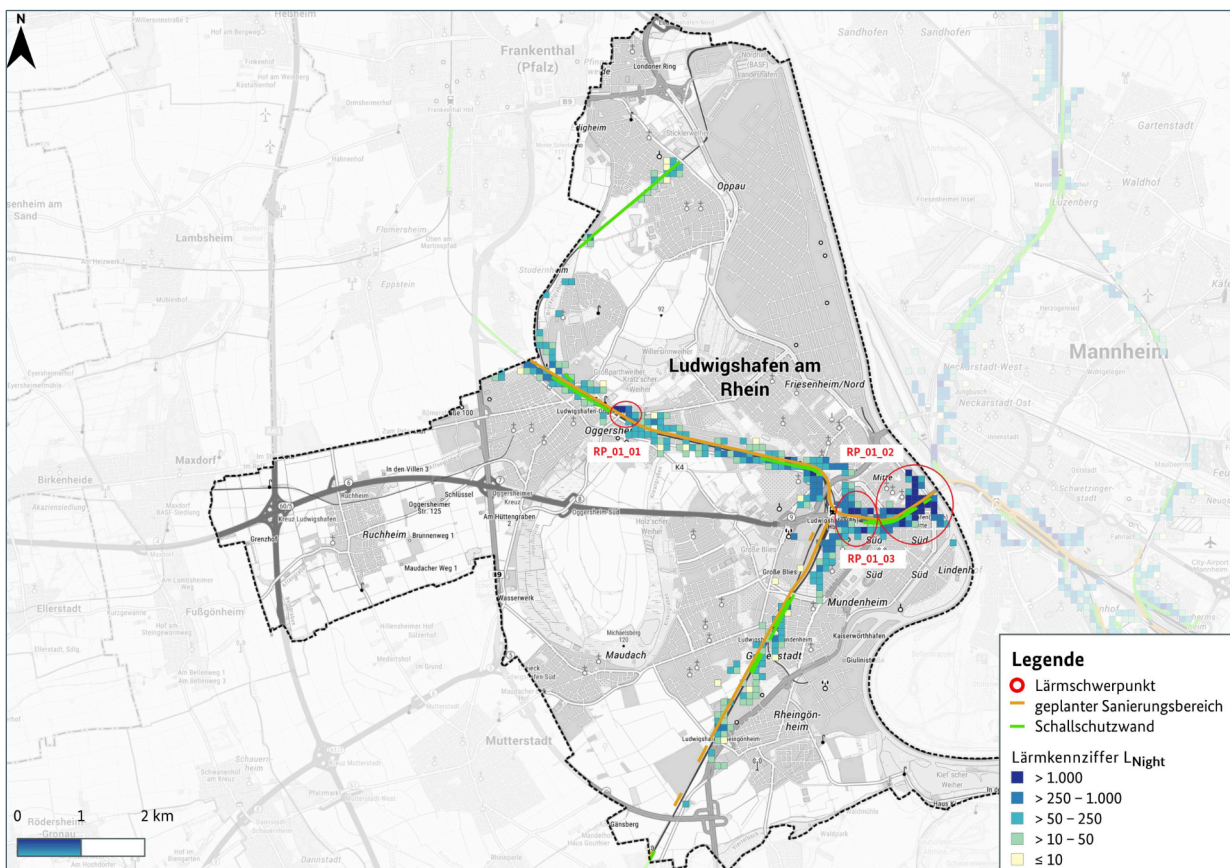
55-59	60-64	65-69	70-74	≥ 75
6.638	4.188	1.721	1.613	106

Pegelbereich in dB(A)	Belastete			
	Fläche (km ²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude
> 55	8,026	6.793	29	3
> 65	2,187	1.638	1	0
> 75	0,341	50	0	0

geschätzte Fälle starker HA*/HSD**

L _{DEN}	L _{Night}	Lärmkennziffer (LKZ)	
2.904	1.533	L _{DEN}	L _{Night}
		92.997	132.704

*Belästigung (high annoyance) / **Schlafstörung (high sleep disturbance)



Stellungnahme des Ballungsraumes Ludwigshafen

Die Stadt Ludwigshafen am Rhein ist mit ca. 170000 Einwohnerinnen und Einwohnern und 77,55 km² zweitgrößte Stadt in Rheinland-Pfalz und eingebettet in die Metropolregion Rhein-Neckar. Hierbei ist Ludwigshafen nach ihrer Schwesterstadt Mannheim und vor Heidelberg wiederum die zweitgrößte Stadt der Metropolregion. Prägend für den Schienenverkehr sind im Stadtgebiet zwei Haupteisenbahnstrecken in Richtung Norden und nach Südwesten verlaufend.

Die Haupteisenbahnstrecke Mainz-Mannheim ist durchgehend zweigleisig und elektrifiziert und wird neben Güter-, Fern- und Nahverkehrszügen auch vollständig von der S-Bahn Rhein-Neckar befahren. Die Haupteisenbahnstrecke Mannheim-Saarbrücken ist ebenso eine zweigleisige, elektrifizierte Hauptbahn und die wichtigste durch die Pfalz führende Bahnstrecke. Sie dient sowohl dem Personen- als auch dem Güterverkehr und fungiert als internationale Ost-West-Bahnstrecke. Mit dem Zufahrtsgleis zum Kombi-Verkehrs-Terminal auf dem Industriegelände der BASF SE, die im nördlichen Bereich von Ludwigshafen ihren Hauptsitz hat, besteht ein weiterer nichtbundeseigener Schienenweg.

An einigen Hotspots wurden schon seit längerem Lärmsanierungsmaßnahmen durchgeführt. So bereits beim Zufahrtsgleis zur BASF SE. Hier konnte mit Beteiligung der BASF SE der Vorsorgestandard bei der vorhandenen Bebauung erreicht werden. Weitere Maßnahmen wurden sehr früh in der Innenstadt, bei der Verwirklichung des sog. 3. und 4. Gleises sowie bei den Einfahrten Oggersheim und Friesenheim und im Bereich Mundenheim durchgeführt (Lärmaktionsplanung 3. Runde). Bei den letzteren Maßnahmen konnte leider nur der Sanierungswert angesteuert werden. Dies gewährt nur einen gewissen Mindestschutz.

Zwar ergab sich eine deutliche Reduzierung der Belastetenzahlen bei den sehr hoch belasteten Bürgerinnen und Bürgern, trotzdem ist der Schienenverkehr der zweitgrößte Verkehrslärmerzeuger nach dem Straßenverkehr in Ludwigshafen. Dem entsprechend weist die Lärmstatistik aus, dass noch mehr als 6000 Menschen tagsüber über dem Auslösewert von 64 dB(A) belastet sind. Nachts sind es fast 3500 Menschen über dem Auslösewert 54 dB(A). Starker gesundheitsschädlicher Auswirkung sind fast 3000 Menschen ausgesetzt und Schlafstörungen dürften bei ca. 1500 Menschen in der Stadt ein Problem sein.

Zukünftige Verbesserungspotentiale des Schienenlärms ergeben sich entlang der Sanierungsbereiche an den beiden Haupteisenbahnstrecken. Hier führt die Herabsenkung des Auslösewertes auf 54 dB(A) zu einer Wiederaufnahme der Strecken in die Anlage 3 des Lärmsanierungsprogramms des Bundes mit einer hohen Priorisierung der Nachsanierung. Aufgrund der bisherigen eher geringen Akzeptanz von passivem Lärmschutz wäre eine Verbesserung des aktiven Lärmschutzes in diesen Bereichen wünschenswert. Ebenso die Überprüfung von Bereichen, die bislang aufgrund der rechtlichen Situation nicht mit Lärmschutz versehen werden konnten. Beispielsweise könnte dies im Bereich der Wilhelm-Busch-Straße im Stadtteil Oggersheim entlang der Haupteisenbahnstrecke Mainz-Mannheim erfolgen und eventuell zu einem Lückenschluss der Schallschutzwände führen. Entlastungspotential besteht ebenso durch den geplanten Ausbau der Studernheimer Kurve, die im Rahmen der Zusammenarbeit mit der Bahn angestoßen werden konnte. Diese wird den direkten Verkehr von oder nach Norden vom Industriegelände der BASF SE aus ermöglichen. Damit werden die Rangierarbeiten im Bereich Bahnhof Oggersheim deutlich reduziert und damit auch die Lärmbelastung für die Bevölkerung in diesem Bereich.

Um noch mehr Verbesserungen erreichen zu können, müsste der Bund den Sanierungsgrenzwert weiter herabsetzen und die Lärmsanierung besser finanzieren. Ansonsten bestehen wenig Chancen Verbesserungen größeren Umfangs zu erreichen. Geschwindigkeitsbegrenzungen u. Ä. sind derzeit ausgereizt.

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 4														
1-01	1-02	1-03	1-04	1-05	1-06	2-01	2-02	2-03	2-04	3-01	3-02	3-03	3-04	4-01
4	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	4	0
4-02	4-03	4-04	4-05	4-06	4-07	4-08	4-09	4-10	4-11	4-12	5-01	5-02	5-03	5-04
0	0	4	0	0	1	3	0	0	0	4	1	1	0	0
5-05	5-06	5-07	5-08	6-01	6-02	6-03	6-04	6-05	6-06	6-07	6-08	6-09	6-10	6-11
0	0	0	4	0	0	1	3	0	0	1	3	0	0	0
6-12	7-01	7-02	7-03	7-04	7-05	7-06	7-07	7-08	7-09	7-10	7-11	7-12	7-13	7-14
4	0	1	0	3	0	0	0	4	0	0	0	1	0	0
7-15	7-16	7-17	7-18	7-19	7-20	7-21	7-22	7-23	7-24	8-01	8-02	8-03	8-04	8-05
1	3	1	0	0	0	0	0	0	4	0	0	1	3	0
8-06	8-07	8-08	8-09	8-10	8-11	8-12	8-13	8-14	8-15	8-16	8-17	8-18	8-19	8-20
1	0	2	0	0	1	3	0	0	0	4	0	0	0	4
8-21	8-22	8-23	8-24	8-25	8-26	8-27	8-28	9-01	9-02	9-03	9-04	9-05	9-06	9-07
0	0	0	4	0	0	1	3	2	1	1	3	0	1	3
9-08	9-09	9-10	9-11	9-12	9-13	9-14	9-15	10-01	10-02	10-03	10-04	10-05	10-06	10-07
0	1	3	0	1	2	1	1	0	1	3	1	0	3	0
10-08	10-09	10-10	10-11	10-12	10-13	10-14	10-15	11-01	11-02	11-03	11-04	11-04	11-05	12-01
1	2	0	1	3	0	1	3	0	0	0	0	0	3	3
12-02	12-03	12-04	12-05											
0	0	0	0											

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

StrNr	Sanierungsbereich	von km	bis km	GL	SSW	Höhe	SSD	StA	WE	StP
3411	Ludwigshafen (Knoten)									
3522	-Oggersheim	1,2	5,1	11,4	2.489	3		1	262	1
	-Nord	61,3	68,8							
	-Edigheim									
3280	Ludwigshafen	101,1	105	3,9	1.507	3		1	100	1
	-Rheingönheim									
	-Mundenheim									

StrNr | Streckennummer, GL | Gesamtlänge an km,

aktive Schallschutzmaßnahmen: SSW | Länge der Schallschutzwand in Metern, Höhe | Höhe der Schallschutzwand in Metern,

SSD | Schienenstegdämpfer in Metern, StA¹ | Stand der Sanierung der aktiven Schallschutzmaßnahme

passive Schallschutzmaßnahmen: WE | Anzahl der Wohneinheiten, StP² | Stand der Sanierung der passiv lärmsanierten Wohneinheiten

^{1,2} *Die Maßnahme ist (1) fertiggestellt, (2) im Bau, (3) in Bearbeitung oder (4) in Planung,

(5) Durchführung einer schalltechnischen Untersuchung und (6) geprüft ohne Umsetzung

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	von km	bis km	GL	PKZ	Bem
RP_01_01	3522	Ludwigshafen am Rhein	3411, 3412	70020	61,558	64,8	3,242	58,854	X65
RP_01_02	3401	Ludwigshafen am Rhein	3522	70020	105,792	106,6	0,808	58,854	X65
RP_01_02	3401	Ludwigshafen am Rhein	3522	70020	106,6	106,8	0,2	58,854	-
RP_01_03	3522	Ludwigshafen am Rhein	3280, 3401, 3403, 3404, 3405, 3410	70020	66,9	67,656	0,756	58,854	X65
RP_01_03	3522	Ludwigshafen am Rhein	3280, 3401, 3403	70020	67,656	67,966	0,31	58,854	X65
-	3401	Ludwigshafen am Rhein	3280	70020	99,029	99,113	0,084	58,854	-
-	3401	Ludwigshafen am Rhein	3280	70020	99,113	99,124	0,011	58,854	-
-	3522	Ludwigshafen am Rhein	3412	70020	64,8	64,9	0,1	58,854	X65
-	3522	Ludwigshafen am Rhein	3412	70020	64,9	65,2	0,3	58,854	X65
-	3522	Ludwigshafen am Rhein	3412	70020	65,2	65,3	0,1	58,854	X65
-	3522	Ludwigshafen am Rhein	3404, 3405, 3410, 3412	70020	65,3	66,9	1,6	58,854	X65
-	3280	Ludwigshafen am Rhein	3401	70026	99,972	100	0,028	24,66	-
-	3280	Ludwigshafen am Rhein	3401	70026	100	100,1	0,1	24,66	X57
-	3280	Ludwigshafen am Rhein	3401	70026	100,1	100,156	0,056	24,66	-
-	3280	Ludwigshafen am Rhein	3401	70026	100,758	100,8	0,042	24,66	-
-	3280	Ludwigshafen am Rhein	3401	70026	100,8	101	0,2	24,66	-
-	3280	Ludwigshafen am Rhein	3401	70026	101,176	101,3	0,124	24,66	X65
-	3280	Ludwigshafen am Rhein	3401	70026	101,3	101,6	0,3	24,66	X65
-	3280	Ludwigshafen am Rhein	3401	70026	101,6	101,72	0,12	24,66	X65
-	3280	Ludwigshafen am Rhein	3401	70026	101,72	101,8	0,08	24,66	X65
-	3280	Ludwigshafen am Rhein	3401	70026	101,8	102,1	0,3	24,66	X65
-	3280	Ludwigshafen am Rhein	3401	70026	102,1	102,3	0,2	24,66	-
-	3280	Ludwigshafen am Rhein	3401	70026	102,3	102,4	0,1	24,66	X65
-	3280	Ludwigshafen am Rhein	3401, 3403	70026	102,4	103,7	1,3	24,66	X65
-	3280	Ludwigshafen am Rhein	3401, 3403	70026	103,7	103,8	0,1	24,66	X65
-	3280	Ludwigshafen am Rhein	3401, 3403	70026	103,8	103,817	0,017	24,66	-
-	3280	Ludwigshafen am Rhein	3401, 3403	70026	103,823	104	0,177	24,66	-
-	3280	Ludwigshafen am Rhein	3401, 3405, 3410	70026	104	104,6	0,6	24,66	X65
-	3280	Ludwigshafen am Rhein	3401, 3405, 3410	70026	104,6	105	0,4	24,66	X65
-	3403	Ludwigshafen am Rhein	3404	70026	1,152	1,252	0,1	24,66	-

LP-Nr | Nummer der Lärmschwerpunkte, **StrNr** | Streckennummer, **SaAb** | Nummer des Sanierungsabschnittes

GL | Gesamtlänge an km, **PKZ** = Priorisierungskennziffer des Sanierungsabschnittes

Bem | Bemerkung (X65: auf 65 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A), X57: auf 57 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A),

V: Lärmvorsorge, M: Machbarkeitsstudie)

Magdeburg

Anzahl der Einwohnenden: 238.478

Anzahl der Belasteten für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)

45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	≥ 70
11.438	5.533	2.561	780	53	5

Anzahl der Belasteten für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)

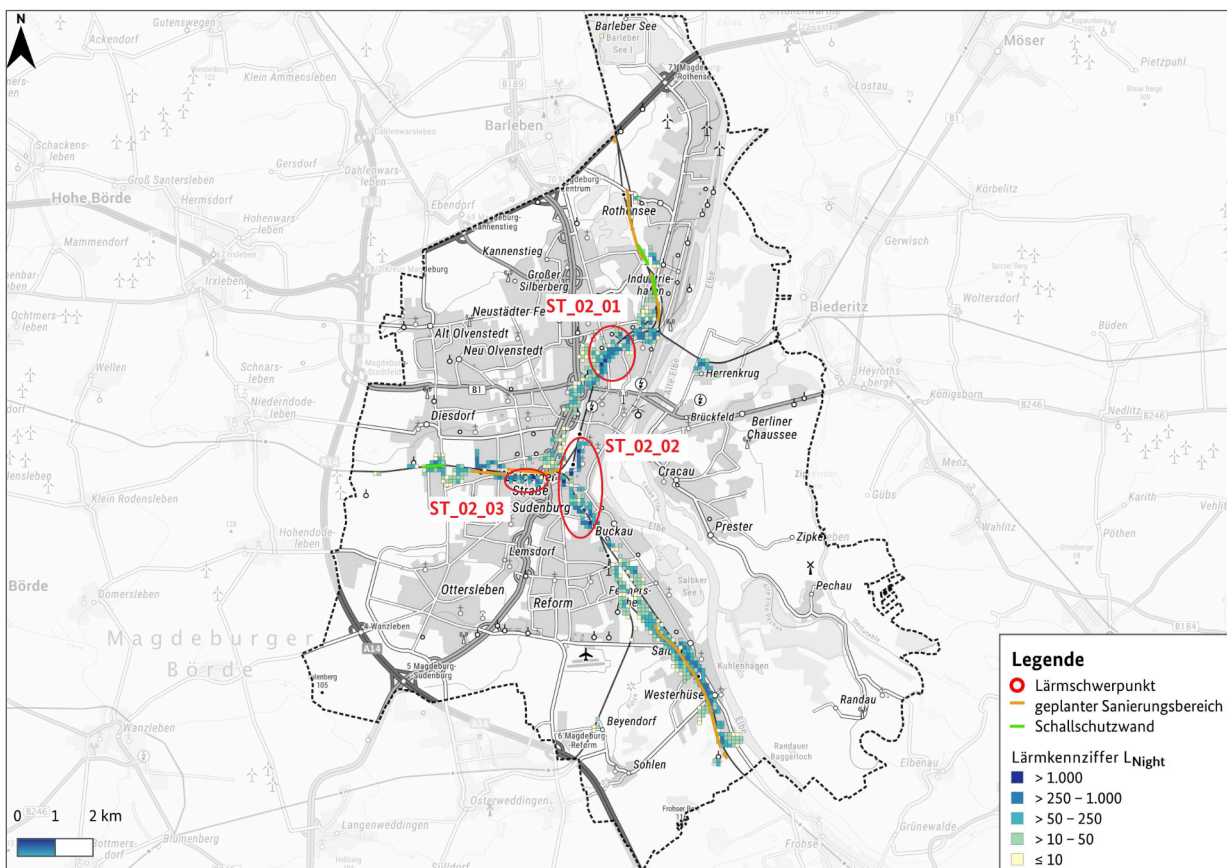
55-59	60-64	65-69	70-74	≥ 75
6.343	3.374	1.085	108	9

Pegelbereich in dB(A)	Belastete			
	Fläche (km ²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude
> 55	19,685	5.199	30	5
> 65	4,608	572	5	0
> 75	0,400	4	0	0

geschätzte Fälle starker HA*/HSD**

L_{DEN}	L_{Night}	L_{DEN}	L_{Night}
1.900	932	51.358	84.024

*Belästigung (high annoyance) / **Schlafstörung (high sleep disturbance)



Stellungnahme des Ballungsraumes Magdeburg

Aufgrund der zentralen Lage des Magdeburger Hauptbahnhofes und seiner Bedeutung für den Fern- und Regionalverkehr kommt es an den zu- und abgehenden Eisenbahnstrecken mitunter zu einer signifikanten Überschreitung von Immissionsrichtwerten mit den damit verbundenen Auswirkungen auf die Bevölkerung. Bereits baulich umgesetzte Maßnahmen wie die Lärmschutzwände im nördlichen Bereich tragen aber zu einer Entspannung der Lärmbelastigungen für die dortigen Anwohner bei. Auch im Zuge des Planfeststellungsverfahrens Eisenbahnknoten Magdeburg, 2. Ausbaustufe, Magdeburg Hbf Umbau Spurplan Süd (PFA80) festgesetzte Lärmminderungsmaßnahmen werden die Anlieger wirkungsvoll entlasten.

Direkte Beschwerden über zu lauten Eisenbahnverkehr liegen der Landeshauptstadt Magdeburg nicht vor.

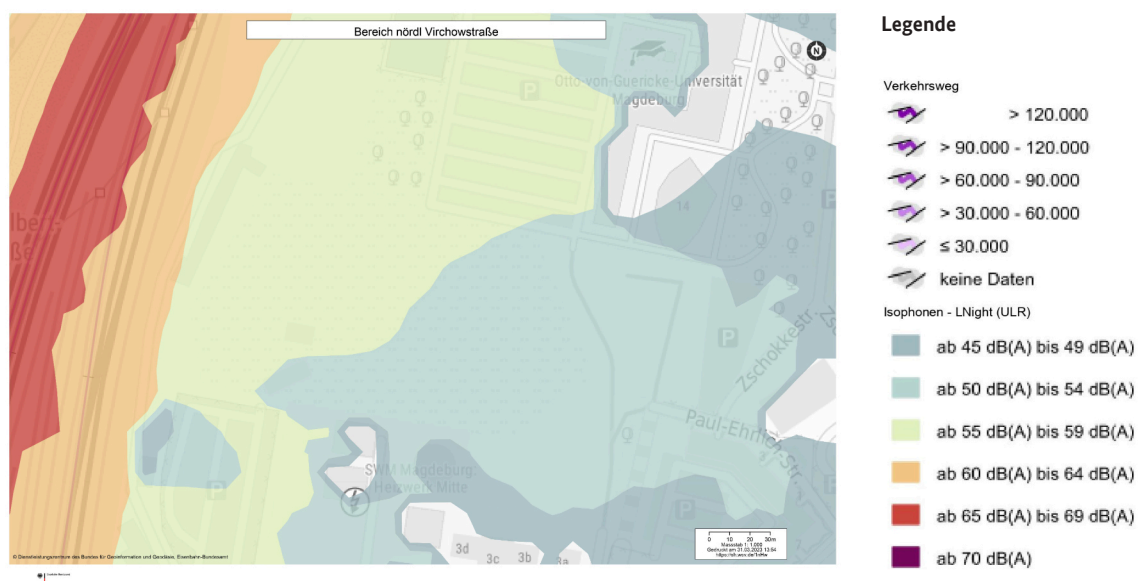
Jedoch stößt mitunter die bauliche Nachverdichtung im Innenraum, verbunden mit der Umnutzung ehemaligen, an Eisenbahnliegenschaften grenzenden Gewerberaumes in Wohnraum, an die Grenzen des Möglichen. Insbesondere bei höheren in zweiter Reihe liegenden Gebäuden, wo keine „Lärmabschattung“ von niedrigeren an den Eisenbahnstrecken liegenden Bauten mehr erreicht wird.

Weiterhin gibt es momentan ungenutzte, brach liegende Flächen, welche aufgrund von nächtlichen Werten zwischen 55 und 59 dB(A) und darüber hinaus einer weitergehenden (Wohn-)Nutzung nicht zugeführt werden können.

Oben skizzierte Bereiche gibt es im gesamten Ballungsraum der Landeshauptstadt Magdeburg und zieht sich entlang der Eisenbahnstrecken. Exemplarisch und in der Aufzählung nicht abschließend wird an dieser Stelle benannt:

- Bereich zwischen Virchowstraße und Albert-Vater-Straße, siehe dazu auch Karte der Lärmkartierung des EBA als Anlage.

Da gemäß Formvorgaben seitens des EBA nur maximal eine Seite Anhang zulässig ist und eine nähere Beschreibung der Umfeldsituation ohne kartographische Darstellung nicht zielführend ist, wird auf eine weitere Darstellung weiterer Schwerpunktgebiete an dieser Stelle verzichtet.



Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 44														
1-01	1-02	1-03	1-04	1-05	1-06	2-01	2-02	2-03	2-04	3-01	3-02	3-03	3-04	4-01
28	14	1	0	0	1	42	1	1	0	1	1	5	37	1
4-02	4-03	4-04	4-05	4-06	4-07	4-08	4-09	4-10	4-11	4-12	5-01	5-02	5-03	5-04
4	11	28	10	10	16	7	2	8	12	22	3	13	16	11
5-05	5-06	5-07	5-08	6-01	6-02	6-03	6-04	6-05	6-06	6-07	6-08	6-09	6-10	6-11
0	1	8	34	4	13	13	11	0	4	14	24	1	3	8
6-12	7-01	7-02	7-03	7-04	7-05	7-06	7-07	7-08	7-09	7-10	7-11	7-12	7-13	7-14
32	0	2	19	23	1	3	19	20	10	12	6	12	7	7
7-15	7-16	7-17	7-18	7-19	7-20	7-21	7-22	7-23	7-24	8-01	8-02	8-03	8-04	8-05
8	18	18	6	8	5	10	11	10	10	16	6	11	7	9
8-06	8-07	8-08	8-09	8-10	8-11	8-12	8-13	8-14	8-15	8-16	8-17	8-18	8-19	8-20
11	15	6	3	8	18	14	1	3	11	29	8	13	12	10
8-21	8-22	8-23	8-24	8-25	8-26	8-27	8-28	9-01	9-02	9-03	9-04	9-05	9-06	9-07
8	10	8	16	19	12	7	3	30	12	1	38	4	1	17
9-08	9-09	9-10	9-11	9-12	9-13	9-14	9-15	10-01	10-02	10-03	10-04	10-05	10-06	10-07
15	8	26	11	4	17	10	14	0	24	15	1	38	1	1
10-08	10-09	10-10	10-11	10-12	10-13	10-14	10-15	11-01	11-02	11-03	11-04	11-04	11-05	12-01
30	8	3	34	2	0	27	12	1	5	3	6	21	8	8
12-02	12-03	12-04	12-05											
23	10	3	0											

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

StrNr	Sanierungsbereich	von km	bis km	GL	SSW	Höhe	SSD	StA	WE	StP
6110	Magdeburg-Diesdorf	143,4	146,7	3,3	488	2		1	0	1
6110	Magdeburg-Neustadt	137,9	141,3	3,4	0	-		1	69	1
6403	Magdeburg (Südost)	5,4	9,7	4,3	0	-		1	35	1
6402	Magdeburg -Neue Neustadt -Eichenweiler -Bahnhof Rothensee	3,8 6,7	5,9 7,1	2,5	1.010	3		1	9	1
6110	Magdeburg (Knoten Ost) -Herrenkrug	135,7	137,4							
6402	-Nordfront	0,5	3,8	10,2	0	-		1	0	1
6403	-Buckau -Hopfengarten	0,0	5,2							

StrNr | Streckennummer, GL | Gesamtlänge an km,

aktive Schallschutzmaßnahmen: SSW | Länge der Schallschutzwand in Metern, Höhe | Höhe der Schallschutzwand in Metern,

SSD | Schienenstegdämpfer in Metern, StA¹ | Stand der Sanierung der aktiven Schallschutzmaßnahme

passive Schallschutzmaßnahmen: WE | Anzahl der Wohneinheiten, StP² | Stand der Sanierung der passiv lärmsanierten Wohneinheiten

^{1,2} *Die Maßnahme ist (1) fertiggestellt, (2) im Bau, (3) in Bearbeitung oder (4) in Planung,

(5) Durchführung einer schalltechnischen Untersuchung und (6) geprüft ohne Umsetzung

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	von km	bis km	GL	PKZ	Bem
ST_02_03	6876	Magdeburg	6110	150023	0,191	0,425	0,234	30,362	X65
ST_02_03	6876	Magdeburg	6110	150023	0,425	1,053	0,628	30,362	X65
ST_02_03	6876	Magdeburg	6110	150023	1,053	1,154	0,101	30,362	-
ST_02_03	6876	Magdeburg	6110	150023	1,154	1,357	0,203	30,362	X65
-	6110	Magdeburg	6876	150023	144,561	145,5	0,939	30,362	X65
-	6110	Magdeburg		150023	145,5	145,526	0,026	30,362	X65
-	6110	Magdeburg		150023	145,883	145,983	0,1	30,362	X65
-	6110	Magdeburg		150023	146,158	146,2	0,042	30,362	X65
-	6110	Magdeburg		150023	146,2	146,7	0,5	30,362	X65
-	6110	Magdeburg		150023	146,7	146,8	0,1	30,362	X65
-	6110	Magdeburg		150023	146,8	147	0,2	30,362	
-	6110	Magdeburg		150023	147	147,3	0,3	30,362	
-	6406	Magdeburg	6403	150023	5,111	5,223	0,112	30,362	-
-	6406	Magdeburg	6403	150023	5,439	9,168	3,729	30,362	X65
-	6406	Magdeburg	6402, 6408	150023	20,765	21,127	0,362	30,362	X57
-	6406	Magdeburg	6402	150023	21,127	21,136	0,009	30,362	-
-	6406	Magdeburg	6402	150023	21,163	22,574	1,411	30,362	-
-	6406	Magdeburg		150023	22,892	23,122	0,23	30,362	-
-	6406	Magdeburg	6402	150023	23,898	23,903	0,005	30,362	-
-	6408	Magdeburg		150023	0,243	0,319	0,076	30,362	-
-	6408	Magdeburg	6406	150023	0,503	0,732	0,229	30,362	-
-	6408	Magdeburg	6402, 6406	150023	0,732	2,145	1,413	30,362	X57
-	6408	Magdeburg	6402, 6406	150023	2,145	2,32	0,175	30,362	X57
-	6876	Magdeburg	6110	150023	1,357	1,462	0,105	30,362	-
-	6876	Magdeburg	6110	150023	1,471	1,481	0,01	30,362	-
-	6876	Magdeburg	6110	150023	1,481	1,572	0,091	30,362	-
-	6876	Magdeburg		150023	1,572	1,789	0,217	30,362	-

LPLP-Nr | Nummer der Lärmschwerpunkte, **StrNr** | Streckennummer, **SaAb** | Nummer des Sanierungsabschnittes

GL | Gesamtlänge an km, **PKZ** = Priorisierungskennziffer des Sanierungsabschnittes

Bem | Bemerkung (X65: auf 65 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A), X57: auf 57 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A),

V: Lärmvorsorge, M: Machbarkeitsstudie)

Mainz

Anzahl der Einwohnenden: 215.110

Anzahl der Belasteten für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)

45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	≥ 70
10.028	4.499	3.164	2.028	254	21

Anzahl der Belasteten für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)

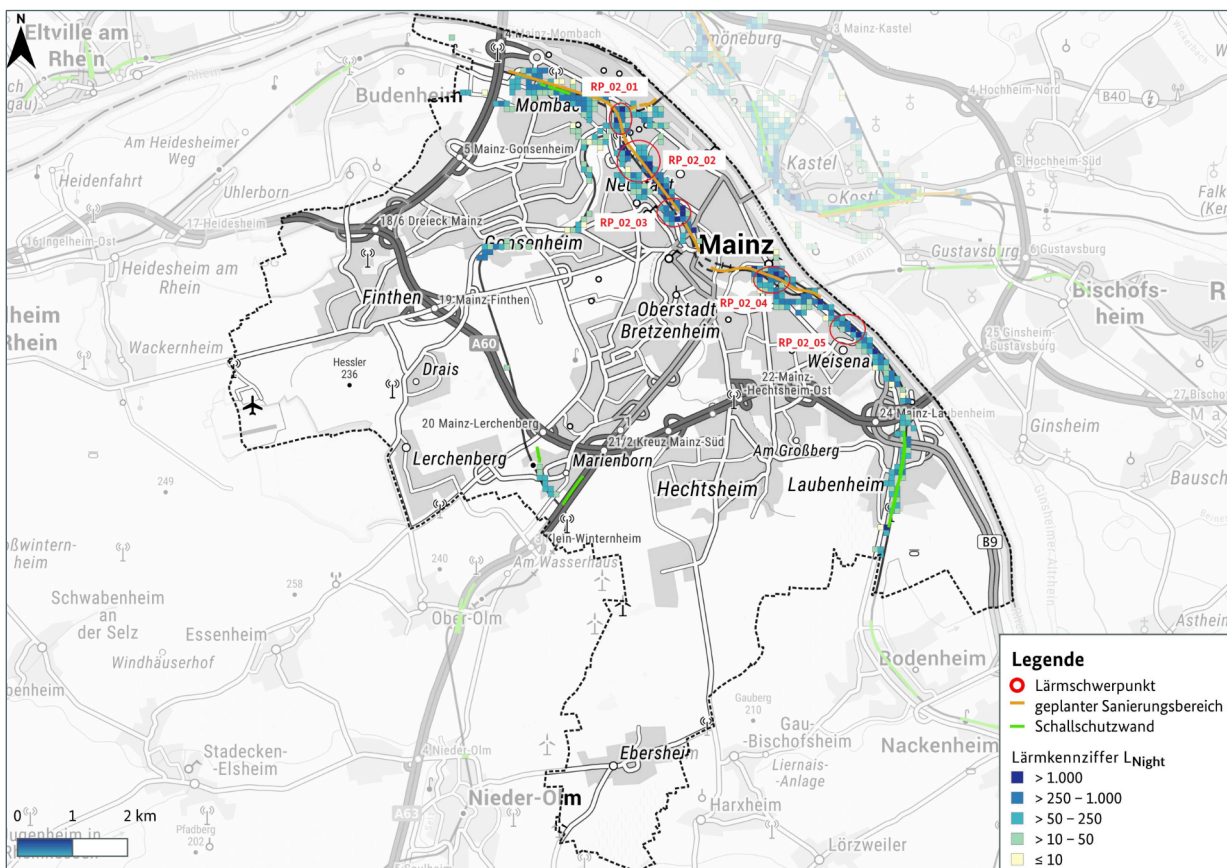
55-59	60-64	65-69	70-74	≥ 75
5.754	3.339	2.339	779	52

Pegelbereich in dB(A)	Belastete			
	Fläche (km ²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude
> 55	9,325	5.840	10	7
> 65	2,277	1.510	0	4
> 75	0,367	25	0	0

geschätzte Fälle starker HA*/HSD**

L_{DEN}	L_{Night}	L_{DEN}	L_{Night}
2.445	1.252	77.336	110.092

*Belästigung (high annoyance) / **Schlafstörung (high sleep disturbance)



Stellungnahme des Ballungsraumes Mainz

Gemäß der seitens des Eisenbahn-Bundesamtes durchgeführten Kartierung 2022 sind in Mainz die Stadtteile Mombach, Neustadt, Teilbereiche der Altstadt, Weisenau und Laubenheim besonders stark betroffen. Die Statistik weist 12260 Personen aus, die mit Lärmpegeln LDEN (Tag-Abend-Nacht) von mehr als 55 dB(A) belastet sind (2017: 24690, 2014: 14.900), 9960 Personen sind mit Lärmpegeln von mehr als 50 dB(A) nachts belastet (2017: 21890, 2014: 11.700). Oberhalb von LDEN = 70 dB(A) sind 830 Personen belastet (2017: 1590, 2014: 900), oberhalb von LN = 60 dB(A) 2300 Personen (2017: 3220, 2014: 1.800). Obgleich die Zahlen einen Rückgang der Belasteten ausweisen ist insgesamt weiterhin eine hohe Lärmbetroffenheit festzustellen. Als Ursache für die veränderliche Lärmbelastung kommt aus Sicht der Stadt Mainz neben Veränderungen im Berechnungsmodell und Änderungen der Berechnungsverfahren eine Veränderung der Lärmemissionen durch das Verbot lauter Güterwagen in Betracht. Dieses ist ausdrücklich zu begrüßen.

Mainz ist im Zusammenhang mit dem Aufbau des Transeuropäischen Schienennetzes vom Rhein-Alpen-Korridor (Zeebrügge/Antwerpen/Rotterdam – Genua) von prognostizierten Zunahmen des Schienengüterverkehrs betroffen. Dies ist insbesondere nachts von hoher Relevanz. Grundsätzlich ist die Stadt Mainz in Anbetracht der Lärmbetroffenheit und prognostizierter steigender Verkehrsmengen der Ansicht, dass neue Trassen für den Schienengüterverkehr benötigt werden, um nachhaltig wirksame Entlastungen der hochbelasteten Städte und Gemeinden entlang der Güterverkehrskorridore zu erreichen. Die Notwendigkeit neuer Trassen ergibt sich einerseits dadurch, dass Bahnstrecken, die unmittelbar durch dicht besiedelte Wohngebiete verlaufen, nicht für den Transitverkehr geeignet sind und andererseits dadurch, dass die Güterverkehrskapazitäten in Konkurrenz zu den Bemühungen stehen, Personenverkehr zunehmend mit der Bahn abzuwickeln, was bedeutet, dass die Kapazitäten hierfür letztendlich fehlen werden.

In der Vergangenheit wurden bereits Lärmsanierungsmaßnahmen entlang der Schienenwege des Bundes in Mainz durchgeführt. Dies betraf Bereiche mit Belastungen von über 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht bei allgemeinen Wohngebieten. Die Stadt Mainz begrüßt vom Grundsatz her die Durchführung von Lärmsanierungen. Bei der bisherigen Lärmsanierung an Schienenwegen des Bundes wurden als Maßnahmen die Errichtung von konventionellen Lärmschutzwänden sowie der passive Lärmschutz am Gebäude umgesetzt. Die Grenzwerte der Lärmsanierung wurden seitdem um 6 dB(A) gesenkt, zudem wurde der sogenannte Schienenbonus von 5 dB(A) abgeschafft. Vor diesem Hintergrund wurde von der DB Umwelt eine neue Prioritätenliste für die Lärmsanierung erarbeitet, die auch die bereits (teil)saniierten Bereiche wieder mit umfasst. In diesem Zusammenhang ist der Vorteil von Lärminderungsmaßnahmen an der Quelle hervorzuheben. Lärminderungsmaßnahmen an der Quelle wirken an allen Immissionsorten. Sie bringen daher Lärminderungen oberhalb von festgelegten Richtwerten, aber sorgen auch unterhalb für eine Verbesserung der Lärmsituation. Lärminderungsmaßnahmen an der Quelle sind und wirken unabhängig von der Zustimmung und Mitwirkung der jeweiligen Wohnungseigentümer. Lärmschutzmaßnahmen an der Quelle wirken auch im Freiraum und schaffen damit lebenswerte Umgebungsbedingungen. Daher begrüßen wir im Rahmen der Lärmsanierung an Schienenwegen des Bundes die Implementierung zusätzlicher aktiver Schallschutzmaßnahmen in das Spektrum förderfähiger Maßnahmen. Bei Güterzügen entstehen 90 % der Schallenergie aus der Umwandlung von kinetischer Energie im Rad-Schiene-Kontakt, die im Wesentlichen über Räder, Schienen und Schwellen abgestrahlt wird. D.h. Räder und Schienen müssen nachhaltig in einem einwandfreien Zustand sein, um den Eisenbahnbetrieb zukunftsfähig zu machen. Die Reihenfolge für wirksamen Schutz vor Lärm lautet: Erst an der Quelle (Rad/Schiene), dann am Ausbreitungsweg (Gleis, Gleisbett, Wände) und erst zum Schluss auf der passiven Seite (Schallschutzfenster). In diesem Zusammenhang begrüßt die Stadt Mainz die Umrüstung von Güterwaggons auf neue Lärm arme Bremssysteme. Angesichts der prognostizierten Zunahme des Güterverkehrs sind diese Maßnahmen jedoch noch nicht ausreichend. Die Stadt Mainz empfiehlt die Anwendung folgender aktiver Lärminderungsmaßnahmen in zukünftigen Lärmsanierungen: Schienenstegdämpfer, Brückenabsorber, Kleinstlärmschutzwände.

Neben den o.g. Betroffenheiten stellt die Kaiserbrücke ein in der Mainzer Bürgerschaft wahrgenommenes Lärmproblem dar. Die Kartierungsergebnisse zeigen, wie sich über der Wasseroberfläche des Rheins der von der Brücke emittierte Lärm weithin ausbreiten kann. Die Stadt Mainz bittet darum, sich dieser Lärmproblematik im Rahmen der Lärmaktionsplanung ebenfalls anzunehmen und Möglichkeiten der Lärmsanierung durch Maßnahmen an der Brücke zu prüfen.

Ein weiteres spezielles Anliegen betrifft den Stadtteil Laubenheim. Dort wurden im Rahmen der Lärmsanierung Schallschutzwände gebaut. Zwischen den beiden westlichen Schallschutzwänden im Bereich der Oppenheimer Straße blieb eine Lücke mit einer Länge von ca. 200 m. Wir bitten um die Prüfung, ob diese im Rahmen der Lärmaktionsplanung der Bahn bzw. aufgrund der neuen abgesenkten Lärmsanierungsgrenzwerte im Rahmen des Lärmsanierungsprogrammes geschlossen werden kann.

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 14														
1-01	1-02	1-03	1-04	1-05	1-06	2-01	2-02	2-03	2-04	3-01	3-02	3-03	3-04	4-01
7	7	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	4	10	1
4-02	4-03	4-04	4-05	4-06	4-07	4-08	4-09	4-10	4-11	4-12	5-01	5-02	5-03	5-04
1	6	6	1	2	7	3	1	1	7	5	1	1	8	3
5-05	5-06	5-07	5-08	6-01	6-02	6-03	6-04	6-05	6-06	6-07	6-08	6-09	6-10	6-11
2	0	1	10	3	3	4	3	3	0	6	5	1	1	3
6-12	7-01	7-02	7-03	7-04	7-05	7-06	7-07	7-08	7-09	7-10	7-11	7-12	7-13	7-14
9	2	1	4	7	2	1	4	7	3	1	5	4	1	2
7-15	7-16	7-17	7-18	7-19	7-20	7-21	7-22	7-23	7-24	8-01	8-02	8-03	8-04	8-05
4	6	5	3	4	1	2	3	3	5	6	4	2	2	3
8-06	8-07	8-08	8-09	8-10	8-11	8-12	8-13	8-14	8-15	8-16	8-17	8-18	8-19	8-20
3	7	1	2	1	5	6	1	0	5	8	3	4	3	4
8-21	8-22	8-23	8-24	8-25	8-26	8-27	8-28	9-01	9-02	9-03	9-04	9-05	9-06	9-07
3	3	5	3	5	3	5	1	11	3	0	9	4	1	5
9-08	9-09	9-10	9-11	9-12	9-13	9-14	9-15	10-01	10-02	10-03	10-04	10-05	10-06	10-07
6	3	11	2	1	6	4	4	0	4	10	0	13	1	0
10-08	10-09	10-10	10-11	10-12	10-13	10-14	10-15	11-01	11-02	11-03	11-04	11-04	11-05	12-01
11	3	1	10	3	0	8	6	0	2	1	2	8	1	4
12-02	12-03	12-04	12-05											
3	6	1	0											

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

StrNr	Sanierungsbereich	von km	bis km	GL	SSW	Höhe	SSD	StA	WE	StP
3510	Mainz	28,9	30,3	1,4	0	-		1	1213	1
3510	Mainz-Mombach	26,7	27,3	0,6	448	2		1	27	1
3522	Mainz-Laubenheim	6	7,9	1,9	2.684	2		1	48	1
3522	Mainz-Weisenau	3	4,6	1,6	0	-		1	67	1
3522	Mainz Süd	1,7	3	1,3	0	-		1	0	1

StrNr | Streckennummer, GL | Gesamtlänge an km,

aktive Schallschutzmaßnahmen: SSW | Länge der Schallschutzwand in Metern, Höhe | Höhe der Schallschutzwand in Metern,

SSD | Schienenstegdämpfer in Metern, StA¹ | Stand der Sanierung der aktiven Schallschutzmaßnahme

passive Schallschutzmaßnahmen: WE | Anzahl der Wohneinheiten, StP² | Stand der Sanierung der passiv lärmsanierten Wohneinheiten

^{1,2} *Die Maßnahme ist (1) fertiggestellt, (2) im Bau, (3) in Bearbeitung oder (4) in Planung,

(5) Durchführung einer schalltechnischen Untersuchung und (6) geprüft ohne Umsetzung

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	von km	bis km	GL	PKZ	Bem
RP_02_01	3510	Mainz	3525	70022	28	28,1	0,1	78,328	-
RP_02_01	3510	Mainz	3521, 3523, 3525, 3527	70022	28,1	28,9	0,8	78,328	-
RP_02_02	3510	Mainz	3521, 3522, 3523, 3526, 3527	70022	28,9	29,999	1,099	78,328	X65
RP_02_03	3510	Mainz	3521, 3522, 3523, 3526, 3527	70022	29,999	30,3	0,301	78,328	X65
RP_02_05	3522	Mainz	3520	70022	1,7	3	1,3	78,328	X65
-	3510	Mainz		70022	26,01	26,1	0,09	78,328	-
-	3510	Mainz	3525	70022	26,1	26,7	0,6	78,328	X65
-	3510	Mainz	3525	70022	26,7	27,3	0,6	78,328	X65
-	3510	Mainz	3525	70022	27,3	28	0,7	78,328	X65
-	3522	Mainz		70022	-0,287	-0,286	0,001	78,328	-
-	3522	Mainz	3510	70022	-0,286	-0,015	0,271	78,328	X65
-	3522	Mainz	3510	70022	-0,015	0	0,015	78,328	-
-	3522	Mainz	3520, 3523, 3526	70022	0	0,5	0,5	78,328	-
-	3522	Mainz	3520	70022	0,5	0,532	0,032	78,328	-
-	3522	Mainz	3520	70022	0,97	1,6	0,63	78,328	-
-	3522	Mainz	3520	70022	1,6	1,7	0,1	78,328	X65
-	3522	Mainz	3520	70022	1,7	3	1,3	78,328	
-	3522	Mainz		70022	3	4,6	1,6	78,328	X65
-	3522	Mainz		70022	4,6	4,8	0,2	78,328	X65
-	3522	Mainz		70022	4,8	5,1	0,3	78,328	X65
-	3522	Mainz		70022	5,1	5,181	0,081	78,328	-
-	3522	Mainz		70022	5,235	5,336	0,101	78,328	-
-	3522	Mainz		70022	5,409	5,590	0,181	78,328	-
-	3522	Mainz		70022	5,7	6	0,3	78,328	-
-	3522	Mainz		70022	6	7,9	1,9	78,328	X65
-	3522	Mainz		70022	7,9	7,918	0,018	78,328	-
-	3523	Mainz		70022	39,2	40	0,8	78,328	-
-	3523	Mainz		70022	40,016	40,242	0,226	78,328	-
-	3523	Mainz		70022	44,003	44,3	0,297	78,328	-
-	3523	Mainz		70022	44,3	44,6	0,3	78,328	-
-	3523	Mainz		70022	44,618	44,718	0,1	78,328	-
-	3523	Mainz		70022	44,777	44,8	0,023	78,328	-
-	3523	Mainz		70022	44,8	44,9	0,1	78,328	-
-	3523	Mainz		70022	44,9	44,908	0,008	78,328	-
-	3523	Mainz		70022	45,6	46,2	0,6	78,328	-
-	3523	Mainz		70022	46,8	46,9	0,1	78,328	-
-	3523	Mainz		70022	46,9	47,234	0,334	78,328	-
-	3523	Mainz		70022	47,270	47,516	0,246	78,328	-
-	3523	Mainz		70022	47,566	47,666	0,1	78,328	-
-	3525	Mainz	3521, 3527	70022	1,5	1,577	0,077	78,328	-
-	3525	Mainz	3527	70022	1,577	1,6	0,023	78,328	-
-	3525	Mainz	3527	70022	1,6	1,68	0,08	78,328	-
-	3525	Mainz	3527	70022	1,68	1,714	0,034	78,328	-
-	3527	Mainz	3521, 3525	70034	2,495	2,596	0,101	0,667	-
-	3527	Mainz	3521, 3525	70034	2,685	2,786	0,101	0,667	-

LP-Nr | Nummer der Lärmschwerpunkte, **StrNr** | Streckennummer, **SaAb** | Nummer des Sanierungsabschnittes

GL | Gesamtlänge an km, **PKZ** = Priorisierungskennziffer des Sanierungsabschnittes

Bem | Bemerkung (X65: auf 65 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A), X57: auf 57 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A),

V: Lärmvorsorge, M: Machbarkeitsstudie)

Mannheim

Anzahl der Einwohnenden: 307.997

Anzahl der Belasteten für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)

45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	≥ 70
19.024	8.015	4.216	1.307	192	2

Anzahl der Belasteten für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)

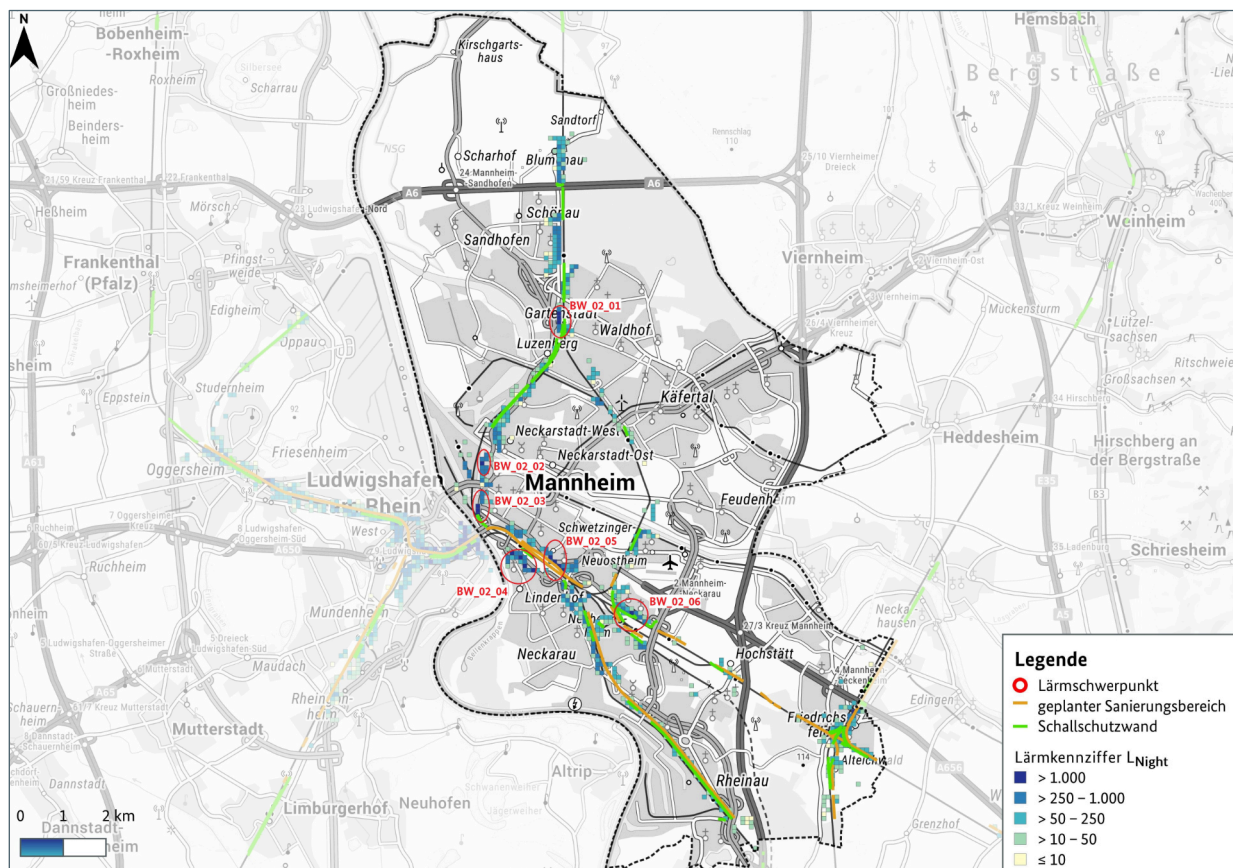
55-59	60-64	65-69	70-74	≥ 75
9.617	5.408	2.342	363	61

Pegelbereich in dB(A)	Belastete			
	Fläche (km ²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude
> 55	27,849	8.472	69	0
> 65	7,532	1.317	18	0
> 75	1,157	29	0	0

geschätzte Fälle starker HA*/HSD**

L_{DEN}	L_{Night}	L_{DEN}	L_{Night}
3.237	1.484	92.707	133.194

*Belästigung (high annoyance) / **Schlafstörung (high sleep disturbance)



Stellungnahme des Ballungsraumes Mannheim

Mannheim gehört mit seinen rund 320.000 Einwohnern zu den drei größten Städten in Baden-Württemberg. Die Stadt ist eingebettet in die Metropolregion Rhein-Neckar. Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung des Lärmaktionsplans 2017/2018 stellte die Metropolregion Rhein-Neckar einen Schwerpunkt bei der bundesweiten Beteiligung dar.

Durch seine Lage im Bahnnetz kommt Mannheim als dem größten Bahnknoten im Südwesten Deutschlands eine besondere Bedeutung zu. Der Großknoten Mannheim liegt zum einen mitten im Eisenbahnkorridor Mittelrheinachse – Rhein/Main – Rhein/Neckar – Karlsruhe, welcher die höchsten Zugbelastungen und gleichzeitig die größten Engpässe im deutschen Eisenbahnnetz aufweist. In Mannheim bündeln sich zudem die linksrheinischen und die rechtsrheinischen Güterfernverkehre. Zudem befindet sich in Mannheim der zweitgrößte Rangierbahnhof Deutschlands und der ICE-Knoten Mannheim ist ein integrativer Bestandteil im transeuropäischen Schienennetz. Über den Knoten bündeln sich die Personen- und Güterfernverkehre sowohl in Nord-Süd-Richtung, als auch in Ost-West-Richtung.

Der Knoten Mannheim ist ein Bestandteil des Rhein-Alpen-Korridors, welcher als einer von neun Schienengüterverkehr-Korridoren des transeuropäischen Verkehrsnetzes die Seehäfen Rotterdam und Genua miteinander verbindet. Der Rhein-Alpen-Korridor ist dabei eine der verkehrsreichsten Frachtrouten in Deutschland, der durch große Wirtschaftszentren wie das Ruhrgebiet oder das Rhein-Main-Gebiet führt. Der Bundesverkehrswegeplan 2030 sieht zur Sicherung und Weiterentwicklung der Schieneninfrastruktur im Bereich des Eisenbahnkorridors Mittelrheinachse – Rhein/Main – Rhein/Neckar – Karlsruhe und insbesondere für die Metropolregion Rhein-Neckar mit dem Knoten Mannheim im Zentrum verschiedene Maßnahmen vor. Dazu zählen u.a. die Neubaustrecke Frankfurt Mannheim, die Ausbau- / Neubaustrecke Mannheim Karlsruhe sowie der Ausbau des Großknotens Mannheim.

Es ist davon auszugehen, dass sich mit der Umsetzung dieser Maßnahmen auch die Kapazität des Schienennetzes erhöht und damit die Zahl der Güterzüge, die durch Mannheim fahren, zunimmt. Geht man vom Status Quo aus, würde ein Großteil der Mehrverkehre auf den Bestandsstrecken in Mannheim (östliche und westliche Riedbahn) stattfinden. Vor diesem Hintergrund ist im Rahmen der Eisenbahninfrastrukturmaßnahmen sicherzustellen, dass dies mit Rücksicht auf die bestehenden Siedlungsstrukturen und insbesondere auf die schutzbedürftigen Nutzungen im Umfeld der Trassen geschieht und nicht zulasten der ansässigen Wohnbevölkerung geht.

Im Ballungsraum Mannheim sind die Lärmsanierungsmaßnahmen an bestehenden Schienenwegen des Bundes abgeschlossen. Insgesamt wurden in den Jahren 2005 bis 2016 rund 7,5 km Lärmschutzwände errichtet und ergänzende passive Schallschutzmaßnahmen gefördert. Die Lärmsanierung in Mannheim wurde unter Berücksichtigung der Auslösewerte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts durchgeführt. Zwischenzeitlich wurden die Auslösewerte um 6 dB(A) gesenkt. Es ist davon auszugehen, dass unter Berücksichtigung der neuen Auslösewerte auch weitere Bereiche im Stadtgebiet von der Lärmsanierung profitieren können. Da die durchgeführten Lärmsanierungsmaßnahmen auch noch unter Berücksichtigung des Schienenbonus ermittelt und dimensioniert wurden, wird mit dem Wegfall des Schienenbonus zum 1. Januar 2015 eine Überprüfung und ggf. Ergänzung der Maßnahmen vor dem Hintergrund der aktuellen Berechnungsvorschriften sowie der neuen Anspruchsvoraussetzungen erforderlich. Dies gilt umso mehr, als dass der Lärmaktionsplan keine eigenen Lärmschutzmaßnahmen vorsieht und stattdessen auf die Lärmsanierungsmaßnahmen verweist.

Lärmbelastungen oberhalb von 65 dB(A) (Lden) und 55 dB(A) (Lnight) liegen in einem gesundheitskritischen Bereich. Nach der aktuellen Lärmkartierung des Eisenbahn-Bundesamtes sind derzeit noch rund 3.300 Personen Pegeln ganztags (Lden) von 65 dB(A) und mehr sowie rund 7.400 Personen nachts (Lnight) von 55 dB(A) mehr ausgesetzt. Pegeln oberhalb der grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle bei Verkehrslärm von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht sind in Mannheim noch rund 500 Personen ganztags (Lden) bzw. rund 1.700 Personen nachts (Lnight) ausgesetzt. Durch die Steigerung der Verkehrsmengen in Zusammenhang mit den Ausbaumaßnahmen im Streckennetz sowie dem Knoten Mannheim und vor dem Hintergrund des Ergänzungsbedarfs bei der Lärmsanierung, werden ohne weitere Lärmschutzmaßnahmen künftig noch mehr Menschen von Lärmeinwirkungen durch die Bahn oberhalb der besonders kritischen Werte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts betroffen sein.

Die Stadt Mannheim setzt sich zum Schutz ihrer Bürger für einen optimalen Schallschutz entlang der Bahntrassen ein. Die Steigerung insbesondere der lauten Schienengüterverkehre im Zuge der Neu- und Ausbaumaßnahmen darf nicht zu einer noch stärkeren Lärmbelastung der Bevölkerung im Ballungsraum Mannheim führen. Eine isolierte Betrachtung der Auswirkung dieser Maßnahmen auf den jeweiligen Planungs- und Ausführungsabschnitt – wie es die Verkehrslärmschutz-Verordnung (16. BImSchV) vorsieht – ist für den Lärmschutz nicht zielführend. Vielmehr ist ein Lärmschutzkonzept für alle Schienentrassen im Ballungsraum Mannheim und der Metropolregion erforderlich, welches deutlich unterhalb der aktuellen Auslösewerte für die Lärmsanierung ansetzt und auf eine Infrastruktur setzt, die die Mannheimer Bevölkerung insbesondere vor den besonders lärmbehafteten Schienengüterverkehren im Transitverkehr und in / aus dem Rangierbahnhof Mannheim schützt.

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 2														
1-01	1-02	1-03	1-04	1-05	1-06	2-01	2-02	2-03	2-04	3-01	3-02	3-03	3-04	4-01
1	1	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2	0
4-02	4-03	4-04	4-05	4-06	4-07	4-08	4-09	4-10	4-11	4-12	5-01	5-02	5-03	5-04
0	0	2	0	2	0	0	0	0	2	0	0	1	0	1
5-05	5-06	5-07	5-08	6-01	6-02	6-03	6-04	6-05	6-06	6-07	6-08	6-09	6-10	6-11
0	1	0	1	0	1	1	0	0	0	2	0	0	0	0
6-12	7-01	7-02	7-03	7-04	7-05	7-06	7-07	7-08	7-09	7-10	7-11	7-12	7-13	7-14
2	0	0	0	2	0	0	2	0	0	1	1	0	0	1
7-15	7-16	7-17	7-18	7-19	7-20	7-21	7-22	7-23	7-24	8-01	8-02	8-03	8-04	8-05
0	1	1	0	0	1	1	0	1	0	0	1	1	0	0
8-06	8-07	8-08	8-09	8-10	8-11	8-12	8-13	8-14	8-15	8-16	8-17	8-18	8-19	8-20
1	1	0	0	1	0	1	0	0	0	2	0	1	1	0
8-21	8-22	8-23	8-24	8-25	8-26	8-27	8-28	9-01	9-02	9-03	9-04	9-05	9-06	9-07
0	1	0	1	1	1	0	0	0	2	0	2	0	0	1
9-08	9-09	9-10	9-11	9-12	9-13	9-14	9-15	10-01	10-02	10-03	10-04	10-05	10-06	10-07
1	0	1	1	0	1	1	0	0	1	1	0	1	1	0
10-08	10-09	10-10	10-11	10-12	10-13	10-14	10-15	11-01	11-02	11-03	11-04	11-04	11-05	12-01
2	0	0	2	0	0	1	1	0	0	0	1	1	0	0
12-02	12-03	12-04	12-05											
2	0	0	0											

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

StrNr	Sanierungsbereich	von km	bis km	GL	SSW	Höhe	SSD	StA	WE	StP
3601	Mannheim-Friedrichsfeld	77,3	78,8	2,1	1.613	2		1	55	1
4000	Mannheim Knoten- Neckarstadt- West	2,8	6							
4010	- Käfertal- Neuhermsheim- Hochstädt- Waldhof Süd	6	7,5							
4011	- Alteichwald	0	5,8	11,6	1.942	3		1	192	1
4051		2,2	2,5							
4060		78,7	79,5							
4010	Mannheim-Neuostheim	3,4	4,1	0,7	0	-		1	0	1
4020	Mannheim Knoten 4020- Neckerau Nordost	2,3	83	6,8	3.727	3		1	87	1
4021	- Neckerau Süd- Neckerau Südost- Rheinau	0	0,8							
	- Neckerau Nordost									
4010	Mannheim Nord Knoten									
	-Mannheim Schönaue									
	-Mannheim Gartenstadt	9,2	14	4,8	0	-		1	209	1
	-Mannheim Waldhof									
	-Mannheim Blumenau Nord									

StrNr | Streckennummer, GL | Gesamtlänge an km,

aktive Schallschutzmaßnahmen: SSW | Länge der Schallschutzwand in Metern, Höhe | Höhe der Schallschutzwand in Metern,

SSD | Schienenstegdämpfer in Metern, StA¹ | Stand der Sanierung der aktiven Schallschutzmaßnahme

passive Schallschutzmaßnahmen: WE | Anzahl der Wohneinheiten, StP² | Stand der Sanierung der passiv lärmsanierten Wohneinheiten

^{1,2} *Die Maßnahme ist (1) fertiggestellt, (2) im Bau, (3) in Bearbeitung oder (4) in Planung,

(5) Durchführung einer schalltechnischen Untersuchung und (6) geprüft ohne Umsetzung

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	von km	bis km	GL	PKZ	Bem
BW_02_05	4002	Mannheim	4003, 4004, 4020, 4030, 4080	80009	0	1,187	1,187	93,147	X65
BW_02_05	4080	Mannheim	4000, 4002, 4003, 4004, 4020	80009	0	1,176	1,176	93,147	-
BW_02_06	4051	Mannheim	4002, 4021, 4080	80009	1,099	1,551	0,452	93,147	-
BW_02_06	4051	Mannheim	4002	80009	1,715	1,866	0,151	93,147	-
BW_02_06	4051	Mannheim	4000, 4002, 4050	80009	1,866	2,063	0,197	93,147	X65
-	3401	Mannheim	3522, 4020, 4030	80009	107,08	107,094	0,014	93,147	-
-	3401	Mannheim	3522, 4003, 4011, 4020, 4030	80009	107,094	107,745	0,651	93,147	X65
-	3401	Mannheim	3522, 4003, 4020, 4030	80009	107,745	107,894	0,149	93,147	-
-	4020	Mannheim	4021	80009	2,3	8,3	6	93,147	X65
-	4050	Mannheim	4000, 4002	80009	4,093	4,193	0,1	93,147	X65
-	4050	Mannheim	4000, 4002	80009	4,249	4,349	0,1	93,147	X65
-	4050	Mannheim	4000, 4002	80009	4,377	4,477	0,1	93,147	X65
-	4050	Mannheim	4000, 4002	80009	4,554	4,654	0,1	93,147	X65
-	4050	Mannheim	4000, 4002	80009	4,67	4,77	0,1	93,147	X65
-	4050	Mannheim	4000, 4002	80009	5,673	6,008	0,335	93,147	X65
-	4050	Mannheim	4000, 4002	80009	6,008	6,25	0,242	93,147	-
-	4050	Mannheim	4000, 4002	80009	6,309	6,374	0,065	93,147	-
-	4051	Mannheim		80009	2,063	2,2	0,137	93,147	-
-	4051	Mannheim		80009	2,2	2,5	0,3	93,147	X65
-	4051	Mannheim		80009	2,5	2,543	0,043	93,147	-
-	4051	Mannheim	4010	80009	2,543	2,98	0,437	93,147	X65
-	4052	Mannheim	4000, 4002	80009	1,985	2,086	0,101	93,147	-
-	4052	Mannheim	4000, 4002	80009	2,097	2,289	0,192	93,147	-
-	4052	Mannheim	4000, 4002	80009	2,389	2,53	0,141	93,147	-
-	4052	Mannheim	4000, 4002	80009	3,012	3,113	0,101	93,147	-
-	4052	Mannheim	4000, 4002, 4061, 4062	80009	3,124	3,7	0,576	93,147	-
-	4052	Mannheim	4000, 4061, 4062	80009	3,7	3,871	0,171	93,147	X65
-	4052	Mannheim	4000	80009	3,871	3,922	0,051	93,147	X65
-	4052	Mannheim	4060	80009	3,922	4,3	0,378	93,147	X65
-	4052	Mannheim		80009	4,373	4,581	0,208	93,147	
-	4052	Mannheim	4060	80009	4,581	5,119	0,538	93,147	X65
-	4052	Mannheim	4060	80009	5,119	5,137	0,018	93,147	-
-	4060	Mannheim	4052	80009	79,7	80,2	0,5	93,147	-
-	4060	Mannheim		80009	80,2	80,208	0,008	93,147	-
-	4080	Mannheim	4000, 4002, 4003, 4004, 4020	80009	1,176	1,256	0,08	93,147	X65
-	4080	Mannheim	4000, 4002, 4003, 4020	80009	1,256	1,469	0,213	93,147	X65
-	4080	Mannheim	4000, 4002, 4003, 4020	80009	1,469	1,471	0,002	93,147	X65
-	4080	Mannheim	4000, 4002, 4003, 4010, 4020	80009	1,471	1,701	0,23	93,147	X65
-	4080	Mannheim	4000, 4002, 4003, 4010	80009	1,701	1,743	0,042	93,147	-
-	3601	Mannheim	4060, 4061, 4062	80017	75,625	77,2	1,575	59,324	X65
-	3601	Mannheim	4060, 4061, 4062	80017	77,2	77,467	0,267	59,324	X65
-	3601	Mannheim	4060, 4061, 4062	80017	77,467	77,712	0,245	59,324	X65
-	3601	Mannheim	4060, 4061, 4062	80017	77,879	78,376	0,497	59,324	X65
-	4000	Mannheim	4052, 4060	80017	8,822	9,205	0,383	59,324	-
-	4000	Mannheim	3601	80017	9,205	9,6	0,395	59,324	X65
-	4000	Mannheim	3601	80017	9,6	9,644	0,044	59,324	X65
-	4000	Mannheim	3601	80017	9,644	10	0,356	59,324	-
-	4061	Mannheim	3601, 4060, 4062	80017	77,712	77,879	0,167	59,324	X65
-	4061	Mannheim	4060, 4062	80017	78,094	78,195	0,101	59,324	-

LP-Nr | Nummer der Lärmschwerpunkte, **StrNr** | Streckennummer, **SaAb** | Nummer des Sanierungsabschnittes

GL | Gesamtlänge an km, **PKZ** = Priorisierungskennziffer des Sanierungsabschnittes

Bem | Bemerkung (X65: auf 65 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A), X57: auf 57 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A),

V: Lärmvorsorge, M: Machbarkeitsstudie)

Moers

Anzahl der Einwohnenden: 103.949

Anzahl der Belasteten für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)

45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	≥ 70
3.924	1.680	968	91	0	0

Anzahl der Belasteten für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)

55-59	60-64	65-69	70-74	≥ 75
2.011	1.290	171	5	0

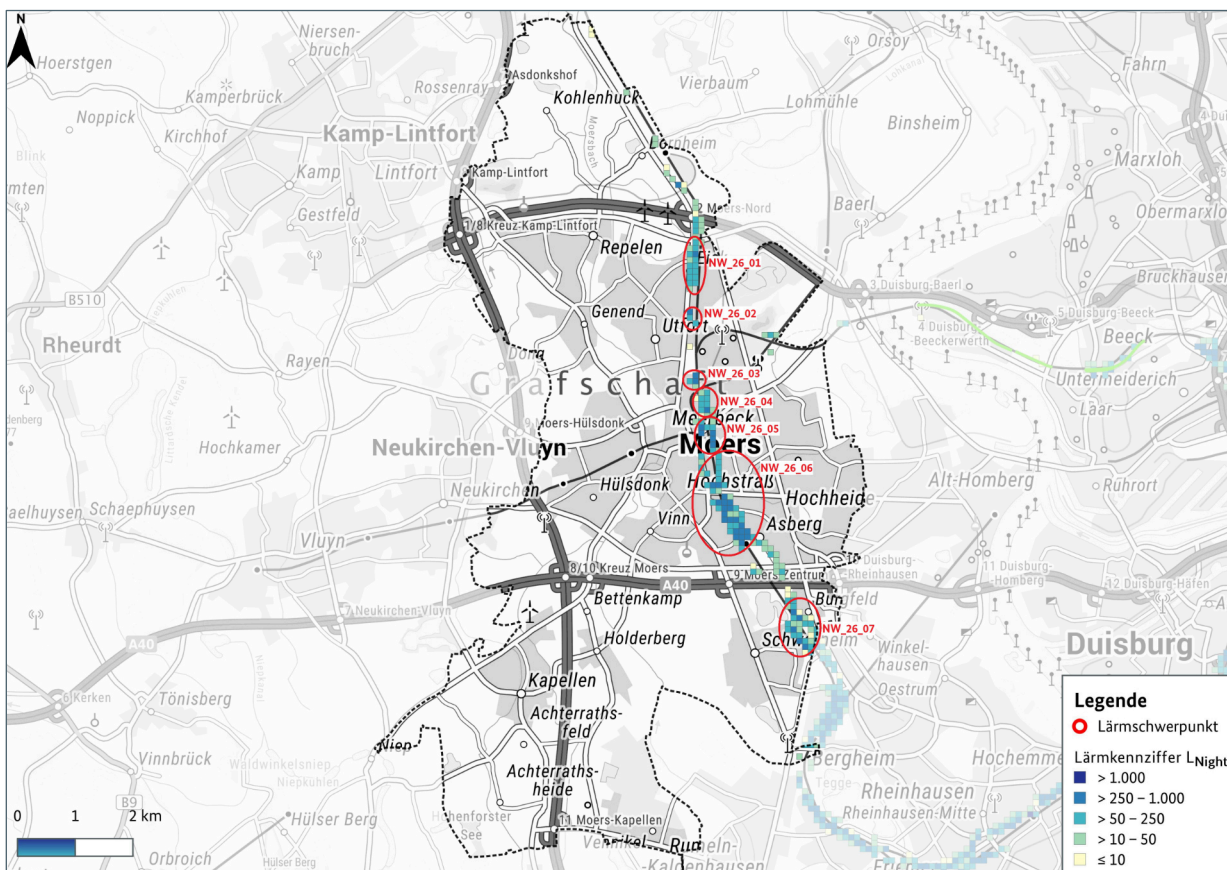
Pegelbereich in dB(A)	Belastete			
	Fläche (km ²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude
> 55	3,674	1.656	4	1
> 65	0,824	84	0	0
> 75	0,015	0	0	0

geschätzte Fälle starker HA*/HSD**

Lärmkennziffer (LKZ)

L _{DEN}	L _{Night}	L _{DEN}	L _{Night}
585	273	15.189	24.923

*Belästigung (high annoyance) / **Schlafstörung (high sleep disturbance)



Stellungnahme des Ballungsraumes Moers

Eisenbahnstrecke im Bereich Moers (Strecke 2330 – Duisburg-Xanten)

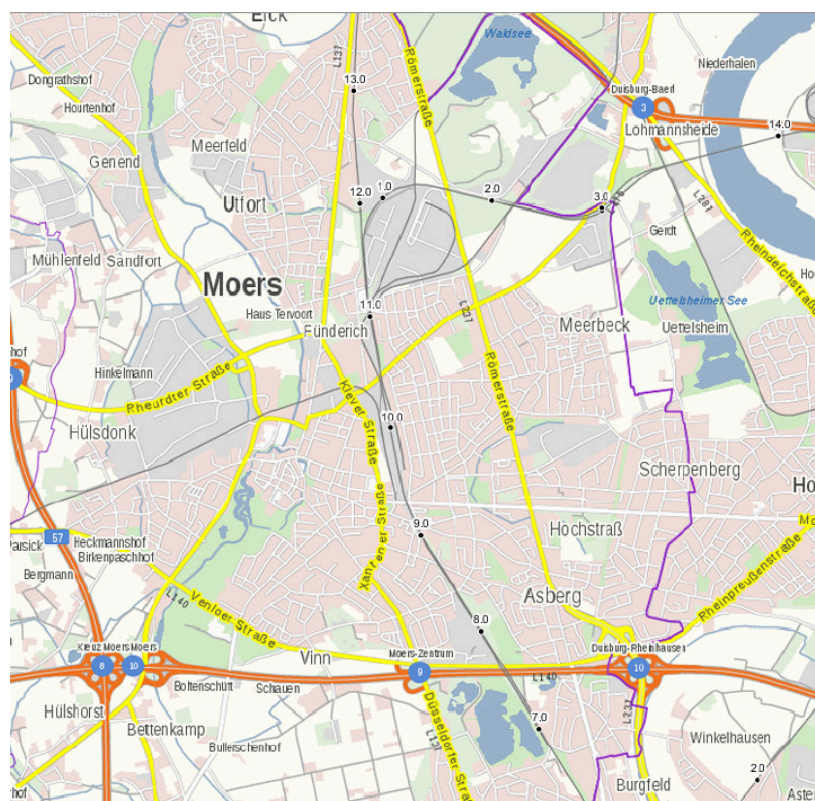
Die Eisenbahnstrecke 2330 führt im Bereich Moers zu einem großen Teil durch dicht bebaute Wohngebiete bzw. parallel dazu. Eine Vielzahl der betroffenen Gebäude wurde vor dem 1. April 1974 errichtet.

Schon in den vorangegangenen Stufen der Lärmkartierungen nach EU-Umgebungslärmrichtlinie wurde eine hohe Betroffenheit der Anwohner ermittelt; diese hohe Betroffenheit wurde in der aktuellen Stufe 4 bestätigt.

Die Lärmkartierung 2022 ergab u.a. folgende Ergebnisse:

Die Strecke wurde bereits vor längerer Zeit in das Lärmsanierungsprogramm des Bundes aufgenommen und die Planungen zur Errichtung von Lärmschutzwänden wurden nach Kenntnis der Stadt Moers auch begonnen. Die Stadt Moers bittet darum – im Interesse des Gesundheitsschutzes unserer Bürger und Bürgerinnen – die geplanten Lärmschutzmaßnahmen, sprich Lärmschutzwände, schnellstmöglich umzusetzen.

Belastete Fläche gemäß L_{DEN} in km ² je Pegelklasse in dB(A)			Anzahl der belasteten Wohnungen gemäß L_{DEN} je Pegelklasse in dB(A)			Geschätzte Zahl der Fälle gesundheitsschädlicher Auswirkungen und Belästigungen	
>55	>65	>75	>55	>65	>75	Fälle starker Belästigungen L_{DEN}	Fälle starker Schlafstörungen L_{NIGHT}
3,67	0,82	0,02	1.660	80	0	585	273



Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 29														
1-01	1-02	1-03	1-04	1-05	1-06	2-01	2-02	2-03	2-04	3-01	3-02	3-03	3-04	4-01
20	9	0	0	0	0	29	0	0	0	0	0	2	27	0
4-02	4-03	4-04	4-05	4-06	4-07	4-08	4-09	4-10	4-11	4-12	5-01	5-02	5-03	5-04
1	5	23	2	9	8	9	1	1	8	19	1	10	12	4
5-05	5-06	5-07	5-08	6-01	6-02	6-03	6-04	6-05	6-06	6-07	6-08	6-09	6-10	6-11
0	0	4	24	3	4	10	12	1	1	9	18	0	2	5
6-12	7-01	7-02	7-03	7-04	7-05	7-06	7-07	7-08	7-09	7-10	7-11	7-12	7-13	7-14
22	0	3	7	19	2	2	5	20	9	3	6	11	4	3
7-15	7-16	7-17	7-18	7-19	7-20	7-21	7-22	7-23	7-24	8-01	8-02	8-03	8-04	8-05
9	13	11	6	5	7	9	4	9	7	7	5	8	9	3
8-06	8-07	8-08	8-09	8-10	8-11	8-12	8-13	8-14	8-15	8-16	8-17	8-18	8-19	8-20
7	13	6	1	4	12	12	0	2	5	22	6	5	7	11
8-21	8-22	8-23	8-24	8-25	8-26	8-27	8-28	9-01	9-02	9-03	9-04	9-05	9-06	9-07
2	6	7	14	8	6	8	7	16	12	1	21	8	0	11
9-08	9-09	9-10	9-11	9-12	9-13	9-14	9-15	10-01	10-02	10-03	10-04	10-05	10-06	10-07
10	6	20	6	2	17	7	4	0	11	18	1	26	1	1
10-08	10-09	10-10	10-11	10-12	10-13	10-14	10-15	11-01	11-02	11-03	11-04	11-04	11-05	12-01
22	5	2	22	5	0	15	13	0	0	1	2	10	16	9
12-02	12-03	12-04	12-05											
13	5	2	0											

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

StrNr	Sanierungsbereich	von km	bis km	GL	SSW	Höhe	SSD	StA	WE	StP
2330	Moers-Schwafheim Ost	6,1	6,3	0,2	0	-		5	0	5
2330	Moers-Burgfeld	6,7	7,1	0,4	0	-		5	0	5
2330	Moers-Asberg	8,3	9,2	0,9	0	-		5	0	5
2330	Moers-Meerbeck	10,8	11,5	0,7	0	-		5	0	5

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

Für den Ballungsraum Moers liegen keine Daten in Anlage 3 (noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche) vor.

StrNr | Streckennummer, GL | Gesamtlänge an km,

aktive Schallschutzmaßnahmen: SSW | Länge der Schallschutzwand in Metern, Höhe | Höhe der Schallschutzwand in Metern,

SSD | Schienenstegdämpfer in Metern, StA¹ | Stand der Sanierung der aktiven Schallschutzmaßnahme

passive Schallschutzmaßnahmen: WE | Anzahl der Wohneinheiten, StP² | Stand der Sanierung der passiv lärmsanierten Wohneinheiten

^{1,2} *Die Maßnahme ist (1) fertiggestellt, (2) im Bau, (3) in Bearbeitung oder (4) in Planung,

(5) Durchführung einer schalltechnischen Untersuchung und (6) geprüft ohne Umsetzung

Mönchengladbach

Anzahl der Einwohnenden: 262.188

Anzahl der Belasteten für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)

45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	≥ 70
9.552	4.325	2.202	1.233	169	9

Anzahl der Belasteten für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)

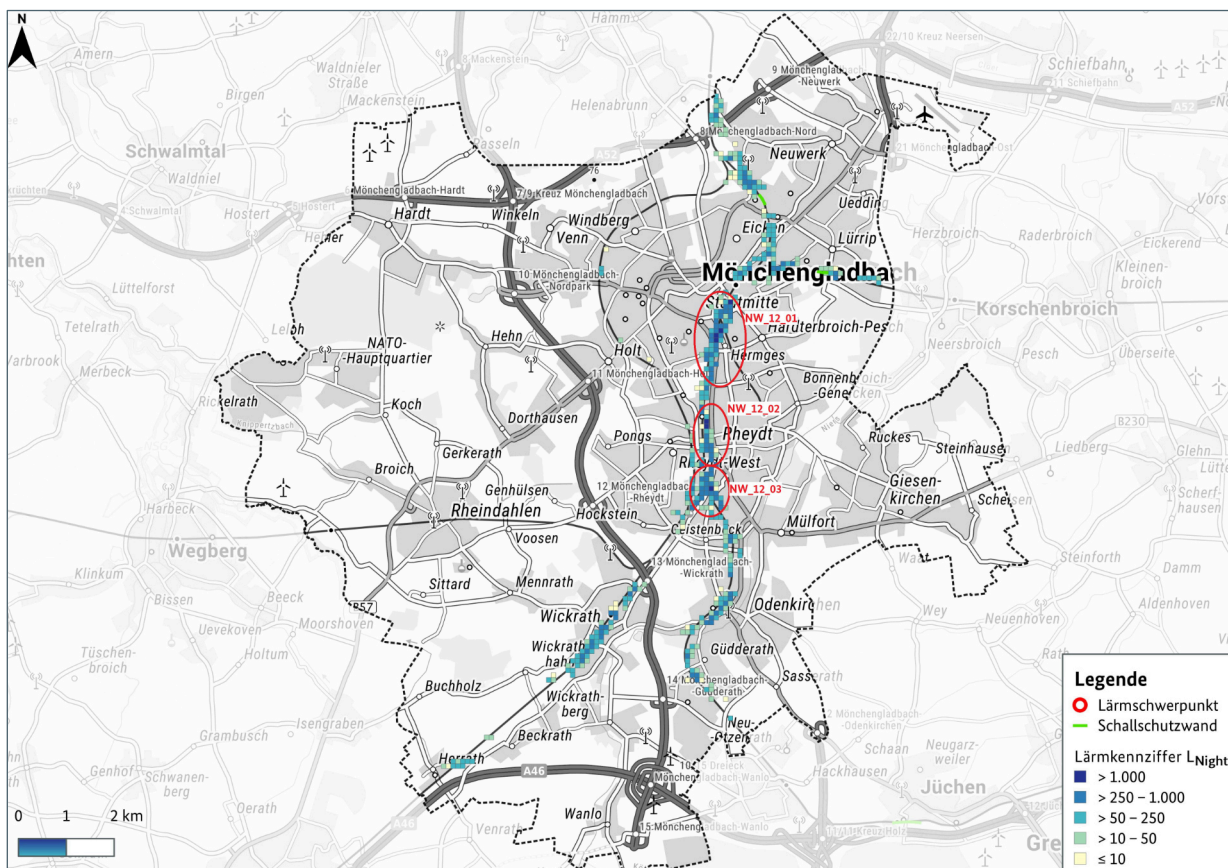
55-59	60-64	65-69	70-74	≥ 75
5.501	2.812	1.598	412	25

Pegelbereich in dB(A)	Belastete			
	Fläche (km ²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude
> 55	8,361	4.927	29	4
> 65	1,986	969	6	0
> 75	0,124	12	0	0

geschätzte Fälle starker HA*/HSD**

L _{DEN}	L _{Night}	Lärmkennziffer (LKZ)	
1.940	922	L _{DEN}	L _{Night}
		57.416	81.621

*Belästigung (high annoyance) / **Schlafstörung (high sleep disturbance)



Stellungnahme des Ballungsraumes Mönchengladbach

Der Ballungsraum Mönchengladbach hat keine Stellungnahme eingereicht.

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

[illegible]

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

StrNr	Sanierungsbereich	von km	bis km	GL	SSW	Höhe	SSD	StA	WE	StP
2520 2550	Mönchengladbach (1)	63,6 50,8	68,7 67,4	21,7	8.107	3		2	0	5
2611	Mönchengladbach (2) - Rheydt - Odenkirchen	42,6	49,6	7	5.555	3		4	0	5
2522	Mönchengladbach (3)	0,3	11,7	11,4	0	2		4	0	5

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

Für den Ballungsraum Mönchengladbach liegen keine Daten in Anlage 3 (noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche) vor.

StrNr | Streckennummer, **GL** | Gesamtlänge an km,

aktive Schallschutzmaßnahmen: **SSW** | Länge der Schallschutzwand in Metern, **Höhe** | Höhe der Schallschutzwand in Metern,

SSD | Schienenstegdämpfer in Metern, **StA**¹ | Stand der Sanierung der aktiven Schallschutzmaßnahme

passive Schallschutzmaßnahmen: **WE** | Anzahl der Wohneinheiten, **StP**² | Stand der Sanierung der passiv lärmsanierten Wohneinheiten

^{1,2} *Die Maßnahme ist (1) fertiggestellt, (2) im Bau, (3) in Bearbeitung oder (4) in Planung,

(5) Durchführung einer schalltechnischen Untersuchung und (6) geprüft ohne Umsetzung

Mülheim an der Ruhr

Anzahl der Einwohnenden: 171.265

Anzahl der Belasteten für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)

45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	≥ 70
3.386	2.451	1.454	769	13	0

Anzahl der Belasteten für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)

55-59	60-64	65-69	70-74	≥ 75
2.815	1.885	974	347	5

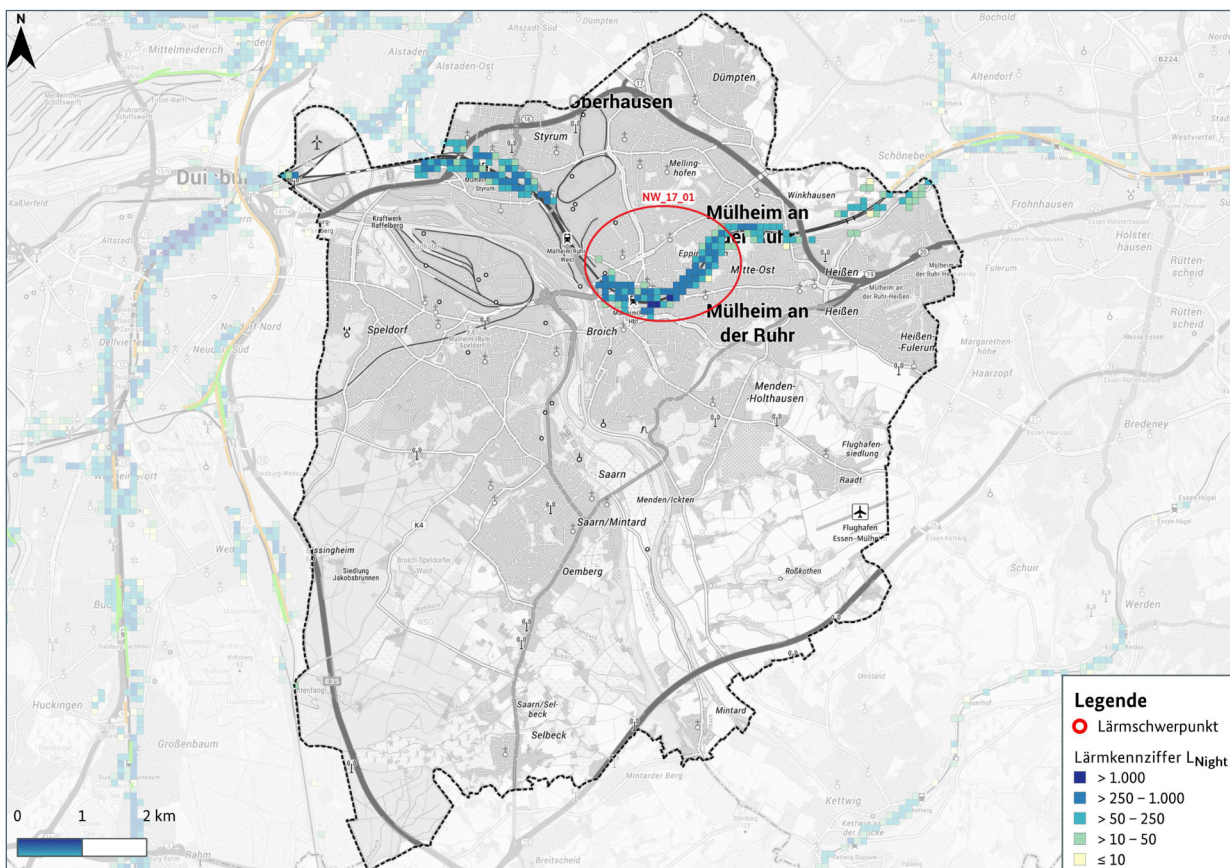
Pegelbereich in dB(A)	Belastete			
	Fläche (km ²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude
> 55	6,227	2.870	9	1
> 65	1,880	632	1	0
> 75	0,183	2	0	0

geschätzte Fälle starker HA*/HSD**

Lärmkennziffer (LKZ)

L_{DEN}	L_{Night}	L_{DEN}	L_{Night}
1.176	537	36.522	47.964

*Belästigung (high annoyance) | **Schlafstörung (high sleep disturbance)



Stellungnahme des Ballungsraumes Mülheim an der Ruhr

Mülheim an der Ruhr verbindet – als Stadt am Fluss – die Metropolregion Ruhrgebiet mit dem Großraum der Landeshauptstadt Düsseldorf. Auf einer Fläche von 90,9 km² leben rund 174.000 Einwohner. Damit zählt die Gründer- und Unternehmerstadt eher zu den „kleineren“ Großstädten des Ruhrgebiets. Die Einwohnerdichte liegt bei 1.916 Einwohnern je km². Nach dem Stadtzentrum weisen die nördlichen Stadtteile Styrum und Dümpten die höchsten Einwohnerdichten auf.

Die Stadt Mülheim an der Ruhr ist baulich und verkehrlich mit den im Norden, Westen und Osten angrenzenden Nachbarstädten Oberhausen, Duisburg und Essen eng verbunden. Im Süden grenzt mit der Stadt Ratingen im Kreis Mettmann der Ballungsraum Düsseldorf an. Die traditionsreiche Handelsstadt Mülheim an der Ruhr zeichnet sich durch eine breite und branchenvielfältige Wirtschaftsstruktur aus. Neben weltweit erfolgreichen Industrieunternehmen prägen vor allem Dienstleistungsunternehmen den Wirtschaftsstandort.

Nach der „Urban Audit II“-Studie der EU, welche 2003 die Erreichbarkeit von Städten und die Funktionsfähigkeit der Verkehrssysteme auf der Straße, der Schiene und in der Luft beurteilte, gilt Mülheim als eine der am besten erreichbaren Städte in Europa. Die größte Ausdehnung des Stadtgebietes beträgt 13,4 km in Nord-Süd-Richtung und 10,7 km in West-Ost-Richtung. Das Stadtgebiet umfasst 91,29 km², die zu etwa gleichen Anteilen versiegelt sind (Gebäude, Freiflächen, Verkehrsflächen) und als Wald- und Grünflächen dienen oder landwirtschaftlich genutzt werden. Insbesondere der Mülheimer Süden bildet entlang der Hänge des Ruhrtals und mit dem Broich-Speldorfer Wald die „grüne Lunge“ der Stadt. Dementsprechend gilt die Stadt als attraktiver Wohnstandort.

Das topographisch prägende Element ist das Ruhrtal, das die Stadt Mülheim von Südosten nach Nordwesten durchquert. Der ebene Talboden ist zunächst ca. 1 km breit, verengt sich an der Mülheimer Pforte auf etwa 500 m, um dann talabwärts in eine weite Niederungszone überzugehen. Östlich bzw. nordöstlich des Ruhrtals steigt das Gelände in mehreren Terrassentreppen bis zu einer Hochfläche an, in die mehrere Täler eingeschnitten sind. Im Gegensatz dazu zeigt das Gebiet südwestlich der Ruhr nur ein Terrassenniveau. Der höchste Punkt im Stadtgebiet misst 152,7 m über NN und liegt in der Nähe des Flughafens Essen/Mülheim. Der mit 26,0 m niedrigste Punkt befindet sich im Ruhrbogen im Nordwesten der Stadt an der Stadtgrenze zu Duisburg.

Im Sinne der Leipzig-Charta versteht sich Mülheim als kompakte, den Freiraum schonende Stadt, die ihr Siedlungsgefüge funktional an den vorhandenen Zentren ausrichtet und ihre Entwicklungs- und Verbesserungspotenziale im Innern der Stadt sieht. Seit März 2010 ist der Regionale Flächennutzungsplan rechtskräftig. Er bildet die Basis der Stadtentwicklung in Mülheim. Durch den Zusammenschluss mit fünf Nachbarstädten stärkt er das integrative Handeln der Stadt auch über die Stadtgrenzen hinaus.

DB-Strecken

Die Haupteisenbahnstrecke Witten/Dortmund-Oberhausen/Duisburg verläuft in West-Ost-Richtung viergleisig durch das gesamte Mülheimer Stadtgebiet und tangiert dabei Wohnbebauung in Styrum, dem Stadtzentrum und kleineren Teilen von Heißen. Der Bahnhof Mülheim (Ruhr) Hauptbahnhof dient vorwiegend dem örtlichen Reisenden Aufkommen.

Mülheim (Ruhr) Hauptbahnhof ist Halt mehrerer Regional- und S-Bahn-Linien. Darüber hinaus halten hier auch Fernzüge der Relationen Süd-deutschland - Dortmund (zum Teil schon aus Klagfurt) und Köln - Berlin. Das Rückgrat des Regionalverkehrs auf der Eisenbahnhauptachse des Ruhrgebiets ist neben den S-Bahnlinien S1 und S3 der RegionalExpress (RE1, RE2, RE6, RE11, RE 42, RE49 und Regionalbahn RB33). Seit Dezember 2018 fahren im Regionalverkehr die ersten RRX-Züge. Der Rhein-Ruhr-Express (RRX) ist ein in der Umsetzung befindliches Programm, um den Regionalverkehr auf der Kernstrecke des Ruhrgebietes und des zentralen Rheinlandes von Dortmund über Essen, Duisburg und Düsseldorf nach Köln durch dichtere Taktfrequenzen und höhere Beförderungskapazitäten aufzuwerten.

Die Bahnhöfe Mülheim (Ruhr)-Styrum und Mülheim (Ruhr) West werden nur vom Regionalverkehr (S-Bahnen) bedient. Vom Styruer Bahnhof (S1, S3) aus zweigt die Bahnstrecke Richtung Oberhausen (S3) ab. Der Haltepunkt Mülheim (Ruhr) West wird nur von der S3 bedient und ist damit nur schwach frequentiert. Daneben besteht an Bahnstrecken lediglich die verkehrlich unbedeutende, zur Anbindung des Rhein-Ruhr-Hafens betriebene Güterstrecke (max. 10 Nahgüterzüge pro Tag). Der übrige Güterverkehr auf der ehemaligen Trasse der Rheinischen Bahn wurde vor einigen Jahren eingestellt. Die nicht mehr benötigten Flächen der Bahnanlagen wurden von der Bahn AG entwidmet. Westlich der Stadtgrenze verlaufen auf Duisburger Stadtgebiet bedeutende Güterverkehrsstrecken.

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 7														
1-01	1-02	1-03	1-04	1-05	1-06	2-01	2-02	2-03	2-04	3-01	3-02	3-03	3-04	4-01
4	3	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	1	6	0
4-02	4-03	4-04	4-05	4-06	4-07	4-08	4-09	4-10	4-11	4-12	5-01	5-02	5-03	5-04
1	1	5	1	3	1	1	0	1	1	5	0	2	1	3
5-05	5-06	5-07	5-08	6-01	6-02	6-03	6-04	6-05	6-06	6-07	6-08	6-09	6-10	6-11
1	1	0	4	0	0	4	2	0	1	1	4	0	1	1
6-12	7-01	7-02	7-03	7-04	7-05	7-06	7-07	7-08	7-09	7-10	7-11	7-12	7-13	7-14
5	0	0	2	5	0	2	1	3	1	3	0	2	3	0
7-15	7-16	7-17	7-18	7-19	7-20	7-21	7-22	7-23	7-24	8-01	8-02	8-03	8-04	8-05
2	2	4	0	0	1	3	1	1	0	1	2	1	2	0
8-06	8-07	8-08	8-09	8-10	8-11	8-12	8-13	8-14	8-15	8-16	8-17	8-18	8-19	8-20
1	2	2	0	1	1	5	0	1	1	5	0	1	3	3
8-21	8-22	8-23	8-24	8-25	8-26	8-27	8-28	9-01	9-02	9-03	9-04	9-05	9-06	9-07
0	0	1	5	1	1	2	2	4	1	2	5	1	0	3
9-08	9-09	9-10	9-11	9-12	9-13	9-14	9-15	10-01	10-02	10-03	10-04	10-05	10-06	10-07
2	1	4	1	2	1	2	3	0	5	2	0	7	0	0
10-08	10-09	10-10	10-11	10-12	10-13	10-14	10-15	11-01	11-02	11-03	11-04	11-04	11-05	12-01
6	1	4	3	0	0	6	1	0	0	1	1	5	0	2
12-02	12-03	12-04	12-05											
3	0	1	0											

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

StrNr	Sanierungsbereich	von km	bis km	GL	SSW	Höhe	SSD	StA	WE	StP
5503	Mülheim/Ruhr Hauptbahnhof	2,9 9,5	6,1 13,4	7,1	609	2		1	46	1
2184	Mülheim/Ruhr	0,1	1,9							
2300	- Styrum	116,3	118,3	4,75	1.662	3		4	0	5
2300	- Kolkmannhof	120	120,5							
2291		119,55	120							

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

Für den Ballungsraum Mülheim an der Ruhr liegen keine Daten in Anlage 3 (noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche) vor.

StrNr | Streckennummer, **GL** | Gesamtlänge an km,

aktive Schallschutzmaßnahmen: SSW | Länge der Schallschutzwand in Metern, **Höhe** | Höhe der Schallschutzwand in Metern,

SSD | Schienenstegdämpfer in Metern, **StA**¹ | Stand der Sanierung der aktiven Schallschutzmaßnahme

passive Schallschutzmaßnahmen: WE | Anzahl der Wohneinheiten, **StP**² | Stand der Sanierung der passiv lärmsanierten Wohneinheiten

^{1,2} *Die Maßnahme ist (1) fertiggestellt, (2) im Bau, (3) in Bearbeitung oder (4) in Planung,

(5) Durchführung einer schalltechnischen Untersuchung und (6) geprüft ohne Umsetzung

München

Anzahl der Einwohnenden: 1.544.404

Anzahl der Belasteten für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)

45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	≥ 70
70.118	35.795	22.122	7.549	907	65

Anzahl der Belasteten für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)

55-59	60-64	65-69	70-74	≥ 75
44.700	24.772	13.701	2.484	219

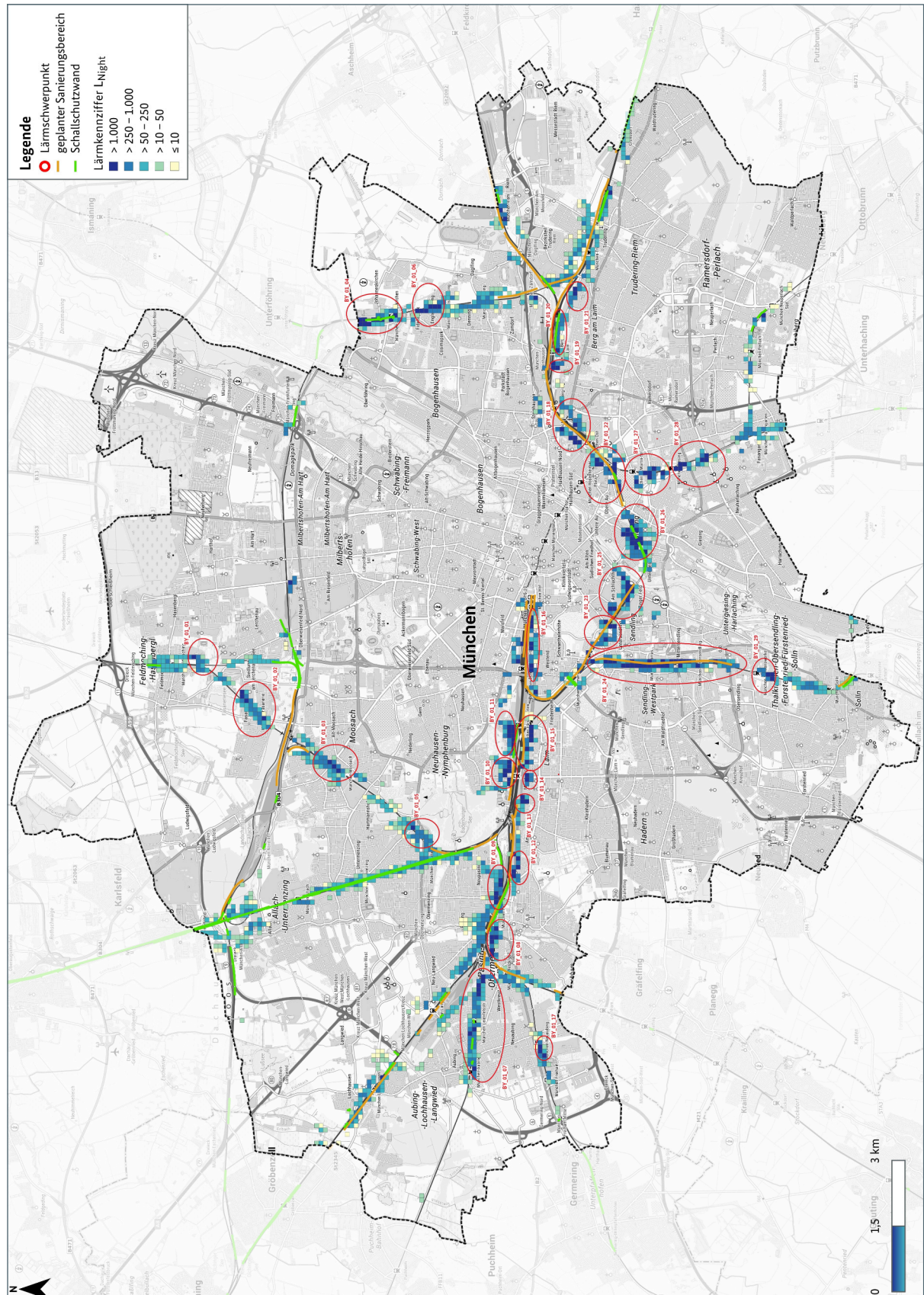
Pegelbereich in dB(A)	Belastete			
	Fläche (km ²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude
> 55	41,771	40.894	115	1
> 65	12,633	7.812	29	0
> 75	2,089	104	0	0

geschätzte Fälle starker HA*/HSD**

Lärmkennziffer (LKZ)

L _{DEN}	L _{Night}	L _{DEN}	L _{Night}
16.041	7.446	474.262	666.071

*Belästigung (high annoyance) | **Schlafstörung (high sleep disturbance)



Stellungnahme des Ballungsraumes München

München ist gut an das nationale und internationale Schienennetz angeschlossen. Vom Münchner Hauptbahnhof führen Bahnlinien in die Richtungen Buchloe (- Lindau), Augsburg (- Stuttgart), Ingolstadt (- Nürnberg), Regensburg, Mühldorf, Rosenheim (-Salzburg bzw. Innsbruck) und Garmisch-Partenkirchen. Mit den Bahnhöfen München-Pasing und München Ost gibt es zwei weitere Fernbahnhöfe. Dem Eisenbahngüterverkehr dienen der Rangierbahnhof München Nord und der Umschlagbahnhof München-Riem.

Das dichte Eisenbahnnetz Münchens führt aber auch dazu, dass eine hohe Zahl der Münchner*innen von Bahnlärm betroffen ist. Gemäß der aktuellen Lärmkarte des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) aus dem Jahr 2022 sind in München 90.280 Menschen (ca. 6 % der Einwohner*innen Münchens) von Lärmpegeln oberhalb 55 dB(A) für den Tag-Abend-Nacht-Lärmindex LDEN und 152.710 Menschen (ca. 10 % der Einwohner*innen Münchens) von Lärmpegeln oberhalb 45 dB(A) für den Nacht-Lärmindex LNight betroffen. Von Überschreitungen der enteignungsgleichen Zumutbarkeitsschwellenwerte von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts sind 3.010 Münchner*innen tags und 8.810 Münchner*innen nachts betroffen.

In den nächsten Jahren und Jahrzehnten wird der Großraum München durch eine deutlichen Schienenverkehrszunahme (insbesondere des Schienengüterverkehrs) durch geplante Streckenerweiterungen, Neu- und Ausbaumaßnahmen wie dem Brenner-Nordzulauf, dem 4-gleisigen Ausbau Daglfing-Johanniskirchen und der Daglfinger- und Truderinger Kurve belastet werden. Der zu erwartenden Zunahme der Lärmbelastung muss mit entsprechenden Gegenmaßnahmen zum Schutz der Anwohner*innen begegnet werden.

Als derzeitige Eisenbahnlärm-Schwerpunkte mit einer Häufung von Beschwerden im Ballungsraum München sind insbesondere folgende Gebiete an Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 30.000 Zügen pro Jahr zu nennen:

- Strecke 5510 (Südring): Lindwurmstraße, Dreimühlenviertel, Kolumbusplatz, Nockherberg
- Strecke 5503 (München-Augsburg): Pasing-Bahnhof, Marschnerstraße, Hildachstraße
- Strecke 5505 (München-Holzkirchen): Harras, Mittersending, Siemenswerke

Zudem liegen zahlreiche Lärmbeschwerden an sonstigen Schienenwegen von Eisenbahnen mit weniger als 30.000 Zügen pro Jahr (z. B. Gütergleis 5566 und Reaktivierung Feldmochinger Kurve) und Bahnanlagen (z. B. Abstellbahnhöfe Aubing und Pasing-West) vor.

Die Aufzählung der Lärmschwerpunkte erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Erhebliche Lärmbelastungen treten auch kleinräumig in weiteren Gebieten auf und werden individuell als unterschiedlich belastend bewertet. Die genannten Lärmschwerpunkte stimmen weitestgehend mit denen zu Zeiten der Erstellung des Lärmaktionsplans Runde 3 des EBA im Jahr 2018 überein.

Der Lärmaktionsplan für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit mehr als 30.000 Zügen pro Jahr wird gemäß § 47e Bundes-Immissionsschutzgesetz vom EBA erstellt. Das Referat für Klima- und Umweltschutz (RKU) der Landeshauptstadt München bringt folgende generelle Verbesserungsvorschläge ein:

- Aufnahme der sonstigen Schienenwege und Bahnanlagen in den Lärmaktionsplan des EBA: Die Lärmaktionsplanung für sonstige Schienenwege mit weniger als 30.000 Zügen pro Jahr sowie für Bahnanlagen sollte – wie für Haupteisenbahnstrecken – ebenfalls durch das EBA durchgeführt werden. Eine Trennung ist aus fachlicher Sicht nicht zielführend und für die betroffenen Bürger*innen wenig nachvollziehbar. Da auch von Bahnanlagen (Rangier- und Umschlagbahnhöfe) eine erhebliche Lärmbelastung ausgeht, sollten diese ebenfalls in den Lärmaktionsplan aufgenommen werden. In der aktuellen Lärmkarte des EBA (Runde 4) wurden Bahnanlagen erstmals als freiwillige Zusatzleistung erfasst.
- Verstärkter Einsatz innovativer Lärmschutzmaßnahmen sowie Geschwindigkeitsreduzierungen: Im innerstädtischen Bereich – in welchem herkömmliche Schallschutzwände oftmals nicht realisierbar sind – sollten neue, innovative Lärmschutzmaßnahmen (z. B. niedrige Schallschutzwände direkt am Gleis, Schienenstegdämpfer, Schienenschmiereinrichtungen) verstärkt eingesetzt werden. Auch Geschwindigkeitsreduzierungen für Züge stellen aus Sicht des RKU ein effektives, kostengünstiges und schnell umsetzbares Mittel zur Reduzierung des Bahnlärms dar und sollten an hochbelasteten Bahnstrecken entlang bewohnter Bereiche verstärkt eingesetzt werden.

Alle der Landeshauptstadt München vorliegenden Beschwerden aus der Bürgerschaft und politischen Gremien der letzten 5 Jahre werden dem EBA mit der Bitte um Berücksichtigung zugeleitet. Bei den geforderten Maßnahmen handelt es sich unter anderem um die Errichtung oder Verlängerung von Lärmschutzwänden und um Geschwindigkeitsreduzierungen für Züge.

Abbildung:

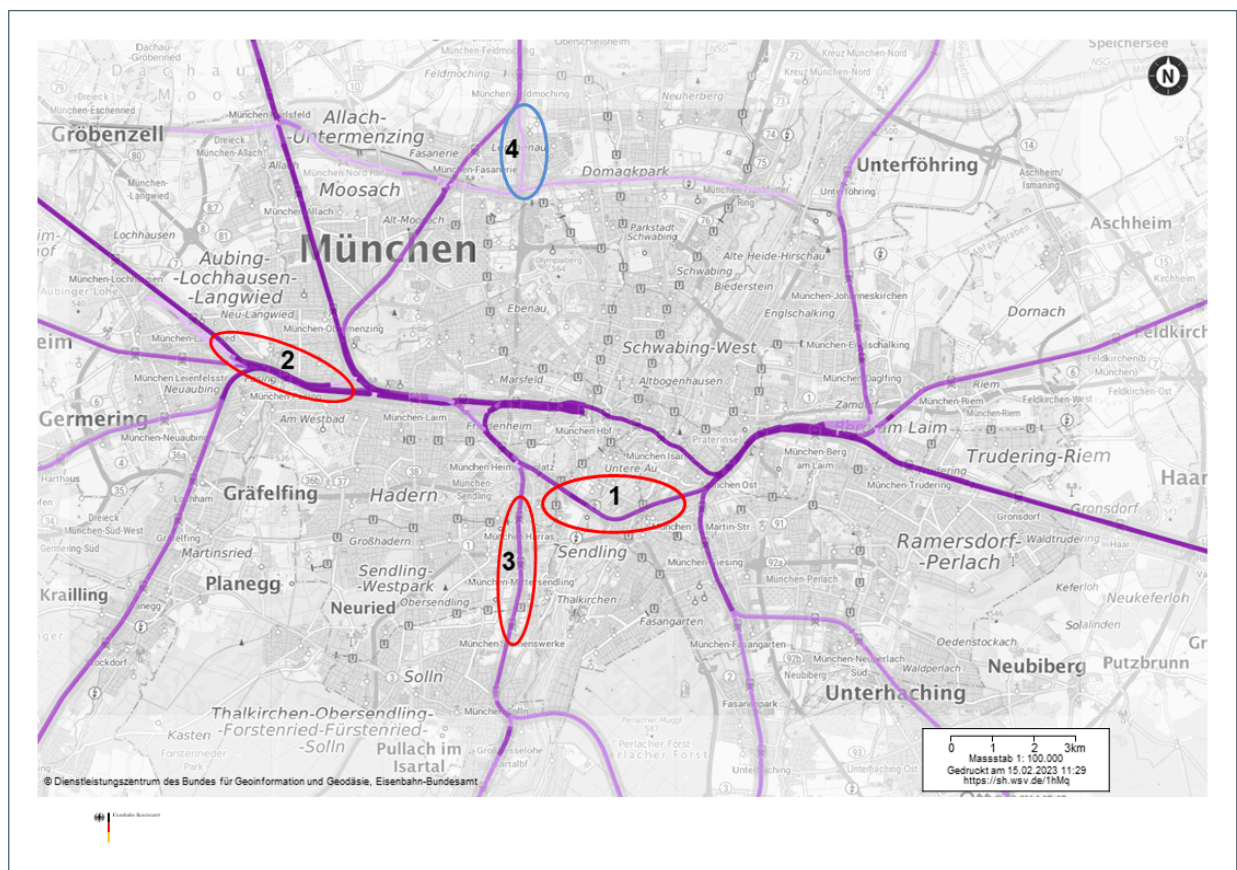
Beschwerdeschwerpunkte zu Bahnlärm (Hauptseisenbahnstrecken) in der Landeshauptstadt München:

- 1) Strecke 5510 (Südring): Lindwurmstraße, Dreimühlenviertel, Columbusplatz, Nockherberg
- 2) Strecke 5503 (München-Augsburg): Pasing Bahnhof, Marschnerstraße, Hildachstraße
- 3) Strecke 5505 (München-Holzkirchen): Harras, Mittersending, Siemenswerke

Beschwerdeschwerpunkte zu Bahnlärm (sonstige Schienenwege von Eisenbahnen) in der Landeshauptstadt München:

- 4) Strecke 5566 und Reaktivierung Feldmochinger Kurve

(Quelle der Abbildung: GeoPortal des EBA, Lärmkarte Runde 4; bearbeitet)



Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 44														
1-01	1-02	1-03	1-04	1-05	1-06	2-01	2-02	2-03	2-04	3-01	3-02	3-03	3-04	4-01
31	9	1	0	0	3	40	1	0	3	4	1	3	36	1
4-02	4-03	4-04	4-05	4-06	4-07	4-08	4-09	4-10	4-11	4-12	5-01	5-02	5-03	5-04
5	12	26	4	9	24	6	1	5	13	25	4	9	14	15
5-05	5-06	5-07	5-08	6-01	6-02	6-03	6-04	6-05	6-06	6-07	6-08	6-09	6-10	6-11
2	3	9	29	1	9	19	12	1	4	20	17	1	5	6
6-12	7-01	7-02	7-03	7-04	7-05	7-06	7-07	7-08	7-09	7-10	7-11	7-12	7-13	7-14
31	2	6	13	22	1	7	16	18	9	8	9	14	8	8
7-15	7-16	7-17	7-18	7-19	7-20	7-21	7-22	7-23	7-24	8-01	8-02	8-03	8-04	8-05
13	12	27	6	3	3	13	4	7	19	10	10	9	12	5
8-06	8-07	8-08	8-09	8-10	8-11	8-12	8-13	8-14	8-15	8-16	8-17	8-18	8-19	8-20
13	14	8	2	8	17	16	3	2	12	26	9	10	11	13
8-21	8-22	8-23	8-24	8-25	8-26	8-27	8-28	9-01	9-02	9-03	9-04	9-05	9-06	9-07
5	12	12	10	20	16	5	3	29	10	4	41	2	1	10
9-08	9-09	9-10	9-11	9-12	9-13	9-14	9-15	10-01	10-02	10-03	10-04	10-05	10-06	10-07
18	13	27	12	4	24	10	7	0	14	30	1	36	3	0
10-08	10-09	10-10	10-11	10-12	10-13	10-14	10-15	11-01	11-02	11-03	11-04	11-04	11-05	12-01
32	8	3	30	10	0	19	24	2	12	8	10	10	0	8
12-02	12-03	12-04	12-05											
20	15	0	0											

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

StrNr	Sanierungsbereich	von km	bis km	GL	SSW	Höhe	SSD	StA	WE	StP
5503	München West	2,9 9,5	6,1 13,4	7,1	609	2		1	46	1
5560	München - Daglfing - Denning	30	31,1	1,1	0	-		1	10	1
5560	München-Englschalking	29,2	29,8	0,6	0	-		1	0	1
5560	München-Johanneskirchen	27,5	29	1,5	0	-		1	166	1
5510	München - Sendling - Haidhausen	4,7 9	6,1 9,3	1,7	0	-		1	47	1
5560	Geiselbullach	7,2	12,2	5	0	-		1	1	1
5560	München (Eversbuschstraße)	12,2	12,5	0,3	0	-		1	8	1
5560	München (Lerchenauer Straße)	19,7	20	0,3	0	-		1	7	1
5510	München-Untergiesing	6,1	9	2,9	1.880	3		1	22	1
5510 5555 5600 5560	München Ost Knoten - München-Baumkirchen - München-Trudering - Grons Dorf - Haar	12,1 2,3 2,3 34,1	22,3 9,7 3,2 35,0	19,4	6.555	3		1	84	1
5501 5523 5560 5563	München-Allach Knoten - Allach - Allach Nord - Eversbuschstraße - Allach	10,1 5,8 12,5 0,9	13,1 8,4 13,2 2,9	7,6	0	-		1	10	1
5560	München-Freimann	24,9	25,3	0,4	426	2		1	8	1
5503 5543 5560 5561	Gröbenzell Knoten	13,4 13,9 6,8 1,7	18 17,2 7,2 3,6	10,2	4.110	3		1	44	1
5560	München-Trudering Nordwest	32,3	34,1	1,8	0	-		1	33	1
5600	München Ost	0	1,5	1,5	0	-		1	67	1
5555	Haar	4,4	5,1	0,7	700	3		2	0	3
5510	München-Untergiesing (Stadtbach)	6,01	6,03	0,03	0	-		1	0	5
5510	München-Untergiesing (Braunauer Isarbrücke)	6,1	6,29	0,19	0	-		1	0	5
5510	München-Untergiesing - Pilgerheimer Straße - Giesinger Bergstraße	7,392 7,159	7,46 7,306	0,22	0	-		1	0	5
5503	München-Pasing Knoten	8	9,5	1,5	1.100	3		2	0	5
5500 5566	München 5500/5566 - Neulustheim - Hartmannshof - Moosach (Fasanerie/Siedlung am Lerchenauer See) - Hartmannshofen - Feldmoching	6,6 0,0	15,5 3,0	11,9	0	-		5	0	5
5510	Trudering	14,05	15,25	1,2	0	0	1.200	2	0	6
5560	Unterföhring Isarbrücke	25,3	26,1	0,8	0	-		5	0	5
5510	München (Landberger Straße)	0	4,7	4,7	0	-		5	0	5
5520	München-Aubing	8,8	14,7	5,9	0	-		5	0	5
5523	München-Untermenzing	3,27	5,76	2,5	0	-		5	0	5
5551	München Giesing - Südost - Frankenwaldstraße	1,1	4,9	3,8	0	-		5	0	5
5600	München-Riem	5,73	7	1,27	0	-		5	0	5
5531	München Westendstraße	1,9	2,6	0,7	0	-		5	0	5

StrNr | Streckennummer, GL | Gesamtlänge an km,

aktive Schallschutzmaßnahmen: SSW | Länge der Schallschutzwand in Metern, Höhe | Höhe der Schallschutzwand in Metern,

SSD | Schienenstegdämpfer in Metern, StA¹ | Stand der Sanierung der aktiven Schallschutzmaßnahme

passive Schallschutzmaßnahmen: WE | Anzahl der Wohneinheiten, StP² | Stand der Sanierung der passiv lärmsanierten Wohneinheiten

^{1,2} *Die Maßnahme ist (1) fertiggestellt, (2) im Bau, (3) in Bearbeitung oder (4) in Planung,

(5) Durchführung einer schalltechnischen Untersuchung und (6) geprüft ohne Umsetzung

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	von km	bis km	GL	PKZ	Bem
BY_01_09	5522	München	5503, 5504, 5521, 5524, 5527, 5540, 5543	90085	2,301	3,1	0,799	33,25	X65
BY_01_10	5531	München	5522, 5525, 5530, 5532, 5540	90056	-0,425	0,325	0,75	129,572	-
BY_01_10	5531	München	5525, 5532	90056	0,325	0,412	0,087	129,572	-
BY_01_10	5525	München	5532	90058	-0,467	-0,412	0,055	43,686	-
BY_01_12	5522	München	5503, 5504, 5521, 5527, 5540	90085	1,669	2,301	0,632	33,25	-
BY_01_13	5501	München	5500, 5503, 5504, 5521, 5540, 5544	90082	4,821	5,077	0,256	4,437	-
BY_01_15	5501	München	5500, 5503, 5504, 5521, 5532, 5540	90058	2,856	3,302	0,446	43,686	-
BY_01_15	5501	München	5500, 5503, 5504, 5521, 5532, 5540	90058	3,302	3,402	0,1	43,686	X65
BY_01_15	5501	München	5500, 5503, 5504, 5521, 5540	90058	3,402	3,6	0,198	43,686	-
BY_01_15	5501	München	5500, 5503, 5504, 5521, 5540	90058	3,6	3,803	0,203	43,686	X65
BY_01_16	5501	München	5500, 5503, 5504, 5505, 5510	90056	0,497	0,64	0,143	129,572	-
BY_01_16	5501	München	5500, 5503, 5504, 5505, 5510, 5532	90056	0,64	0,783	0,143	129,572	-
BY_01_16	5501	München	5500, 5503, 5504, 5505, 5510, 5532, 5540	90056	0,783	1,786	1,003	129,572	-
BY_01_16	5501	München	5500, 5503, 5504, 5505, 5510, 5532, 5540	90056	1,786	2,058	0,272	129,572	-
BY_01_16	5540	München	5500, 5501, 5504, 5505	90086	0,709	1,407	0,698	2,127	-
BY_01_18	5600	München	5510, 5553, 5554, 5603, 5614, 5616	90056	0,03	1,5	1,47	129,572	X65
BY_01_19	5600	München	5554, 5603, 5610	90056	1,93	2,02	0,09	129,572	-
BY_01_20	5610	München	5510, 5553, 5554, 5555, 5600	90056	2,017	2,922	0,905	129,572	X65
BY_01_21	5611	München	5510, 5553, 5555, 5600, 5612	90056	0,04	1,262	1,222	129,572	X65
BY_01_22	5510	München	5551, 5616	90056	8,1	9	0,9	129,572	X65
BY_01_22	5510	München	5551, 5616	90056	9	9,3	0,3	129,572	X65
BY_01_22	5510	München	5550, 5551, 5600, 5616	90056	9,3	9,503	0,203	129,572	X65
BY_01_22	5510	München	5550, 5551, 5553, 5600, 5616	90056	9,503	9,77	0,267	129,572	X65
BY_01_23	5510	München	5531	90056	5,5	6,1	0,6	129,572	X65
BY_01_23	5531	München	5505, 5510, 5530	90056	2,65	3,999	1,349	129,572	-
BY_01_23	5531	München	5510	90056	3,999	4,632	0,633	129,572	X65
BY_01_23	5531	München	5510	90056	4,632	4,799	0,167	129,572	X65
BY_01_24	5505	München	5530	90056	4,226	4,4	0,174	129,572	-
BY_01_24	5505	München	5530	90056	4,4	5,2	0,8	129,572	-
BY_01_24	5505	München	5530	90056	5,2	5,5	0,3	129,572	-
BY_01_24	5505	München	5530	90056	5,5	5,9	0,4	129,572	-
BY_01_24	5505	München	5530	90056	5,9	6,1	0,2	129,572	-
BY_01_24	5505	München	5530	90056	6,1	6,2	0,1	129,572	-
BY_01_24	5505	München	5530	90056	6,2	6,4	0,2	129,572	-
BY_01_24	5505	München	5530	90056	6,4	6,749	0,349	129,572	-
BY_01_24	5505	München	5530	90056	6,759	6,8	0,041	129,572	-
BY_01_24	5505	München	5530	90056	6,8	7,3	0,5	129,572	-
-	5520	München	5543, 5580	90041	8,309	8,568	0,259	6,199	-
-	5520	München	5580	90041	8,574	8,674	0,1	6,199	-
-	5520	München		90041	11,5	11,551	0,051	0,168	-
-	5520	München		90041	14,086	14,1	0,014	0,168	-
-	5520	München		90041	14,697	14,699	0,002	0,168	-

LP-Nr | Nummer der Lärmschwerpunkte, **StrNr** | Streckennummer, **SaAb** | Nummer des Sanierungsabschnittes

GL | Gesamtlänge an km, **PKZ** = Priorisierungskennziffer des Sanierungsabschnittes

Bem | Bemerkung (X65: auf 65 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A), X57: auf 57 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A),

V: Lärmvorsorge, M: Machbarkeitsstudie)

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	von km	bis km	GL	PKZ	Bem
-	5505	München	5506	90050	10,07	10,237	0,167	0,159	-
-	5505	München	5506	90050	10,237	10,254	0,017	0,159	-
-	5505	München		90050	11,2	11,3	0,1	0,168	-
-	5505	München		90050	11,3	11,406	0,106	0,168	-
-	5505	München		90050	11,547	11,647	0,1	0,168	-
-	5504	München	5540	90051	8,8	8,831	0,031	0,168	-
-	5504	München	5540	90051	8,831	8,855	0,024	0,168	-
-	5504	München	5540	90051	8,855	8,925	0,07	0,168	-
-	5504	München	5540, 5541	90051	8,925	8,995	0,07	0,168	-
-	5504	München	5540, 5541	90051	8,995	9,018	0,023	0,168	-
-	5504	München	5540, 5541	90051	9,018	9,049	0,031	0,168	-
-	5504	München	5540, 5541	90051	9,049	9,283	0,234	0,168	-
-	5504	München	5540	90051	9,311	9,399	0,088	0,168	-
-	5504	München	5540	90051	10,324	10,361	0,037	0,168	-
-	5541	München		90054	2	2,101	0,101	0,01	-
-	5541	München		90054	3,319	3,761	0,442	0,01	-
-	5541	München		90054	3,766	3,985	0,219	0,01	-
-	5541	München		90054	4,142	4,310	0,168	0,01	-
-	5541	München		90054	5,004	5,106	0,102	0,01	-
-	5541	München		90054	6,061	6,085	0,024	0,01	-
-	5501	München	5500, 5503, 5510	90056	0,018	0,497	0,479	129,572	-
-	5501	München	5500, 5503, 5504, 5505, 5510, 5540	90056	2,058	2,111	0,053	129,572	-
-	5505	München	5504, 5540	90056	0,157	0,309	0,152	129,572	-
-	5505	München	5510	90056	2,517	2,551	0,034	129,572	-
-	5505	München	5510	90056	2,99	3,031	0,041	129,572	-
-	5505	München	5510	90056	3,031	3,078	0,047	129,572	-
-	5505	München	5510	90056	3,078	3,168	0,09	129,572	-
-	5505	München	5510, 5530	90056	3,184	3,286	0,102	129,572	-
-	5505	München		90056	7,3	7,500	0,2	129,572	-
-	5505	München		90056	7,5	7,614	0,114	129,572	-
-	5505	München		90056	7,646	7,84	0,194	129,572	-
-	5505	München		90056	7,855	8,377	0,522	129,572	-
-	5505	München		90056	8,594	9	0,406	129,572	-
-	5505	München		90056	9	9,6	0,6	129,572	-
-	5505	München		90056	9,605	9,706	0,101	129,572	-
-	5505	München	5506	90056	9,866	10,066	0,2	129,572	-
-	5510	München	5503	90056	0,008	0,327	0,319	129,572	-
-	5510	München	5501, 5503, 5505, 5532	90056	2,088	2,264	0,176	129,572	-
-	5510	München	5505, 5532	90056	2,264	2,3	0,036	129,572	-
-	5510	München	5505, 5532	90056	2,3	2,5	0,2	129,572	-
-	5510	München	5505	90056	2,5	2,541	0,041	129,572	-
-	5510	München	5505	90056	2,541	2,549	0,008	129,572	-
-	5510	München	5505	90056	2,549	2,925	0,376	129,572	-
-	5510	München	5505	90056	2,925	2,986	0,061	129,572	-
-	5510	München	5505	90056	3,165	3,175	0,01	129,572	-
-	5510	München		90056	6,1	6,2	0,1	129,572	X65
-	5510	München		90056	6,2	6,279	0,079	129,572	-
-	5510	München		90056	6,286	6,3	0,014	129,572	-
-	5510	München		90056	6,3	8,1	1,8	129,572	X65
-	5510	München	5555	90056	17,025	17,045	0,02	129,572	X65, M
-	5510	Haar	5555	90056	17,045	18,7	1,655	129,572	X65, M
-	5560	München	5553, 5600, 5612	90056	32,176	32,785	0,609	129,572	X65
-	5560	München	5510, 5555, 5611	90056	32,785	32,886	0,101	129,572	X65
-	5560	München	5510, 5555, 5611	90056	32,886	35,819	2,933	129,572	X65
-	5600	München	5510, 5553, 5616	90056	0	0,03	0,03	129,572	X65
-	5600	München	5510, 5553, 5554, 5603, 5610	90056	1,5	1,8	0,3	129,572	-
-	5600	München	5553, 5554, 5603, 5610	90056	1,8	1,93	0,13	129,572	X65
-	5600	München	5610, 5612	90056	2,946	2,952	0,006	129,572	-
-	5600	München	5553, 5612	90056	4,041	4,266	0,225	129,572	-
-	5600	München	5553, 5612	90056	4,302	5	0,698	129,572	-

LP-Nr | Nummer der Lärmschwerpunkte, **StrNr** | Streckennummer, **SaAb** | Nummer des Sanierungsabschnittes

GL | Gesamtlänge an km, **PKZ** = Priorisierungskennziffer des Sanierungsabschnittes

Bem | Bemerkung (X65: auf 65 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A), X57: auf 57 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A),

V: Lärmvorsorge, M: Machbarkeitsstudie)

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	von km	bis km	GL	PKZ	Bem
-	5600	München	5612	90056	5	5,1	0,1	129,572	-
-	5600	München	5612	90056	5,1	5,554	0,454	129,572	-
-	5600	München	5612	90056	5,692	5,7	0,008	129,572	-
-	5600	München	5612	90056	5,7	6	0,3	129,572	-
-	5560	München		90057	10,4	10,7	0,3	102,849	X65
-	5560	München		90057	11,283	11,3	0,017	102,849	X65
-	5560	München		90057	11,3	12,5	1,2	102,849	X65
-	5560	München		90057	12,5	12,697	0,197	102,849	X65
-	5560	München	5523, 5563	90057	12,801	13,2	0,399	102,849	X65
-	5560	München	5523, 5563	90057	13,2	13,8	0,6	102,849	-
-	5560	München		90057	13,8	13,865	0,065	102,849	-
-	5560	München		90057	14	14,2	0,2	102,849	-
-	5560	München		90057	14,2	14,3	0,1	102,849	-
-	5560	München		90057	14,3	15	0,7	102,849	-
-	5560	München		90057	15	15,2	0,2	102,849	-
-	5560	München		90057	15,2	15,9	0,7	102,849	-
-	5560	München		90057	15,9	16,2	0,3	102,849	-
-	5560	München	5569	90057	16,2	16,888	0,688	102,849	-
-	5560	München	5569	90057	16,888	17,031	0,143	102,849	-
-	5560	München	5500	90057	17,031	17,3	0,269	102,849	-
-	5560	München	5500, 5525	90057	17,3	18,4	1,1	102,849	-
-	5560	München		90057	18,4	18,5	0,1	102,849	-
-	5560	München		90057	18,5	18,8	0,3	102,849	-
-	5560	München		90057	18,8	18,821	0,021	102,849	-
-	5560	München		90057	19,1	19,7	0,6	102,849	X65
-	5560	München		90057	19,7	19,9	0,2	102,849	X65
-	5560	München		90057	19,9	20,2	0,3	102,849	X65
-	5560	München		90057	20,2	20,4	0,2	102,849	-
-	5560	München		90057	20,4	21,2	0,8	102,849	-
-	5560	München		90057	21,2	21,9	0,7	102,849	-
-	5560	München		90057	21,9	22,1	0,2	102,849	-
-	5560	München		90057	22,1	22,3	0,2	102,849	-
-	5560	München		90057	22,3	22,6	0,3	102,849	-
-	5560	München		90057	22,6	22,7	0,1	102,849	-
-	5560	München		90057	22,7	22,9	0,2	102,849	-
-	5560	München		90057	22,9	23,6	0,7	102,849	-
-	5560	München		90057	23,6	23,7	0,1	102,849	-
-	5560	München		90057	23,7	23,8	0,1	102,849	-
-	5560	München		90057	23,8	24	0,2	102,849	-
-	5560	München		90057	24	24,2	0,2	102,849	-
-	5560	München		90057	24,2	24,9	0,7	102,849	X65
-	5560	München		90057	24,9	25,2	0,3	102,849	X65
-	5560	München		90057	25,455	25,555	0,1	102,849	-
-	5560	München		90057	27,77	27,8	0,03	102,849	X65
-	5560	München		90057	27,8	29	1,2	102,849	X65
-	5560	München		90057	29	29,2	0,2	102,849	-
-	5560	München		90057	29,2	29,8	0,6	102,849	X65
-	5560	München		90057	29,8	30	0,2	102,849	X65
-	5560	München		90057	30	30,151	0,151	102,849	X65
-	5560	München	5554	90057	31,035	31,1	0,065	102,849	X65
-	5560	München	5554	90057	31,1	31,7	0,6	102,849	-
-	5560	München	5554	90057	31,7	31,937	0,237	102,849	-
-	5569	München	5500, 5525	90057	0,95	1,02	0,07	102,849	-
-	5569	München	5500, 5525	90057	1,02	1,532	0,512	102,849	-

LP-Nr | Nummer der Lärmschwerpunkte, **StrNr** | Streckennummer, **SaAb** | Nummer des Sanierungsabschnittes

GL | Gesamtlänge an km, **PKZ** = Priorisierungskennziffer des Sanierungsabschnittes

Bem | Bemerkung (X65: auf 65 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A), X57: auf 57 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A),

V: Lärmvorsorge, M: Machbarkeitsstudie)

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	von km	bis km	GL	PKZ	Bem
-	5501	München	5500, 5503, 5504, 5540	90058	2,502	2,818	0,316	43,686	-
-	5503	München	5543	90058	9,5	9,8	0,3	43,686	X65
-	5503	München	5543	90058	9,898	9,998	0,1	43,686	X65
-	5503	München	5543	90058	10,144	10,244	0,1	43,686	X65
-	5503	München	5543	90058	10,556	10,656	0,1	43,686	X65
-	5503	München	5543	90058	11,5	11,9	0,4	43,686	X65
-	5503	München	5543	90058	11,9	12	0,1	43,686	X65
-	5503	München	5543	90058	12	12,1	0,1	43,686	X65
-	5503	München	5543	90058	12,1	12,31	0,21	43,686	X65
-	5503	München	5543	90058	12,333	12,4	0,067	43,686	X65
-	5503	München	5543	90058	12,4	12,7	0,3	43,686	X65
-	5503	München	5543	90058	12,7	13,4	0,7	43,686	X65
-	5503	München	5543	90058	13,866	13,962	0,096	43,686	X65
-	5525	München	5500, 5501, 5545, 5546	90058	1,279	1,417	0,138	43,686	-
-	5525	München	5500, 5501, 5545, 5546	90058	1,449	1,665	0,216	43,686	-
-	5525	München	5500, 5501, 5545, 5546	90058	1,69	2,198	0,508	43,686	-
-	5525	München	5500, 5501, 5545	90058	2,269	2,839	0,57	43,686	-
-	5522	München	5503, 5540	90085	1,213	1,314	0,101	33,25	-
-	5522	München	5503, 5540	90085	1,213	1,314	0,101	33,25	-
-	5522	München	5503, 5504, 5524, 5540, 5543, 5580	90085	3,339	3,537	0,198	33,25	X65
-	5540	München	5500, 5501, 5503, 5504, 5521, 5522, 5544, 5545	90086	5,081	5,639	0,558	2,127	-
-	5540	München	5503, 5504, 5521, 5522	90086	5,639	5,74	0,101	2,127	-
-	5540	München	5503, 5504, 5521, 5522, 5527	90086	5,74	5,968	0,228	2,127	-
-	5540	München	5504	90086	8,64	8,742	0,102	2,127	-
-	5540	München	5504	90086	8,764	8,833	0,069	2,127	-
-	5540	München	5504	90086	10,107	10,228	0,121	2,127	-
-	5540	München	5504	90086	10,275	10,323	0,048	2,127	-
-	5600	München	5612	90089	6	6,2	0,2	20,156	-
-	5600	München	5612	90089	6,2	6,6	0,4	20,156	-
-	5600	München	5612	90089	6,6	6,7	0,1	20,156	-
-	5600	München	5612	90089	6,7	7,085	0,385	20,156	-

LP-Nr | Nummer der Lärmschwerpunkte, **StrNr** | Streckennummer, **SaAb** | Nummer des Sanierungsabschnittes

GL | Gesamtlänge an km, **PKZ** = Priorisierungskennziffer des Sanierungsabschnittes

Bem | Bemerkung (X65: auf 65 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A), X57: auf 57 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A),

V: Lärmvorsorge, M: Machbarkeitsstudie)

Münster

Anzahl der Einwohnenden: 313.559

Anzahl der Belasteten für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)

45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	≥ 70
13.465	6.861	3.341	1.377	65	0

Anzahl der Belasteten für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)

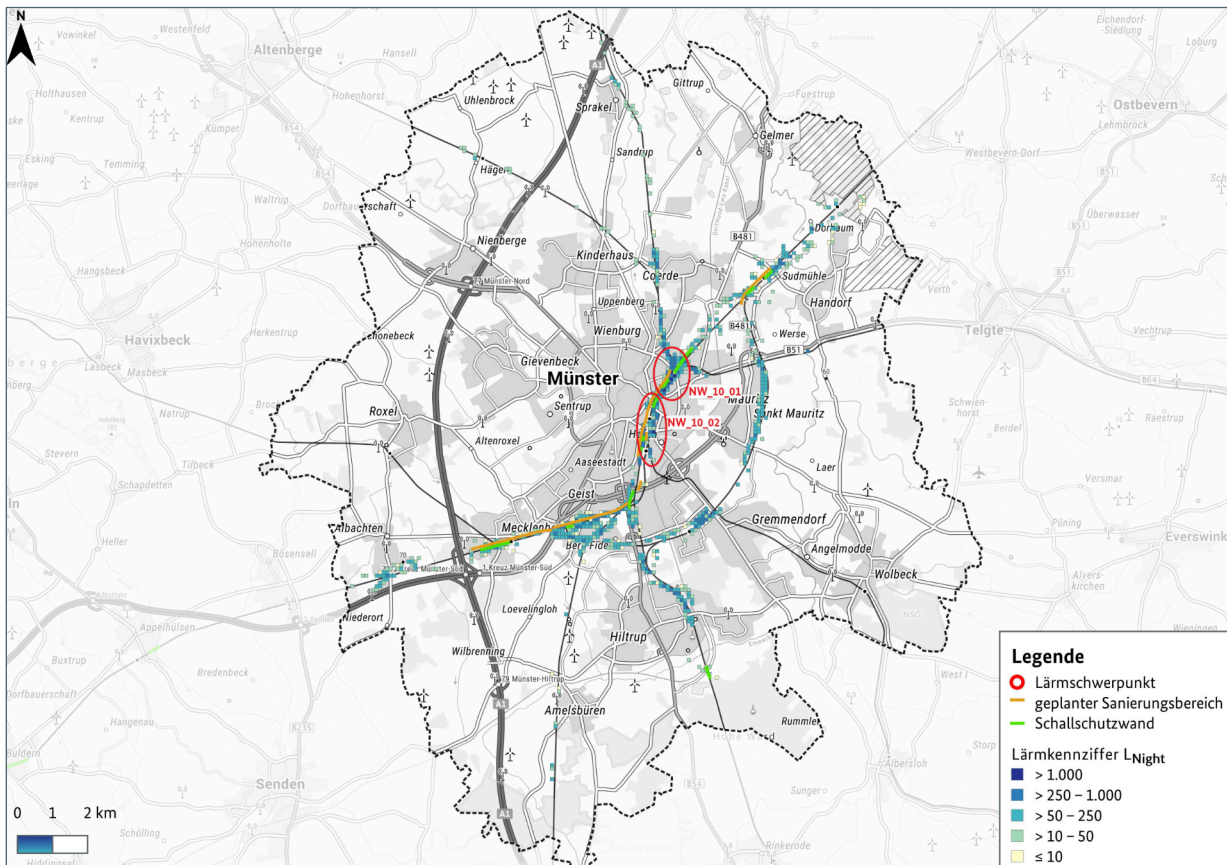
55-59	60-64	65-69	70-74	≥ 75
8.186	4.475	2.089	243	3

Pegelbereich in dB(A)	Belastete			
	Fläche (km ²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude
> 55	26,701	7.141	19	4
> 65	4,973	1.112	1	0
> 75	0,377	1	0	0

geschätzte Fälle starker HA*/HSD**

L_{DEN}	L_{Night}	L_{DEN}	L_{Night}
2.707	1.259	76.962	112.958

*Belästigung (high annoyance) / **Schlafstörung (high sleep disturbance)



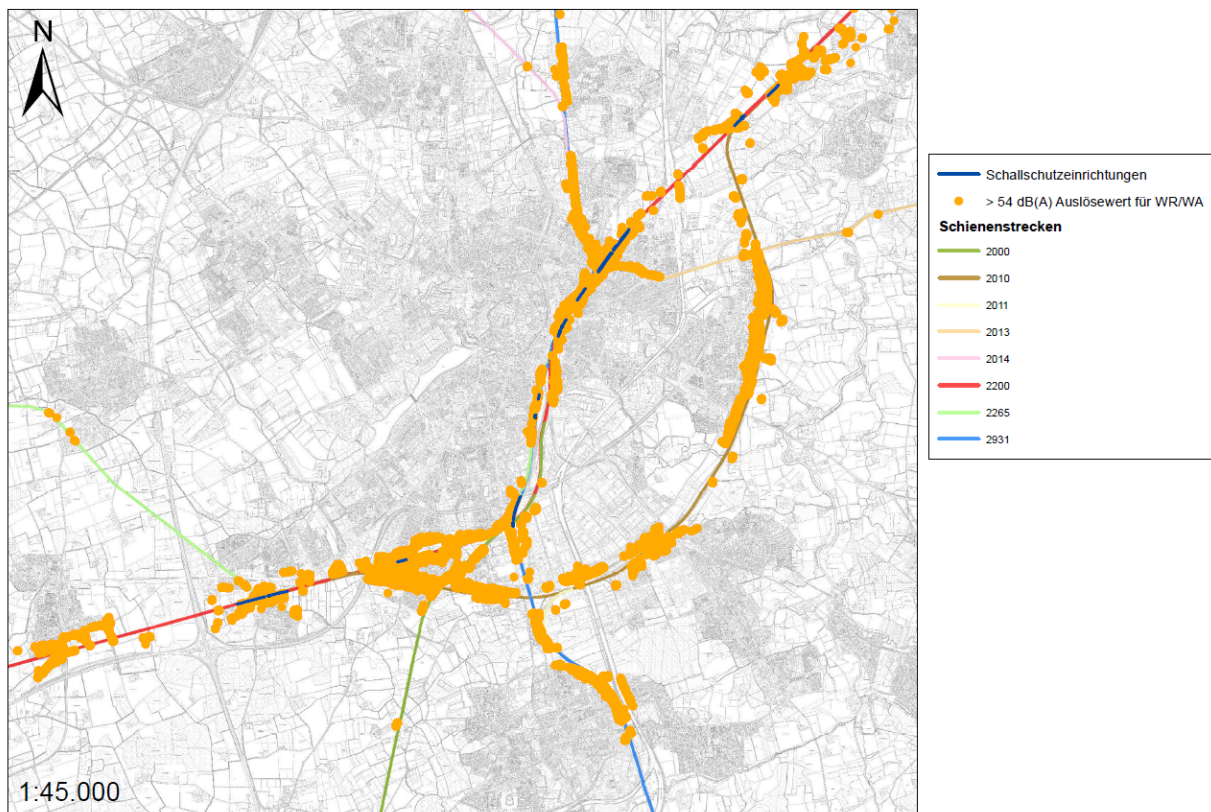
Stellungnahme des Ballungsraumes Münster

Der Lärmaktionsplan der 3. Runde für den Ballungsraum Münster wurde im März 2021 vom Rat der Stadt Münster beschlossen. Der vollständige Lärmaktionsplan ist unter dem folgenden Link einsehbar: <https://www.stadt-muenster.de/umwelt/immissionsschutz/laerm/laermaktionsplanung>.

Die Beteiligung der Öffentlichkeit zum Lärmaktionsplan der 3. Runde wurde in der Zeit vom 29. Mai bis zum 28. Juni 2020 durchgeführt. Außerdem wurde am 25. Oktober 2022 im Stadtteil Mecklenbeck ein Lärmspaziergang durchgeführt. Auch außerhalb der Beteiligungen sind Hinweise und Anregungen zum Schienenverkehrslärm eingegangen. Die Hinweise und Anregungen beziehen sich auf die folgenden Strecken und Lokalitäten:

- Strecke 2010 (Güterumgehung)
 - im Bereich des Werneweg (Haus-Nr. 162) entlang Galgenheide (Münster-Geist)
 - Erschütterungen in der Nacht
 - stehende Güterwagen ohne Abschaltung der Triebfahrzeuge tagsüber und in der Nacht
 - quietschende Bremsen der Güterwagen bei Haltevorgängen tagsüber und in der Nacht
 - im Bereich Loddenbüschen/Trauttmansdorffstraße, Verlärmung der Kanalüberführung (Brückendröhnen)
 - im Bereich der Innenstadt (Warendorfer Straße 16)

Überschreitung der Auslösewerte Schiene, Nachts



- Strecke 2200 (Wanne-Eickel-Hamburg)
 - entlang der Straße Getterbach im Bereich A1 bis Autobahnzubringer B51 (Münster-Mecklenbeck) - Waldwegviertel
- Strecke 2931 (Münster-Hamm)
 - im Bereich der Innenstadt (Wareндorfer Straße 16)

Harmonisierungsprojekt

Bisher werden die Ergebnisse der Lärmkartierung nicht für das freiwillige Lärmsanierungsprogramm des Bundes herangezogen. Bei der Harmonisierung der Instrumente ist sicherzustellen, dass bisher geplante Sanierungsbereiche und Sanierungsmaßnahmen nicht entfallen. So wurde nach Auskunft des Eisenbahn-Bundesamtes für die 4. Runde der Lärmkartierung Schiene bei den Güterwaggons ein Umrüstgrad von 100 Prozent angesetzt. Der Güterverkehr wird dadurch wahrnehmbar leiser (um bis zu 10 dB(A)), was sich in den deutlich geringeren Betroffenheitszahlen der Lärmkartierung widerspiegelt.

Lärmsanierungsprogramm

Die Auslösewerte für das freiwillige Lärmsanierungsprogramm des Bundes wurden im Jahr 2022 erneut um 3 dB(A) abgesenkt. Damit liegen die Auslösewerte für allgemeine Wohngebiete aktuell tagsüber bei 64 dB(A) und nachts bei 54 dB(A). Seitens der Stadt Münster wurde eine schalltechnische Berechnung des Schienenverkehrslärms nach Schall03 durchgeführt (im Rahmen der Lärmkartierung 2017). Die Berechnungsergebnisse (Fassadenpegel) zeigen, dass großflächig Überschreitungen der aktuellen Auslösewerte vorliegen. Insbesondere die folgenden Bereiche sind betroffen:

Strecke 2200 (Albachten, Mecklenbeck, Innenstadt, Sudmühle und Mariendorf), 2010 (Münster-Geist, Loddenheide, St Mauritz, Sudmühle und Mariendorf) und 2931 (Hiltrup, Innenstadt, Coerde) auf. Eine kartografische Darstellung folgt auf Seite 2.

Aus Sicht der Lärmaktionsplanung der Stadt Münster sind passive Schallschutzmaßnahmen nicht ausreichend, um an Schienenstrecken ruhiges Wohnen und ein ruhiges Wohnumfeld zu ermöglichen. Ziel sollte sein, durch aktive Maßnahmen auch den Außenlärmpegel auf ein verträgliches Maß abzusenken.

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

[illegible]

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

StrNr	Sanierungsbereich	von km	bis km	GL	SSW	Höhe	SSD	StA	WE	StP
2200	Münster-Albachten	57,1	58,5	1,4	0	-		1	16	1
2200	Münster-Mecklenbeck	60,3	61,2	0,9	757	2		1	28	1
2200	Münster-Sudmühle	71,9	74,4	2,5	465	2		1	20	1
2200 2931 2265	Münster	62,1 167,6 104,9	70,5 171,8 110,4	18,1	2.572	3		1	332	1
2931	Münster	172	173,6	1,6	16.871	0		5	0	5
2010	Münster Südwest	0,7	1,7	1	0	-		5	0	5
2010	Münster Süd	2,3	3	0,7	0	-		5	0	5
2010	Münster Südost	4,6	5,6	1	0	-		5	0	5
2010	Münster Ost	8	9	1	0	-		5	0	5
2010	Münster Nordost	9,4	11	1,6	0	-		5	0	5
2931	Münster-Hiltrup	163,8	165,1	1,3	0	-		5	0	5
2931	Münster-Lechtenberg	165,6	166,2	0,6	0	-		5	0	5
2931	Münster-Geist Südost	166,7	167,4	0,7	0	-		5	0	5
2931	Münster-Coerde	173,8	174,6	0,8	0	-		5	0	5
2931	Münster Bauernhof	178,6	178,7	0,1	0	-		5	0	5
2931	Münster-Sprakel (Einzelhäuser)	179,7	179,8	0,1	0	-		5	0	5
2931	Münster-Sprakel (Einzelhaus südlich der A1)	180,5	180,6	0,1	0	-		5	0	5
2931	Münster (Einzelhaus)	181,2	181,3	0,1	0	-		5	0	5

StrNr | Streckennummer, **GL** | Gesamtlänge an km,

aktive Schallschutzmaßnahmen: SSW | Länge der Schallschutzwand in Metern, **Höhe** | Höhe der Schallschutzwand in Metern,

SSD | Schienenstegdämpfer in Metern, **StA**¹ | Stand der Sanierung der aktiven Schallschutzmaßnahme

passive Schallschutzmaßnahmen: WE | Anzahl der Wohneinheiten, **StP**² | Stand der Sanierung der passiv lärmsanierten Wohneinheiten

^{1,2} *Die Maßnahme ist (1) fertiggestellt, (2) im Bau, (3) in Bearbeitung oder (4) in Planung,

(5) Durchführung einer schalltechnischen Untersuchung und (6) geprüft ohne Umsetzung

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	von km	bis km	GL	PKZ	Bem
NW_10_02	2200	Münster	2000	50006	66,985	67,156	0,171	29,453	X65
NW_10_02	2931	Münster	2000, 2013, 2200, 2265	50006	169,2	171,8	2,6	29,453	X65
-	2000	Münster		50006	41,291	41,400	0,109	29,453	-
-	2000	Münster		50006	41,400	41,600	0,200	29,453	-
-	2000	Münster		50006	41,600	41,615	0,015	29,453	-
-	2000	Münster		50006	41,676	41,700	0,024	29,453	-
-	2000	Münster		50006	41,700	41,900	0,200	29,453	-
-	2000	Münster		50006	41,900	41,990	0,090	29,453	-
-	2010	Münster	2200, 2265	50006	-0,735	-0,453	0,282	29,453	-
-	2010	Münster	2200, 2265	50006	-0,453	-0,443	0,01	29,453	X65
-	2010	Münster	2200, 2265	50006	-0,443	0,057	0,5	29,453	-
-	2010	Münster	2200, 2265	50006	0,057	0,357	0,3	29,453	X65
-	2010	Münster	2200, 2265	50006	0,357	0,399	0,042	29,453	-
-	2010	Münster	2200, 2265	50006	0,46	0,6	0,14	29,453	-
-	2010	Münster	2200	50006	0,6	0,63	0,03	29,453	X65
-	2010	Münster	2200	50006	12	12,7	0,7	29,453	X65
-	2010	Münster	2200	50006	12,809	12,858	0,049	29,453	X65
-	2010	Münster	2200	50006	12,858	12,909	0,051	29,453	X65
-	2013	Münster		50006	1,952	2,052	0,1	29,453	-
-	2200	Münster		50006	56,683	56,7	0,017	29,453	-
-	2200	Münster		50006	56,7	56,8	0,1	29,453	-
-	2200	Münster		50006	57,08	57,1	0,02	29,453	-
-	2200	Münster		50006	57,1	57,2	0,1	29,453	X65
-	2200	Münster		50006	57,2	58,4	1,2	29,453	X65
-	2200	Münster		50006	58,4	58,5	0,1	29,453	X65
-	2200	Münster		50006	58,5	58,7	0,2	29,453	X65
-	2200	Münster		50006	58,741	58,841	0,1	29,453	-
-	2200	Münster		50006	58,9	59	0,1	29,453	-
-	2200	Münster		50006	59	59,204	0,204	29,453	-
-	2200	Münster		50006	60,027	60,1	0,073	29,453	-
-	2200	Münster		50006	60,1	60,3	0,2	29,453	-
-	2200	Münster	2265	50006	60,3	61,2	0,9	29,453	X65
-	2200	Münster	2265	50006	62,7	63,7	1	29,453	X65
-	2200	Münster	2265	50006	63,734	64,068	0,334	29,453	X65
-	2200	Münster	2265	50006	64,068	64,3	0,232	29,453	X65
-	2200	Münster	2000, 2265	50006	64,3	64,9	0,6	29,453	X65
-	2200	Münster	2000, 2265, 2931	50006	64,9	65,018	0,118	29,453	X65
-	2200	Münster	2000	50006	65,526	65,54	0,014	29,453	-
-	2200	Münster	2000	50006	65,54	65,72	0,18	29,453	X65
-	2200	Münster	2000	50006	65,72	65,745	0,025	29,453	-
-	2200	Münster		50006	69,461	69,701	0,24	29,453	X65
-	2200	Münster		50006	69,762	70,099	0,337	29,453	X65
-	2200	Münster		50006	70,162	70,317	0,155	29,453	-
-	2200	Münster		50006	70,792	70,892	0,1	29,453	-
-	2200	Münster		50006	70,924	71,025	0,101	29,453	-
-	2200	Münster	2010	50006	72,634	72,7	0,066	29,453	X65
-	2200	Münster	2010	50006	72,7	72,724	0,024	29,453	X65
-	2200	Münster	2010	50006	72,824	72,894	0,07	29,453	X65
-	2200	Münster	2010	50006	72,894	73,147	0,253	29,453	X65
-	2200	Münster		50006	73,147	74	0,853	29,453	X65
-	2200	Münster		50006	74	74,092	0,092	29,453	X65
-	2200	Münster		50006	74,099	74,2	0,101	29,453	X65
-	2200	Münster		50006	74,2	74,4	0,2	29,453	X65
-	2200	Münster		50006	74,4	74,6	0,2	29,453	-
-	2200	Münster		50006	74,6	74,605	0,005	29,453	-
-	2200	Münster		50006	74,7	75,1	0,4	29,453	-
-	2200	Münster		50006	75,1	75,3	0,2	29,453	-
-	2200	Münster		50006	75,3	75,8	0,5	29,453	-
-	2200	Münster		50006	76,199	76,4	0,201	29,453	-
-	2200	Münster		50006	76,4	76,6	0,2	29,453	-
-	2265	Münster		50006	98,08	98,18	0,1	29,453	-
-	2265	Münster		50006	99,465	99,566	0,101	29,453	-
-	2265	Münster		50006	99,892	100,025	0,133	29,453	-
-	2265	Münster		50006	102,544	102,716	0,172	29,453	-
-	2014	Münster		50008	4,816	4,917	0,101	0,02	-
-	2014	Münster		50008	7,064	7,164	0,1	0,02	-
-	2014	Münster		50008	9,322	9,423	0,101	0,02	-
-	2014	Münster		50008	10,286	10,386	0,1	0,02	-

LP-Nr | Nummer der Lärmschwerpunkte, **StrNr** | Streckennummer, **SaAb** | Nummer des Sanierungsabschnittes

GL | Gesamtlänge an km, **PKZ** = Priorisierungskennziffer des Sanierungsabschnittes

Bem | Bemerkung (X65: auf 65 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A), X57: auf 57 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A),

V: Lärmvorsorge, M: Machbarkeitsstudie)

Neuss

Anzahl der Einwohnenden: 153.810

Anzahl der Belasteten für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)

45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	≥ 70
10.396	4.594	1.292	190	0	0

Anzahl der Belasteten für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)

55-59	60-64	65-69	70-74	≥ 75
6.270	2.023	412	5	0

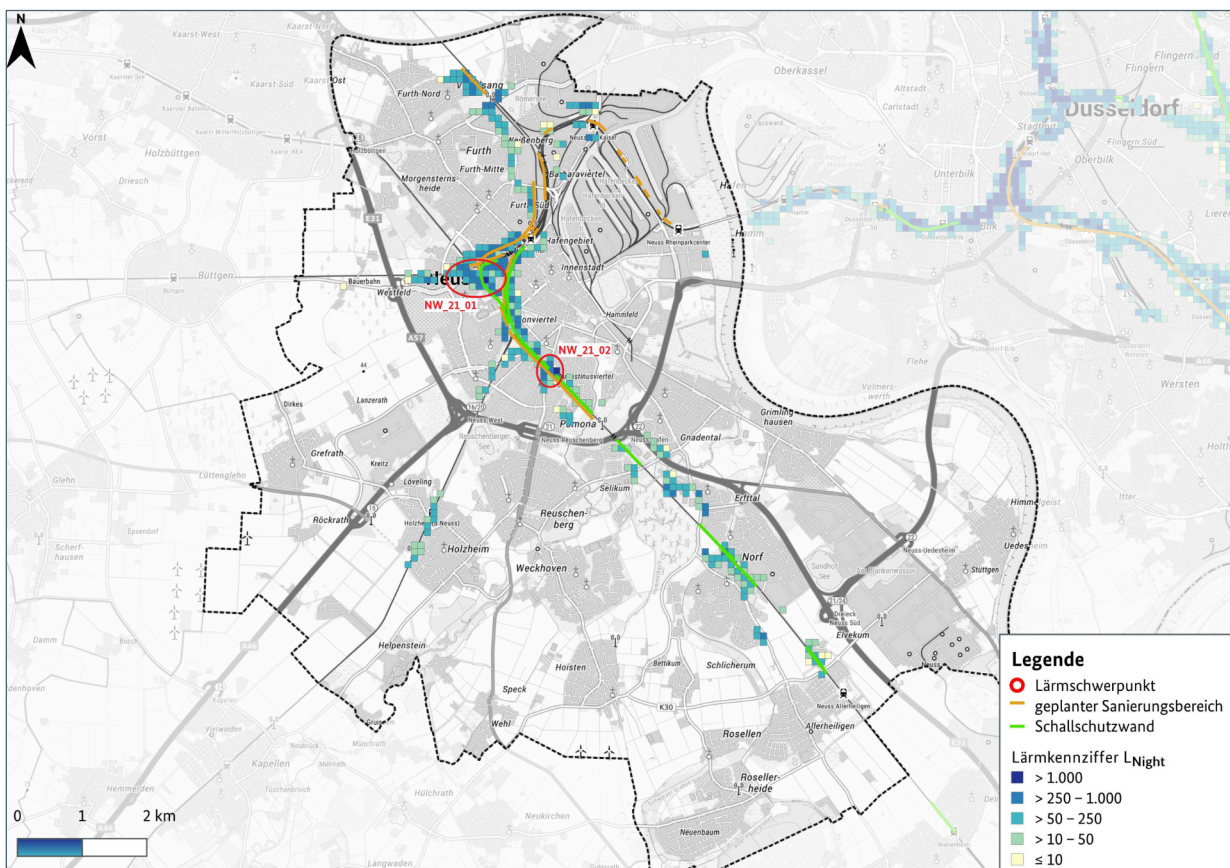
Pegelbereich in dB(A)	Belastete			
	Fläche (km ²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude
> 55	12,138	4.148	48	0
> 65	2,633	199	5	0
> 75	0,225	0	0	0

geschätzte Fälle starker HA*/HSD**

L_{DEN}	L_{Night}	L_{DEN}	L_{Night}
1.382	558	31.730	50.892

Lärmkennziffer (LKZ)

*Belästigung (high annoyance) / **Schlafstörung (high sleep disturbance)



Stellungnahme des Ballungsraumes Neuss

Der Ballungsraum Neuss hat keine Stellungnahme eingereicht.

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

[illegible]

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

StrNr	Sanierungsbereich	von km	bis km	GL	SSW	Höhe	SSD	StA	WE	StP
2610	Neuss-Vogelsang	38,1	39,2	1,1	0	-		1	5	1
2531	Dormagen-Delrath									
	Neuss									
	- West									
2550	- Elvekum	0,8	1,3							
	- Norf	79,7	80,6	20,4	9.265	2		1	34	1
2610	- Erfttal	19,1	38,1							
	- Selikum									
	- Süd									
	- Weißenberg									

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	von km	bis km	GL	PKZ	Bem
NW_21_01	2531	Neuss	2530, 2550	50021	1,423	1,5	0,077	36,674	X65
NW_21_01	2531	Neuss	2530, 2550	50021	1,5	1,571	0,071	36,674	X65
NW_21_01	2550	Neuss	2530	50021	79,9	80,004	0,104	36,674	X65
NW_21_02	2610	Neuss	2531	50021	32,8	34,532	1,732	36,674	X65
-	2525	Neuss	2531, 2533, 2550, 2610	50021	0,359	0,408	0,049	36,674	-
-	2525	Neuss	2550	50021	2,584	2,657	0,073	36,674	-
-	2525	Neuss	2550	50021	2,657	2,685	0,028	36,674	-
-	2525	Neuss	2550	50021	3,267	3,287	0,02	36,674	-
-	2525	Neuss	2550	50021	3,361	3,405	0,044	36,674	-
-	2525	Neuss	2550	50021	3,805	3,838	0,033	36,674	-
-	2525	Neuss	2550	50021	3,956	4,056	0,1	36,674	-
-	2525	Neuss		50021	4,163	4,164	0,001	36,674	-
-	2525	Neuss	2550	50021	4,327	4,378	0,051	36,674	-
-	2525	Neuss		50021	4,463	4,474	0,011	36,674	-
-	2525	Neuss		50021	4,474	4,486	0,012	36,674	-
-	2531	Neuss	2532, 2580, 2610	50021	0,216	0,346	0,13	36,674	X65
-	2531	Neuss	2532, 2580, 2610	50021	0,346	0,347	0,001	36,674	-
-	2531	Neuss	2532, 2580, 2610	50021	0,347	0,724	0,377	36,674	X65
-	2531	Neuss		50021	0,724	0,8	0,076	36,674	-
-	2531	Neuss		50021	0,8	1,3	0,5	36,674	X65
-	2531	Neuss		50021	1,3	1,423	0,123	36,674	-
-	2531	Neuss	2525, 2530, 2533, 2536, 2550	50021	1,571	2,244	0,673	36,674	-
-	2531	Neuss	2525, 2533, 2550	50021	2,244	2,3	0,056	36,674	-
-	2531	Neuss	2525, 2533, 2550	50021	2,3	2,36	0,06	36,674	-
-	2531	Neuss	2525, 2533, 2550	50021	2,36	2,411	0,051	36,674	-
-	2531	Neuss	2525, 2533, 2550	50021	2,411	2,501	0,09	36,674	-
-	2531	Neuss	2533, 2550	50021	2,501	2,6	0,099	36,674	-
-	2531	Neuss	2533	50021	2,6	3,2	0,6	36,674	-
-	2531	Neuss		50021	3,283	3,384	0,101	36,674	-
-	2550	Neuss		50021	78,8	79,1	0,3	36,674	-
-	2550	Neuss		50021	79,1	79,197	0,097	36,674	-
-	2550	Neuss		50021	79,216	79,391	0,175	36,674	-
-	2550	Neuss		50021	79,428	79,9	0,472	36,674	X65

StrNr | Streckennummer, GL | Gesamtlänge an km,

aktive Schallschutzmaßnahmen: SSW | Länge der Schallschutzwand in Metern, Höhe | Höhe der Schallschutzwand in Metern,

SSD | Schienenstegdämpfer in Metern, StA¹ | Stand der Sanierung der aktiven Schallschutzmaßnahme

passive Schallschutzmaßnahmen: WE | Anzahl der Wohneinheiten, StP² | Stand der Sanierung der passiv lärmsanierten Wohneinheiten

^{1,2} *Die Maßnahme ist (1) fertiggestellt, (2) im Bau, (3) in Bearbeitung oder (4) in Planung,

(5) Durchführung einer schalltechnischen Untersuchung und (6) geprüft ohne Umsetzung

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	von km	bis km	GL	PKZ	Bem
-	2550	Neuss	2530	50021	80,142	80,4	0,258	36,674	X65
-	2550	Neuss	2530	50021	80,4	80,416	0,016	36,674	X65
-	2550	Neuss	2525, 2531, 2533, 2610	50021	80,883	80,884	0,001	36,674	-
-	2550	Neuss	2525, 2531, 2533, 2610	50021	80,892	80,893	0,001	36,674	-
-	2550	Neuss	2525, 2531, 2533, 2610	50021	80,919	80,943	0,024	36,674	X65
-	2580	Neuss		50021	44,168	44,417	0,249	36,674	-
-	2580	Neuss		50021	44,442	44,596	0,154	36,674	-
-	2580	Neuss		50021	44,605	44,706	0,101	36,674	-
-	2580	Neuss		50021	46,555	46,8	0,245	36,674	-
-	2580	Neuss		50021	46,8	46,9	0,1	36,674	-
-	2580	Neuss	2550, 2610	50021	49,093	49,194	0,101	36,674	X65
-	2610	Neuss		50021	26,5	26,9	0,4	36,674	X65
-	2610	Neuss		50021	26,9	27,091	0,191	36,674	-
-	2610	Neuss		50021	27,1	27,6	0,5	36,674	X65
-	2610	Neuss		50021	27,6	28	0,4	36,674	X65
-	2610	Neuss		50021	28,605	28,885	0,28	36,674	-
-	2610	Neuss		50021	28,96	29	0,04	36,674	-
-	2610	Neuss		50021	29	29,2	0,2	36,674	X65
-	2610	Neuss		50021	29,2	30,4	1,2	36,674	X65
-	2610	Neuss		50021	30,4	30,6	0,2	36,674	X65
-	2610	Neuss		50021	30,6	30,75	0,15	36,674	-
-	2610	Neuss		50021	30,858	310	0,142	36,674	-
-	2610	Neuss		50021	31	31,4	0,4	36,674	X65
-	2610	Neuss		50021	31,4	31,573	0,173	36,674	-
-	2610	Neuss		50021	31,6	31,8	0,2	36,674	X65
-	2610	Neuss		50021	31,8	32,3	0,5	36,674	X65
-	2610	Neuss		50021	32,3	32,4	0,1	36,674	X65
-	2610	Neuss		50021	32,4	32,409	0,009	36,674	-
-	2610	Neuss		50021	32,797	32,8	0,003	36,674	X65
-	2610	Neuss	2531, 2580	50021	34,98	35,793	0,813	36,674	X65
-	2610	Neuss	2525, 2533, 2550, 2580	50021	36,876	36,976	0,1	36,674	X65
-	2610	Neuss	2525, 2531, 2533, 2550, 2580	50021	37	37,049	0,049	36,674	X65
-	2610	Neuss	2531, 2535	50021	37,049	37,098	0,049	36,674	X65
-	2610	Neuss	2531	50021	37,1	37,6	0,5	36,674	X65
-	2610	Neuss		50021	37,6	37,674	0,074	36,674	X65
-	2535	Neuss		50066	0,174	0,303	0,129	104,221	-
-	2550	Neuss	2525, 2533, 2580	50066	82,653	82,666	0,013	104,221	-
-	2550	Neuss	2525, 2533, 2535, 2580	50066	82,666	82,753	0,087	104,221	-
-	2550	Neuss	2525	50066	83,445	83,487	0,042	104,221	-
-	2550	Neuss	2525	50066	83,487	83,602	0,115	104,221	-
-	2550	Neuss	2525	50066	83,602	83,605	0,003	104,221	-
-	2550	Neuss	2525	50066	84,002	84,004	0,002	104,221	-
-	2550	Neuss	2525	50066	84,008	84,016	0,008	104,221	-
-	2550	Neuss	2525	50066	84,017	84,019	0,002	104,221	-
-	2550	Neuss	2525	50066	84,026	84,029	0,003	104,221	-
-	2550	Neuss	2525	50066	84,032	84,034	0,002	104,221	-
-	2550	Neuss	2525	50066	84,035	84,038	0,003	104,221	-

LP-Nr | Nummer der Lärmschwerpunkte, **StrNr** | Streckennummer, **SaAb** | Nummer des Sanierungsabschnittes

GL | Gesamtlänge an km, **PKZ** = Priorisierungskennziffer des Sanierungsabschnittes

Bem | Bemerkung (X65: auf 65 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A), X57: auf 57 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A),

V: Lärmvorsorge, M: Machbarkeitsstudie)

Nürnberg

Anzahl der Einwohnenden: 534.541

Anzahl der Belasteten für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)

45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	≥ 70
33.813	15.909	6.808	1.527	158	0

Anzahl der Belasteten für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)

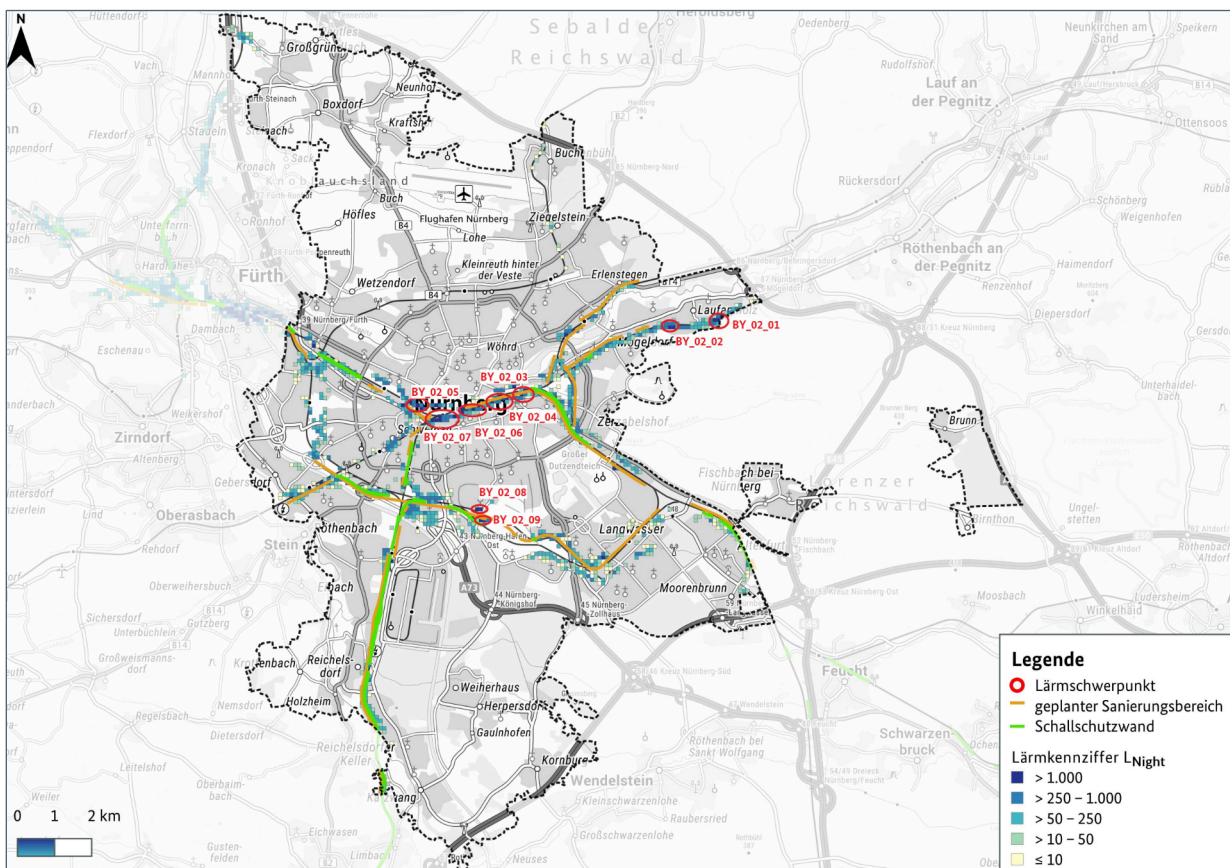
55-59	60-64	65-69	70-74	≥ 75
19.440	9.725	3.115	536	3

Pegelbereich in dB(A)	Belastete			
	Fläche (km ²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude
> 55	22,698	15.628	48	3
> 65	6,981	1.740	10	1
> 75	1,070	1	0	0

geschätzte Fälle starker HA*/HSD**

L_{DEN}	L_{Night}	L_{DEN}	L_{Night}
5.705	2.459	153.513	222.494

*Belästigung (high annoyance) | **Schlafstörung (high sleep disturbance)



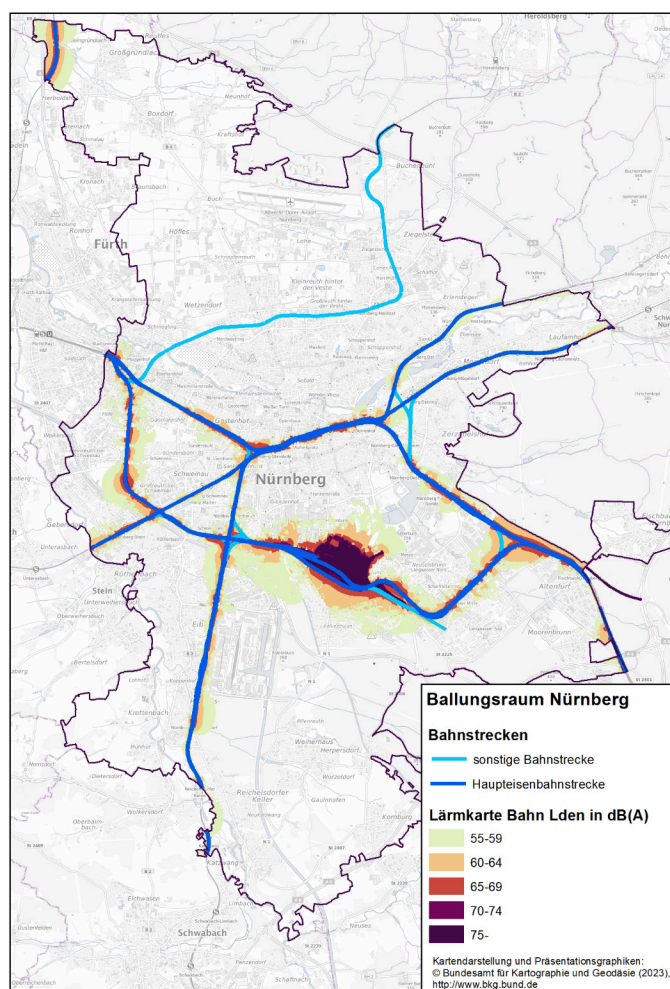
Stellungnahme des Ballungsraumes Nürnberg

Nürnberg ist der wichtigste Knotenpunkt des Schienenverkehrsnetzes in Nordbayern. Von hier aus führen sechs Hauptstrecken und eine Regionalbahnstrecke in verschiedene Richtungen. Parallel dazu verläuft das S-Bahn-Netz. In Nürnberg kreuzen sich die TEN-V-Kernnetzkorridore Skandinavien-Mittelmeer und Rhein-Donau. Die Strecken treffen sich alle in der Stadtmitte.

Der Rangierbahnhof in Nürnberg ist einer der größten in Europa. Mit dem trimodalen Güterverkehrszentrum im Hafen existiert eine leistungsfähige Anbindung an den Straßenverkehr und den Massengüterverkehr auf der Schifffahrtsstraße Main-Donau-Kanal.

Es herrscht deshalb sehr starken Verkehr auf den Eisenbahnstrecken. Entsprechend hoch ist die Lärmbelastung auch in den dicht besiedelten Bereichen des Stadtgebiets.

Die meisten Eisenbahnstrecken in Nürnberg sind Hauptstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr. Wenn man von einigen Überführungsgleisen an Streckenkreuzungen und dem Einfahrbahnhof des Rangierbahnhofs absieht, die man nicht als eigenständige Strecken sehen kann, existieren in Nürnberg nur drei Nebenstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von weniger als 30.000 Zügen pro Jahr. Es handelt sich dabei um die Gräfenbergbahn nach Norden, die Ringbahn Nord, die die Gräfenbergbahn mit dem Bahnnetz verbindet und die Güterbahn Ost. Diese verursachen eine sehr viel niedrigere Lärmbelastung als die Hauptstrecken.



Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 3														
1-01	1-02	1-03	1-04	1-05	1-06	2-01	2-02	2-03	2-04	3-01	3-02	3-03	3-04	4-01
2	0	1	0	0	0	2	1	0	0	0	0	1	2	1
4-02	4-03	4-04	4-05	4-06	4-07	4-08	4-09	4-10	4-11	4-12	5-01	5-02	5-03	5-04
0	1	1	0	1	2	0	0	0	2	1	0	0	2	1
5-05	5-06	5-07	5-08	6-01	6-02	6-03	6-04	6-05	6-06	6-07	6-08	6-09	6-10	6-11
0	1	1	1	0	1	1	1	1	0	1	1	1	0	0
6-12	7-01	7-02	7-03	7-04	7-05	7-06	7-07	7-08	7-09	7-10	7-11	7-12	7-13	7-14
2	0	1	0	2	1	0	0	2	2	0	0	1	2	0
7-15	7-16	7-17	7-18	7-19	7-20	7-21	7-22	7-23	7-24	8-01	8-02	8-03	8-04	8-05
0	1	1	0	0	2	2	0	0	1	2	0	0	1	1
8-06	8-07	8-08	8-09	8-10	8-11	8-12	8-13	8-14	8-15	8-16	8-17	8-18	8-19	8-20
1	0	1	0	0	2	1	1	0	0	2	0	2	0	1
8-21	8-22	8-23	8-24	8-25	8-26	8-27	8-28	9-01	9-02	9-03	9-04	9-05	9-06	9-07
0	2	0	1	0	2	0	1	3	0	0	2	1	0	2
9-08	9-09	9-10	9-11	9-12	9-13	9-14	9-15	10-01	10-02	10-03	10-04	10-05	10-06	10-07
0	1	1	1	1	1	0	2	0	1	2	0	2	1	0
10-08	10-09	10-10	10-11	10-12	10-13	10-14	10-15	11-01	11-02	11-03	11-04	11-04	11-05	12-01
2	1	0	2	1	0	2	1	0	0	0	0	2	1	1
12-02	12-03	12-04	12-05											
1	1	0	0											

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

StrNr	Sanierungsbereich	von km	bis km	GL	SSW	Höhe	SSD	StA	WE	StP
5900	Nürnberg (1/2)	0,4 2,1	1,4 5,9	4,8	0	-		6	0	5
5900	Fürth 1	5,9	7,6	0,8	0	-		1	0	1
5950	Nürnberg Westzufahrt Knoten Rangierbahnhof 1 (Nürnberg-Werderau Schweinau)	0,0	4,9							
5943		1,7	2,3							
5951		1,2	2,3	8,7	3.639	3		2	165	1
5954		1,2	2,3							
5960		0,4	1,4							
5962	Nürnberg-Langwasser West	1,4	3,7	2,3	0	-		1	163	1
5900	Nürnberg-Kleingründlach	16,6	16,8	0,2	0	-		1	0	1
5922	Nürnberg (Marthastraße)	1,3	1,6	0,3	0	-		1	0	1
5950	Westzufahrt Nürnberg Knoten Rangierbahnhof 2 - Kleinreuth - Großreuth - Leyh	4,9	7,8	2,9	0	-		1	0	1
5962	Nürnberg-Zollhaus	1,5	2	0,5	0	-		6	0	5
5963	Nürnberg Blindenanstalt	5,4	5,7	0,3	0	-		1	0	1
5900	Fürth - Stadeln - Herboldshof	12,1 16,8	16,6 18,3	6	0	-		1	0	1

StrNr | Streckennummer, **GL** | Gesamtlänge an km,

aktive Schallschutzmaßnahmen: SSW | Länge der Schallschutzwand in Metern, **Höhe** | Höhe der Schallschutzwand in Metern,

SSD | Schienenstegdämpfer in Metern, **StA**¹ | Stand der Sanierung der aktiven Schallschutzmaßnahme

passive Schallschutzmaßnahmen: WE | Anzahl der Wohneinheiten, **StP**² | Stand der Sanierung der passiv lärmsanierten Wohneinheiten

^{1,2} *Die Maßnahme ist (1) fertiggestellt, (2) im Bau, (3) in Bearbeitung oder (4) in Planung,

(5) Durchführung einer schalltechnischen Untersuchung und (6) geprüft ohne Umsetzung

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	von km	bis km	GL	PKZ	Bem
BY_02_03	5850	Nürnberg	5320, 5903, 5904, 5970	90011	99,306	100,195	0,889	104,799	-
BY_02_04	5850	Nürnberg	5320, 5903, 5904	90011	100,195	100,344	0,149	104,799	-
BY_02_04	5850	Nürnberg	5320, 5903, 5904	90011	100,344	100,569	0,225	104,799	-
BY_02_05	5900	Nürnberg	5907, 5972	90011	1,612	2,1	0,488	104,799	-
BY_02_06	5900	Nürnberg	5320, 5902, 5971, 5972	90011	0	0,3	0,3	104,799	-
BY_02_06	5900	Nürnberg	5320, 5902, 5971, 5972	90011	0,3	0,4	0,1	104,799	-
BY_02_08	5950	Nürnberg	5320, 5902, 5940, 5942, 5943, 5951, 5960, 5962, 5963, 5964, 5965, 5971	90011	0	4,9	4,9	104,799	X65
BY_02_09	5963	Nürnberg	5962	90011	-0,228	0,702	0,93	104,799	-
-	5902	Nürnberg	5951	90010	5,278	5,288	0,01	16,298	-
-	5902	Nürnberg	5951	90010	5,288	5,388	0,1	16,298	-
-	5902	Nürnberg	5951	90010	5,388	5,9	0,512	16,298	-
-	5902	Nürnberg		90010	5,9	5,934	0,034	16,298	-
-	5902	Nürnberg		90010	5,978	6,080	0,102	16,298	-
-	5951	Nürnberg	5902	90010	4,449	5,001	0,552	16,298	-
-	5951	Nürnberg	5902	90010	5,001	5,092	0,091	16,298	-
-	5320	Nürnberg	5902, 5971	90011	60,23	60,294	0,064	104,799	-
-	5320	Nürnberg	5902, 5971	90011	60,294	60,392	0,098	104,799	-
-	5320	Nürnberg	5902, 5971	90011	60,392	60,41	0,018	104,799	-
-	5850	Nürnberg	5962, 5970	90011	95,027	95,3	0,273	104,799	-
-	5850	Nürnberg	5962, 5970	90011	95,3	95,316	0,016	104,799	-
-	5850	Nürnberg	5962, 5970	90011	95,316	95,4	0,084	104,799	-
-	5850	Nürnberg	5962, 5970	90011	95,4	95,589	0,189	104,799	-
-	5850	Nürnberg	5962, 5970	90011	95,639	95,8	0,161	104,799	-
-	5850	Nürnberg	5962, 5970	90011	95,8	96,099	0,299	104,799	-
-	5850	Nürnberg	5962, 5970	90011	96,221	96,342	0,121	104,799	-
-	5850	Nürnberg	5962, 5970	90011	96,342	96,419	0,077	104,799	-
-	5850	Nürnberg	5962, 5970	90011	96,44	96,682	0,242	104,799	-
-	5850	Nürnberg	5962, 5970	90011	96,682	96,787	0,105	104,799	-
-	5850	Nürnberg	5922, 5924, 5962, 5970	90011	96,787	96,9	0,113	104,799	-
-	5850	Nürnberg	5922, 5924, 5970	90011	96,9	97,449	0,549	104,799	-
-	5850	Nürnberg	5922, 5924, 5970	90011	97,449	97,594	0,145	104,799	-
-	5850	Nürnberg	5970	90011	97,594	98,8	1,206	104,799	-
-	5850	Nürnberg	5903, 5904, 5970	90011	98,8	99,144	0,344	104,799	-
-	5850	Nürnberg	5903, 5904, 5970	90011	99,144	99,306	0,162	104,799	-
-	5900	Nürnberg	5907, 5972	90011	1,441	1,6	0,159	104,799	-
-	5902	Nürnberg	5320, 5971	90011	1,856	2,159	0,303	104,799	-
-	5902	Nürnberg		90011	2,291	2,5	0,209	104,799	-
-	5902	Nürnberg		90011	2,5	2,8	0,3	104,799	-
-	5902	Nürnberg		90011	2,8	2,9	0,1	104,799	-
-	5902	Nürnberg		90011	2,9	3,2	0,3	104,799	-
-	5902	Nürnberg		90011	3,2	3,4	0,2	104,799	-
-	5904	Nürnberg		90011	2,15	2,323	0,173	104,799	-
-	5904	Nürnberg	5924	90011	2,512	2,807	0,295	104,799	-
-	5904	Nürnberg	5924	90011	2,81	3,594	0,784	104,799	-
-	5904	Nürnberg	5924	90011	3,595	4,023	0,428	104,799	-
-	5904	Nürnberg	5924	90011	4,059	4,262	0,203	104,799	-
-	5904	Nürnberg	5924	90011	4,704	5,011	0,307	104,799	-
-	5904	Nürnberg		90011	5,023	5,2	0,177	104,799	-
-	5904	Nürnberg		90011	5,406	6,509	1,103	104,799	-
-	5904	Nürnberg		90011	6,597	6,962	0,365	104,799	-
-	5922	Nürnberg	5904	90011	1,6	2	0,4	104,799	-

LP-Nr | Nummer der Lärmschwerpunkte, **StrNr** | Streckennummer, **SaAb** | Nummer des Sanierungsabschnittes

GL | Gesamtlänge an km, **PKZ** = Priorisierungskennziffer des Sanierungsabschnittes

Bem | Bemerkung (X65: auf 65 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A), X57: auf 57 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A),

V: Lärmvorsorge, M: Machbarkeitsstudie)

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	von km	bis km	GL	PKZ	Bem
-	5922	Nürnberg		90011	2	2,022	0,022	104,799	-
-	5922	Nürnberg	5924	90011	2,028	2,1	0,072	104,799	-
-	5922	Nürnberg	5924	90011	2,1	3	0,9	104,799	-
-	5922	Nürnberg	5924, 5970	90011	3	3,228	0,228	104,799	-
-	5950	Nürnberg		90011	4,9	7,8	2,9	104,799	X65
-	5950	Nürnberg	5907, 5912	90011	7,8	8,591	0,791	104,799	X65
-	5950	Nürnberg	5900, 5907, 5912, 5972	90011	8,716	8,893	0,177	104,799	V
-	5962	Nürnberg	5850, 5970	90011	7,965	7,979	0,014	104,799	-
-	5963	Nürnberg	5962	90011	0,762	0,942	0,18	104,799	-
-	5963	Nürnberg	5960, 5961, 5962, 5964, 5965	90011	1,148	1,406	0,258	104,799	-
-	5963	Nürnberg	5960, 5961, 5962, 5964, 5965	90011	1,406	1,508	0,102	104,799	X65
-	5963	Nürnberg	5960, 5961, 5962, 5964	90011	1,508	1,998	0,49	104,799	V
-	5963	Nürnberg	5960, 5961, 5962	90011	1,998	3,707	1,709	104,799	X65
-	5963	Nürnberg	5961, 5962	90011	3,707	5,376	1,669	104,799	-
-	5963	Nürnberg	5962	90011	5,436	5,596	0,16	104,799	X65
-	5963	Nürnberg	5962	90011	5,699	5,947	0,248	104,799	X65
-	5963	Nürnberg		90011	6,161	6,268	0,107	104,799	-
-	5963	Nürnberg	5850, 5970	90011	6,847	9,34	2,493	104,799	-
-	5900	Nürnberg		90016	16,351	16,5	0,149	19,399	-
-	5900	Nürnberg		90016	16,5	16,6	0,1	19,399	X65
-	5900	Nürnberg		90016	16,6	16,8	0,2	19,399	X65
-	5900	Nürnberg		90016	16,8	17	0,2	19,399	-
-	5320	Nürnberg	5971	90021	49,877	50,466	0,589	43,541	-
-	5320	Nürnberg	5971	90021	51,584	51,6	0,016	43,541	-
-	5320	Nürnberg	5941, 5942, 5943, 5971	90021	51,6	56,349	4,749	43,541	-
-	5320	Nürnberg	5941, 5942, 5943, 5971	90021	56,349	56,357	0,008	43,541	-
-	5320	Nürnberg	5942, 5943, 5971	90021	56,357	56,45	0,093	43,541	-
-	5942	Nürnberg	5320, 5940, 5943, 5971	90021	2,597	2,73	0,133	43,541	-
-	5942	Nürnberg	5320, 5943, 5971	90021	2,73	2,753	0,023	43,541	-
-	5942	Nürnberg	5320, 5943, 5971	90021	3,081	3,288	0,207	43,541	-
-	5942	Nürnberg	5320, 5943, 5971	90021	3,372	3,667	0,295	43,541	-
-	5942	Nürnberg	5320, 5943, 5971	90021	3,667	3,879	0,212	43,541	-
-	5943	Nürnberg	5940, 5942	90021	2,255	2,396	0,141	43,541	-
-	5903	Nürnberg	5904	90023	1,99	2	0,01	13,377	-
-	5903	Nürnberg	5904	90023	2	2,6	0,6	13,377	-
-	5903	Nürnberg		90023	2,6	2,603	0,003	13,377	-
-	5903	Nürnberg	5922	90023	2,603	2,697	0,094	13,377	V
-	5903	Nürnberg	5922	90023	3,914	5,8	1,886	13,377	-
-	5903	Nürnberg		90023	5,86	5,96	0,1	13,377	-
-	5922	Nürnberg	5903	90023	0,092	0,244	0,152	13,377	-
-	5922	Nürnberg	5903	90023	0,244	0,805	0,561	13,377	-
-	5922	Nürnberg	5903	90023	0,846	0,998	0,152	13,377	-
-	5922	Nürnberg	5903	90023	1,017	1,1	0,083	13,377	-
-	5922	Nürnberg	5903	90023	1,1	1,3	0,2	13,377	X65
-	5320	Nürnberg	5971	90073	58,409	58,561	0,152	24,424	-
-	5320	Nürnberg	5971	90073	59,221	59,56	0,339	24,424	-
-	5952	Nürnberg	5900, 5907, 5972	90109	5,566	5,913	0,347	139,149	-
-	5952	Nürnberg	5900, 5907, 5972	90109	5,913	5,937	0,024	139,149	-

LP-Nr | Nummer der Lärmschwerpunkte, **StrNr** | Streckennummer, **SaAb** | Nummer des Sanierungsabschnittes

GL | Gesamtlänge an km, **PKZ** = Priorisierungskennziffer des Sanierungsabschnittes

Bem | Bemerkung (X65: auf 65 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A), X57: auf 57 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A),

V: Lärmvorsorge, M: Machbarkeitsstudie)

Oberhausen

Anzahl der Einwohnenden: 211.422

Anzahl der Belasteten für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)

45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	≥ 70
17.009	7.084	3.602	644	53	0

Anzahl der Belasteten für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)

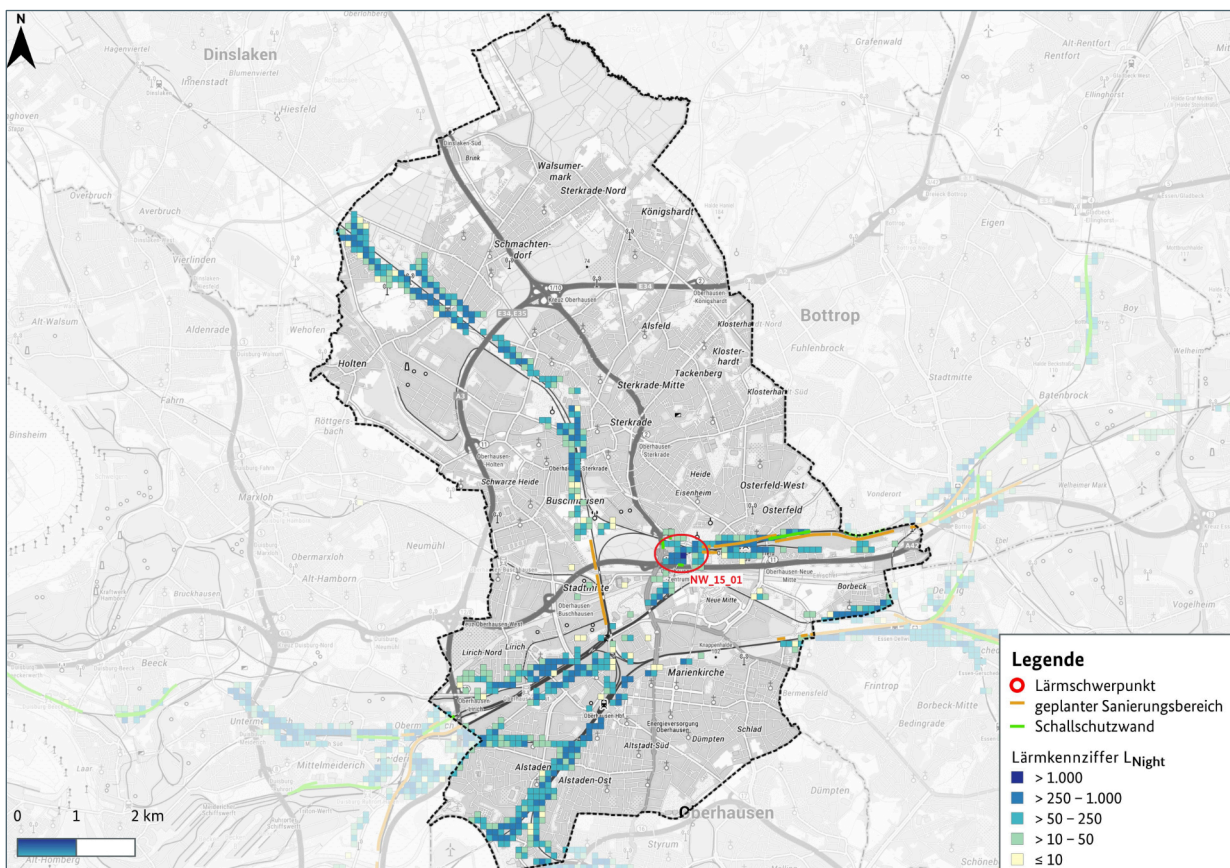
55-59	60-64	65-69	70-74	≥ 75
8.978	4.616	1.089	213	0

Pegelbereich in dB(A)	Belastete			
	Fläche (km²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude
> 55	15,798	7.093	21	3
> 65	4,047	620	1	0
> 75	0,471	0	0	0

geschätzte Fälle starker HA*/HSD**

L _{DEN}	L _{Night}	Lärmkennziffer (LKZ)	L _{Night}
2.547	1.157	66.957	104.926

*Belästigung (high annoyance) / **Schlafstörung (high sleep disturbance)



Stellungnahme des Ballungsraumes Oberhausen

Die Stadt Oberhausen ist eine kreisfreie Großstadt im Westen des Ruhrgebiets in Nordrhein-Westfalen und Mittelzentrum. Die Stadt hat eine Einwohnerzahl von 212.545 (Stand: 2022) und eine Fläche von 77,1 km². Daraus ergibt sich eine Bevölkerungsdichte von 2.757 Einwohnern je km². Das Stadtgebiet gliedert sich in die drei Bezirke Alt-Oberhausen, Osterfeld und Sterkrade.

Oberhausen ist im Schienenverkehr sehr gut über die Hauptstrecken Oberhausen – Emmerich, Köln-Deutz – Hamm, Duisburg-Wedau – Oberhausen, Moers – Oberhausen Walzwerk und Oberhausen-West – Essen-Frintrop angebunden. Oberhausen verfügt über die vier Bahnhöfe Oberhausen-Hauptbahnhof, Oberhausen-Sterkrade, Oberhausen-Osterfeld-Süd und Oberhausen-Holten. Alle Bahnhöfe sind an den Regional- und S-Bahnverkehr angeschlossen. Der Hauptbahnhof ist zudem Haltepunkt für einzelne Intercity-Express-Linien und Intercity-Linien. Auf dem Stadtgebiet befinden sich ebenfalls die beiden Rangierbahnhöfe Oberhausen-Osterfeld und Oberhausen-West.

Das dichte Schienenstreckennetz führt neben der guten Erreichbarkeit von Oberhausen gleichzeitig zu hohen Lärmbelastungen durch den Personen- und Güterzugverkehr. Hot-Spots befinden sich u. a. in Alt-Oberhausen an der Strecke Köln-Deutz – Oberhausen, in Lirich an der Strecke Duisburg Wedau – Oberhausen-West, in Osterfeld an der Strecke Oberhausen-Osterfeld – Hamm, in Sterkrade entlang der Strecke Oberhausen – Emmerich und im Bereich der beiden Rangierbahnhöfe. Maßnahmen zur Lärminderung sind bereits auf vielen Strecken im Rahmen der Lärmvorsorge und der Lärmsanierung angekündigt. Planungen bestehen sowohl entlang der Strecke von Oberhausen nach Emmerich im Rahmen der Lärmvorsorge als auch an den übrigen Schienenstrecken im Rahmen der Lärmsanierung. Ausgenommen sind die beiden Rangierbahnhöfe, an denen keine Maßnahmen vorgesehen sind. Insgesamt ist aktiver Lärmschutz in einer Länge von ca. 11 Kilometern im Rahmen der Lärmvorsorge und an weiteren 17 Kilometern im Rahmen der Lärmsanierung geplant. Konkret umgesetzt wurde bis zu diesem Zeitpunkt allerdings erst ein sehr geringer Teil von nur ca. 700 Meter entlang der Schienenstrecke in Osterfeld. Dementsprechend ist der Bau von weiterem Lärmschutz in Oberhausen dringend erforderlich. Leider wurde in der Vergangenheit an drei Hot-Spots der ursprünglich geplante aktive Lärmschutz im Rahmen der Bauausführungsplanung zur Lärmsanierung wieder zurückgenommen. Grund dafür waren erschwerte Baubedingungen, die zu erhöhten Kosten geführt hätten. Dadurch war die Einhaltung des im Förderprogramm geforderten Kosten-Nutzen-Faktors nicht länger möglich. Es handelt sich um insgesamt ca. 1,8 Kilometer Lärmschutzwand im Bereich der Scheuerstraße in Osterfeld, der Grafenbuschsiedlung und Katharinenstraße in Alt-Oberhausen. In diesen Bereichen wird den Bürgerinnen und Bürgern in der Folge im Rahmen der Lärmsanierung nur passiver Schallschutz angeboten, durch den bspw. die zum Teil ebenfalls betroffenen Außenbereiche nicht geschützt werden.

Um die Bürgerinnen und Bürger von Oberhausen zukünftig vom Schienenverkehrslärm zu entlasten, fordert die Stadt Oberhausen eine schnelle Umsetzung des übrigen erforderlichen und geplanten aktiven Lärmschutzes durch die DB Netz AG im Rahmen der Lärmvorsorge und der Lärmsanierung. Die Lärmbelastung durch den Schienenverkehr ist in Oberhausen auch nach der Umrüstung der Bremsanlagen bei den Güterzügen weiterhin hoch.

Das Lärmsanierungsprogramm muss den Gegebenheiten in Ballungsräumen wie dem Ruhrgebiet angepasst werden, indem über den Kosten-Nutzen-Faktor die Umsetzung von aktivem Schallschutz auch bei kostenintensiveren Vorarbeiten (z. B. an Brücken oder bestehenden Stützwänden) möglich wird. Für erforderliche Sanierungsarbeiten zur Vorbereitung der Installation von aktivem Schallschutz müssen Finanzmittel bereitgestellt werden.

Das Programm sollte auf diesem Weg zusätzlich für die Anwendung von innovativen aktiven Lärmschutzmaßnahmen (niedrige LSW, Schienenstegdämpfer, etc.) geöffnet werden. Der zu diesem Zeitpunkt angewendete Kosten-Nutzen-Faktor schließt eine Umsetzung von diesen innovativen aktiven Maßnahmen bisher aus. Der Umsetzung von aktivem Schallschutz muss in Ballungsräumen ein höherer Stellenwert eingeräumt werden. Die Rangierbahnhöfe müssen ebenfalls in die Programme einbezogen werden, da von diesen beiden großen Flächen auf dem Stadtgebiet besonders im Nachtzeitraum eine hohe Lärmbelastung erzeugt wird. Es ist den Anwohnerinnen und Anwohnern nicht zu vermitteln, dass die Lärmbelastungen in diesen Bereichen zwar kartiert, Maßnahmen zum Lärmschutz aber nicht durchgeführt werden.

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 12

1-01	1-02	1-03	1-04	1-05	1-06	2-01	2-02	2-03	2-04	3-01	3-02	3-03	3-04	4-01
11	1	0	0	0	0	11	0	0	0	0	0	1	11	0
4-02	4-03	4-04	4-05	4-06	4-07	4-08	4-09	4-10	4-11	4-12	5-01	5-02	5-03	5-04
0	2	9	2	1	3	5	0	0	2	10	1	2	1	8
5-05	5-06	5-07	5-08	6-01	6-02	6-03	6-04	6-05	6-06	6-07	6-08	6-09	6-10	6-11
2	0	0	5	0	1	4	7	0	0	3	9	0	0	3
6-12	7-01	7-02	7-03	7-04	7-05	7-06	7-07	7-08	7-09	7-10	7-11	7-12	7-13	7-14
7	0	0	1	11	2	1	2	5	4	2	1	2	2	2
7-15	7-16	7-17	7-18	7-19	7-20	7-21	7-22	7-23	7-24	8-01	8-02	8-03	8-04	8-05
5	2	6	1	1	2	2	3	1	3	1	0	4	4	1
8-06	8-07	8-08	8-09	8-10	8-11	8-12	8-13	8-14	8-15	8-16	8-17	8-18	8-19	8-20
2	5	2	0	2	2	7	0	0	2	9	0	5	2	3
8-21	8-22	8-23	8-24	8-25	8-26	8-27	8-28	9-01	9-02	9-03	9-04	9-05	9-06	9-07
0	3	1	7	1	1	4	4	11	0	1	9	2	1	4
9-08	9-09	9-10	9-11	9-12	9-13	9-14	9-15	10-01	10-02	10-03	10-04	10-05	10-06	10-07
5	1	8	3	1	2	4	4	0	8	3	0	8	2	0
10-08	10-09	10-10	10-11	10-12	10-13	10-14	10-15	11-01	11-02	11-03	11-04	11-04	11-05	12-01
7	4	1	8	1	0	8	1	0	0	0	1	8	3	5
12-02	12-03	12-04	12-05											
7	0	0	0											

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

StrNr	Sanierungsbereich	von km	bis km	GL	SSW	Höhe	SSD	StA	WE	StP
2250	Oberhausen-Osterfeld Süd	-0,4	1,95	2,35	676	2		1	201	1
2650	Oberhausen									
2183	- Alstaden	67,6	74,3	8,2	6.666	2		4	0	5
	- südlich des Hauptbahnhofes	0,8	2,3							
	- Kewerstraße									
2244	Oberhausen	1,1	1,7							
2278	- Borbeck	0,9	1							
2280	- Borbeck West	4,8	6,7	5,8	3.987	3		4	0	5
2283	- Lirich	2,5	3,2							
2320	- Am Grafenbusch	13,5	14							
2321	- Eisenheim	11,5	13,5							
2280	Oberhausen (3)	2,5	3,1	3,6	3.223	3		4	0	5
2320		14,7	15,6							
2274		0,7	2,8							

StrNr | Streckennummer, GL | Gesamtlänge an km,

aktive Schallschutzmaßnahmen: SSW | Länge der Schallschutzwand in Metern, Höhe | Höhe der Schallschutzwand in Metern,

SSD | Schienenstegdämpfer in Metern, StA¹ | Stand der Sanierung der aktiven Schallschutzmaßnahme

passive Schallschutzmaßnahmen: WE | Anzahl der Wohneinheiten, StP² | Stand der Sanierung der passiv lärmsanierten Wohneinheiten

^{1,2} *Die Maßnahme ist (1) fertiggestellt, (2) im Bau, (3) in Bearbeitung oder (4) in Planung,

(5) Durchführung einer schalltechnischen Untersuchung und (6) geprüft ohne Umsetzung

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	von km	bis km	GL	PKZ	Bem
NW_15_01	2206	Oberhausen	2250, 2320	50018	20,908	20,974	0,066	91,259	X65
NW_15_01	2206	Oberhausen	2320	50018	20,974	21	0,026	91,259	X65
NW_15_01	2320	Oberhausen	2206	50018	15,874	15,9	0,026	91,259	X65
-	2271	Oberhausen		50004	3,772	3,8	0,028	10,301	-
-	2271	Oberhausen		50004	3,8	3,9	0,1	10,301	-
-	2271	Oberhausen		50004	3,9	4,021	0,121	10,301	-
-	2206	Oberhausen	2250	50018	18,497	18,696	0,199	91,259	X65
-	2206	Oberhausen	2250	50018	18,696	18,749	0,053	91,259	-
-	2206	Oberhausen	2250	50018	18,825	19,093	0,268	91,259	-
-	2206	Oberhausen	2250	50018	19,093	19,403	0,31	91,259	X65
-	2206	Oberhausen	2250	50018	19,403	19,746	0,343	91,259	X65
-	2206	Oberhausen	2250	50018	20,791	20,885	0,094	91,259	X65
-	2206	Oberhausen	2250, 2320	50018	20,885	20,894	0,009	91,259	V
-	2206	Oberhausen	2250, 2320	50018	20,894	20,895	0,001	91,259	-
-	2206	Oberhausen	2250, 2320	50018	20,895	20,9	0,005	91,259	V
-	2206	Oberhausen	2250, 2320	50018	20,9	20,901	0,001	91,259	X65
-	2206	Oberhausen	2250, 2320	50018	20,901	20,908	0,007	91,259	X65
-	2250	Oberhausen	2206, 2320	50018	-0,407	-0,405	0,002	91,259	-
-	2250	Oberhausen	2206	50018	-0,297	-0,274	0,023	91,259	X65
-	2250	Oberhausen	2206	50018	-0,274	-0,173	0,101	91,259	X65
-	2250	Oberhausen	2206	50018	-0,173	-0,158	0,015	91,259	X65
-	2250	Oberhausen	2206	50018	-0,158	-0,057	0,101	91,259	X65
-	2250	Oberhausen	2206	50018	-0,057	0,746	0,803	91,259	X65
-	2270	Oberhausen	2271, 2272, 2282, 2321	50018	1,377	1,5	0,123	91,259	-
-	2270	Oberhausen	2271, 2272, 2321	50018	1,5	1,7	0,2	91,259	-
-	2270	Oberhausen	2271, 2272	50018	1,7	1,705	0,005	91,259	-
-	2270	Oberhausen	2271, 2272	50018	1,748	1,9	0,152	91,259	-
-	2270	Oberhausen	2271, 2272	50018	1,9	2,2	0,3	91,259	-
-	2270	Oberhausen	2272	50018	2,33	2,8	0,47	91,259	-
-	2270	Oberhausen		50018	2,8	3,347	0,547	91,259	-
-	2270	Oberhausen		50018	3,604	4,9	1,296	91,259	-
-	2270	Oberhausen		50018	4,9	5,4	0,5	91,259	-
-	2270	Oberhausen		50018	5,4	5,5	0,1	91,259	-
-	2270	Oberhausen		50018	5,5	6,9	1,4	91,259	-
-	2270	Oberhausen		50018	6,9	10,059	3,159	91,259	-
-	2271	Oberhausen		50018	2,173	2,281	0,108	91,259	-
-	2271	Oberhausen		50018	2,383	2,482	0,099	91,259	-
-	2271	Oberhausen		50018	2,5	2,6	0,1	91,259	-
-	2271	Oberhausen		50018	2,6	2,641	0,041	91,259	-
-	2271	Oberhausen		50018	2,659	3,029	0,37	91,259	-
-	2206	Oberhausen		50027	17,397	17,735	0,338	26,91	-
-	2206	Oberhausen	2250	50027	17,735	17,816	0,081	26,91	X65
-	2206	Oberhausen	2250	50027	17,841	18,497	0,656	26,91	X65
-	2650	Oberhausen	2277	50027	74,01	74,1	0,09	26,91	X65

LP-Nr | Nummer der Lärmschwerpunkte, **StrNr** | Streckennummer, **SaAb** | Nummer des Sanierungsabschnittes

GL | Gesamtlänge an km, **PKZ** = Priorisierungskennziffer des Sanierungsabschnittes

Bem | Bemerkung (X65: auf 65 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A), X57: auf 57 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A),

V: Lärmvorsorge, M: Machbarkeitsstudie)

Offenbach am Main

Anzahl der Einwohnenden: 126.658

Anzahl der Belasteten für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)

45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	≥ 70
7.341	3.646	2.585	1.069	229	8

Anzahl der Belasteten für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)

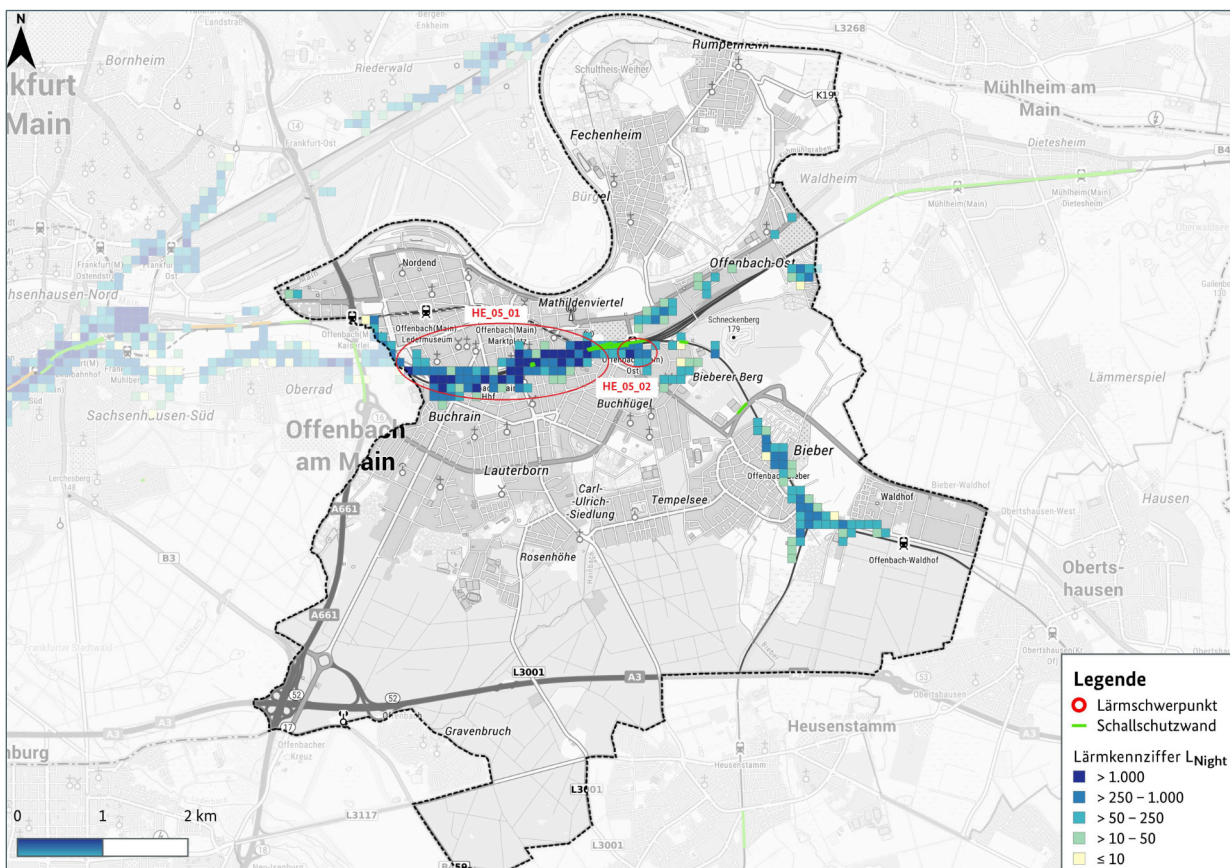
55-59	60-64	65-69	70-74	≥ 75
4.683	2.804	1.876	485	35

Pegelbereich in dB(A)	Belastete			
	Fläche (km ²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude
> 55	5,807	4.707	14	0
> 65	1,249	1.141	7	0
> 75	0,173	17	0	0

geschätzte Fälle starker HA*/HSD**

L_{DEN}	L_{Night}	L_{DEN}	L_{Night}
1.939	904	60.521	79.969

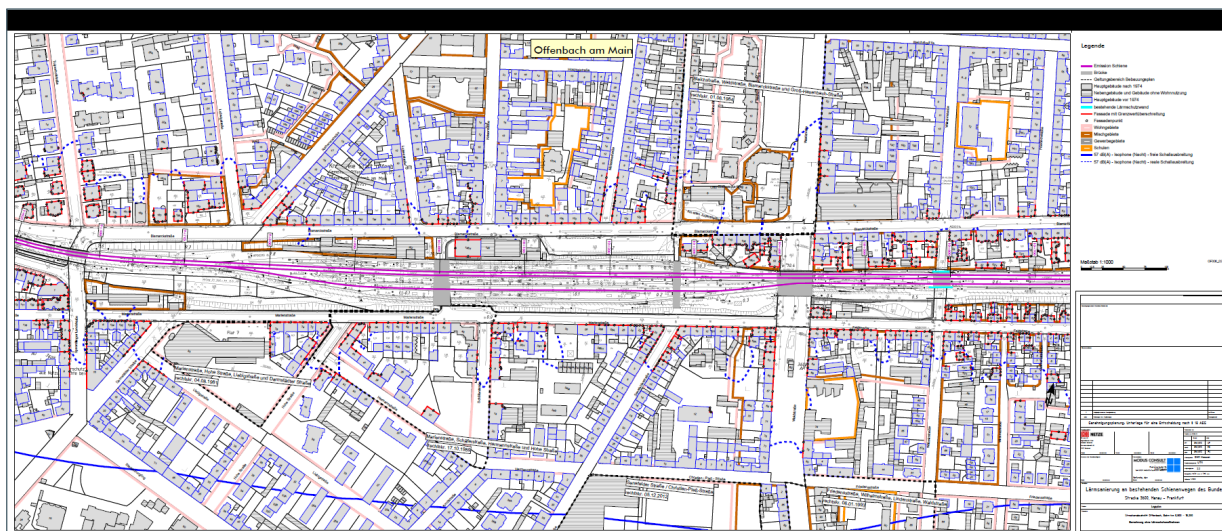
*Belästigung (high annoyance) / **Schlafstörung (high sleep disturbance)



Stellungnahme des Ballungsraumes Offenbach am Main

Die Stadt Offenbach ist in mehreren bevölkerungsstarken innerstädtischen Quartieren sowie mit einigen schützenswerten Einrichtungen von Schienenlärm betroffen.

Vor diesem Hintergrund wurde die Stadt 2018 in das freiwillige Lärmsanierungsprogramm der DB aufgenommen und hat in diesem Planungsprozess bereits gemeinsam mit der DB AG und der Bürgerschaft über die Ausgestaltung der anzustrebenden Lärmschutzmaßnahmen diskutiert. Im Rahmen einer Bürgerveranstaltung stellte die DB AG die Planung zur Installation von Lärmschutzwänden für den Bereich der Strecke 3600 vor. Im Rahmen der Projektplanung wurden bereits die betroffenen Liegenschaften ermittelt, die zusätzlich zur Lärmschutzwand noch einen Anspruch auf baulichen Schallschutz erheben können. Die politischen Gremien der Stadt haben am 31.01.2019 in Folge dieser Öffentlichkeitsbeteiligung einen Grundsatzbeschluss gefasst, der die Trassenquerung dezidiert in Abschnitte mit und ohne teilweise 2, teilweise 3 m hohe Lärmschutzwänden, teilweise in Alu- oder abschnittsweise in transparenter Ausführung differenziert. Dieser Beschluss liegt der DB seither vor und bildet den Ausgangspunkt der dortigen Planung. Nach Kenntnis der Stadtverwaltung wurde das Planfeststellungsverfahren, das die Umsetzung der Maßnahmen vorbereitet, noch nicht eingeleitet. Bürgerschaft und Gremienvertreter hoffen auf den Beginn in den nächsten zwei Jahren. Ob bei der DB AG inzwischen Anträge zu baulichen Schallschutzmaßnahmen eingegangen sind und von der DB AG erstattet wurden, ist der Stadt nicht bekannt. Es ist daher davon auszugehen, dass sich die Zahl der Lärmschwerpunkte (wie in der Abbildung dargestellt) seit der ersten Bürgerbeteiligung nicht verändert hat.



Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 7														
1-01	1-02	1-03	1-04	1-05	1-06	2-01	2-02	2-03	2-04	3-01	3-02	3-03	3-04	4-01
6	1	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	7	0
4-02	4-03	4-04	4-05	4-06	4-07	4-08	4-09	4-10	4-11	4-12	5-01	5-02	5-03	5-04
0	1	6	0	0	3	3	0	0	0	6	0	0	1	6
5-05	5-06	5-07	5-08	6-01	6-02	6-03	6-04	6-05	6-06	6-07	6-08	6-09	6-10	6-11
1	0	1	2	0	0	1	6	0	0	2	5	0	1	0
6-12	7-01	7-02	7-03	7-04	7-05	7-06	7-07	7-08	7-09	7-10	7-11	7-12	7-13	7-14
6	0	0	1	5	1	0	0	4	0	1	1	3	0	0
7-15	7-16	7-17	7-18	7-19	7-20	7-21	7-22	7-23	7-24	8-01	8-02	8-03	8-04	8-05
1	5	1	1	0	1	1	1	0	2	1	1	0	3	1
8-06	8-07	8-08	8-09	8-10	8-11	8-12	8-13	8-14	8-15	8-16	8-17	8-18	8-19	8-20
0	1	4	1	0	0	5	0	1	0	6	0	1	0	6
8-21	8-22	8-23	8-24	8-25	8-26	8-27	8-28	9-01	9-02	9-03	9-04	9-05	9-06	9-07
1	0	0	6	1	1	0	4	7	0	0	6	1	0	3
9-08	9-09	9-10	9-11	9-12	9-13	9-14	9-15	10-01	10-02	10-03	10-04	10-05	10-06	10-07
3	0	7	0	0	3	2	0	0	4	3	1	6	0	0
10-08	10-09	10-10	10-11	10-12	10-13	10-14	10-15	11-01	11-02	11-03	11-04	11-04	11-05	12-01
6	1	0	7	0	0	7	0	0	0	2	1	4	0	5
12-02	12-03	12-04	12-05											
2	0	0	0											

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

StrNr	Sanierungsbereich	von km	bis km	GL	SSW	Höhe	SSD	StA	WE	StP
3600	Offenbach Frankfurt am Main	8,555 13,764	11,2 14,276	2,6	4.215	3		4	0	5

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

Für den Ballungsraum Offenbach am Main liegen keine Daten in Anlage 3 (noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche) vor.

StrNr | Streckennummer, GL | Gesamtlänge an km,

aktive Schallschutzmaßnahmen: SSW | Länge der Schallschutzwand in Metern, Höhe | Höhe der Schallschutzwand in Metern,

SSD | Schienenstegdämpfer in Metern, StA¹ | Stand der Sanierung der aktiven Schallschutzmaßnahme

passive Schallschutzmaßnahmen: WE | Anzahl der Wohneinheiten, StP² | Stand der Sanierung der passiv lärmsanierten Wohneinheiten

^{1,2} *Die Maßnahme ist (1) fertiggestellt, (2) im Bau, (3) in Bearbeitung oder (4) in Planung,

(5) Durchführung einer schalltechnischen Untersuchung und (6) geprüft ohne Umsetzung

Oldenburg

Anzahl der Einwohnenden: 167.081

Anzahl der Belasteten für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)

45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	≥ 70
2.831	2.075	454	42	13	0

Anzahl der Belasteten für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)

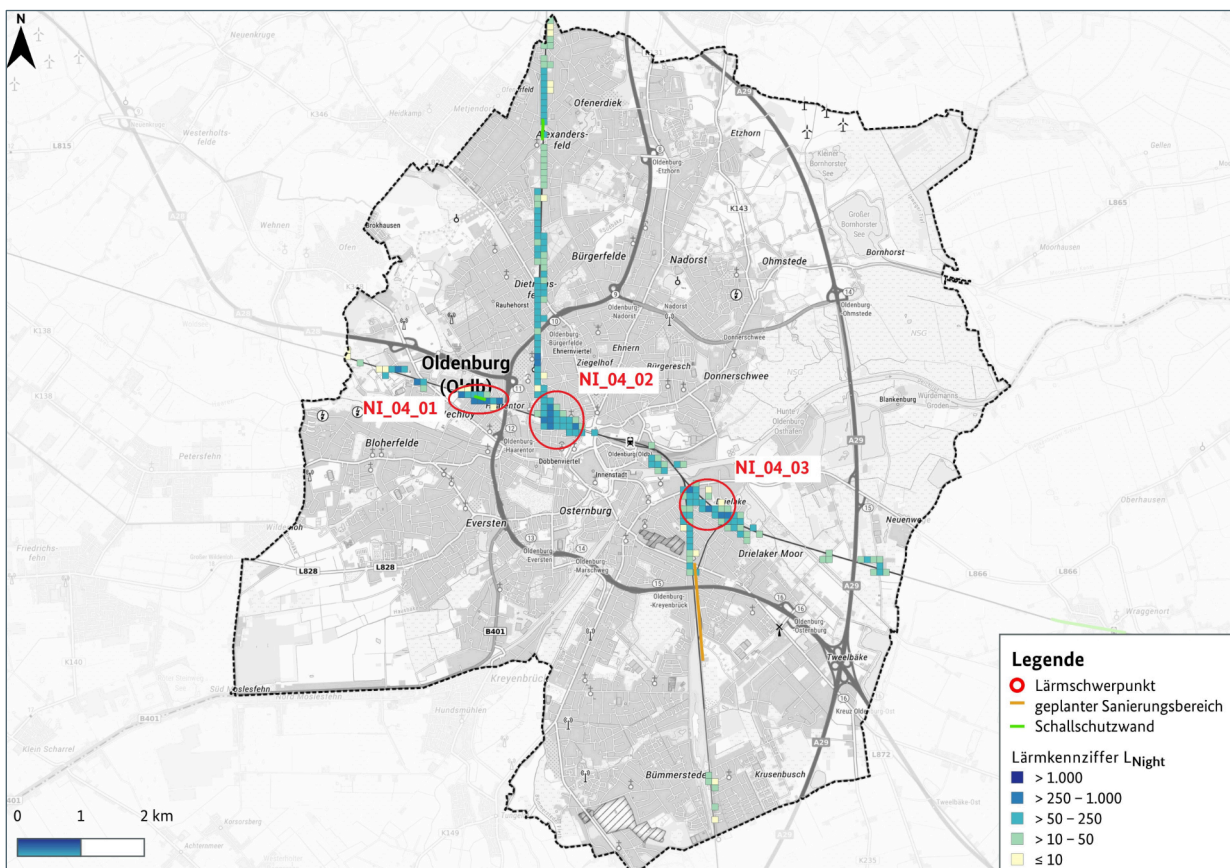
55-59	60-64	65-69	70-74	≥ 75
2.447	1.182	133	27	3

Pegelbereich in dB(A)	Belastete			
	Fläche (km ²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude
> 55	3,745	1.806	7	0
> 65	0,687	78	1	0
> 75	0,007	2	0	0

geschätzte Fälle starker HA*/HSD**

L _{DEN}	L _{Night}	L _{DEN}	L _{Night}
622	230	15.289	20.973

*Belästigung (high annoyance) / **Schlafstörung (high sleep disturbance)



Stellungnahme des Ballungsraumes Oldenburg

Die Stadt Oldenburg mit über 170.000 Einwohnern ist durch die ostwestlich verlaufende Eisenbahnstrecke Bremen – Oldenburg – Norddeich und die nordsüdliche Bahnstrecke Wilhelmshaven – Oldenburg – Osnabrück starken Lärmbelastungen durch Zugverkehre ausgesetzt. Die 27 km Bahngleise, die durch das Stadtgebiet verlaufen, tangieren umfangreiche Wohn- und Erholungsgebiete Oldenburgs. Betroffen sind neben zahlreichen privaten Haushalten auch beliebte öffentliche Plätze wie der Pferdemarkt im Stadtzentrum und städtische Erholungsgebiete wie die Grünflächen am Drielaker See, der Bürgerbusch oder der Botanische Garten. Die hohe Zahl von betroffenen Bürgern in Oldenburg erfordert eine umfangreiche Lärminderung des Schienenverkehrs.

An der Ausbaustrecke Oldenburg-Wilhelmshaven (ABS OL-WHV, Trasse 1522) wurde der Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner vor Bahnlärm im Rahmen der Lärmvorsorge in den vergangenen Jahren weitestgehend hergestellt. Auf einer Länge von 8 Kilometern sind beidseitig zur Bahntrasse 1522 Lärmschutzwände in drei oder vier Meter Höhe realisiert worden. An dieser Ausbaustrecke fehlen bis zur Fertigstellung noch Teilabschnitte im Bereich der Eisenbahnüberführung Alexanderstraße und am Bahnübergang Am Stadtrand. Für einen Teilabschnitt der Bahnstrecke Oldenburg-Leer (Trasse 1520) zwischen dem Pferdemarkt und der Auguststraße werden ebenfalls im Rahmen der Lärmvorsorge noch Lärmschutzwände errichtet. Eine Weiterführung von Lärmschutzmaßnahmen an der Trasse 1520 bis zur Stadtgrenze wäre sinnvoll und notwendig, zumal hierüber auch wesentliche Güterverkehre abgewickelt werden.

Durch den Betrieb des JadeWeserPorts Wilhelmshaven ist weiterhin eine Zunahme des Güterverkehrs zu erwarten. Der weiterführende Bahnverkehr Richtung Bremen wird die Trasse 1500 dadurch ebenfalls hoch belasten, wodurch zahlreiche Wohngebäude betroffen sein werden. Bereits 2014 sind an der Bahnstrecke Oldenburg-Bremen zu hohe Lärmbelastungen, die eine Lärmsanierung ausgelöst haben, festgestellt worden. Eine Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen ist bisher nicht erfolgt, so dass für die Bahntrasse 1500 die Lärmsanierungsmaßnahmen in Abstimmung mit der Stadt Oldenburg unbedingt erneut aufgenommen werden müssen.

Für den aktuellen Lärmaktionsplan ist die in den fünfziger Jahren erbaute denkmalgeschützte Eisenbahnrollklappbrücke über die Hunte auf den Strecken Oldenburg – Bremen und Oldenburg – Osnabrück von besonderer Relevanz. Die massive Stahlkonstruktion der Brücke verfügt über keinerlei Lärmschutzmaßnahmen, so dass die Geräusche der Zugpassagen weit in die umliegenden Wohngebiete hineinschallen. Seit Jahrzehnten widmet sich die Bahn an anderen Brückenstandorten erfolgreich dem Problem, Brückendröhnen zu minimieren. Die Stadt Oldenburg sieht einen großen Handlungsbedarf des Eisenbahnbundesamtes, eine Lärmsanierung der Oldenburger Eisenbahnrollklappbrücke zu forcieren.

Für Oldenburg besteht aktuell folgender Handlungsbedarf für weitere Lärmschutzmaßnahmen:

- Sanierung der Eisenbahnrollklappbrücke über die Hunte
- Aktiver und passiver Lärmschutz für die Bahntrasse 1500 Oldenburg – Bremen
- Aktiver und passiver Lärmschutz für die Bahntrasse 1520 Oldenburg – Leer

Im Spannungsfeld zwischen erforderlichen aktiven Lärmschutzmaßnahmen und deren Auswirkungen auf die betroffenen Teile des Stadtbildes ist die Stadt Oldenburg an einer abgestimmten, konstruktiven und innovativen Lösungsentwicklung gemeinsam mit der DB AG sehr interessiert.



Eisenbahnrollklappbrücke über die Hunte auf der Strecke Oldenburg – Bremen. Massive Stahlkonstruktion bisher ohne Lärmschutzmaßnahmen. Quelle: Fachdienst Städtebau und Stadterneuerung, Oldenburg

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

[illegible]

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

StrNr	Sanierungsbereich	von km	bis km	GL	SSW	Höhe	SSD	StA	WE	StP
1500	Oldenburg Ost	0	4,9	4,9	1.655	3		5	0	5
1522	Oldenburg West	0	1,2	1,2	0	-		5	0	5

StrNr | Streckennummer, **GL** | Gesamtlänge an km,

aktive Schallschutzmaßnahmen: **SSW** | Länge der Schallschutzwand in Metern, **Höhe** | Höhe der Schallschutzwand in Metern,

SSD | Schienenstegdämpfer in Metern, **StA**¹ | Stand der Sanierung der aktiven Schallschutzmaßnahme

passive Schallschutzmaßnahmen: **WE** | Anzahl der Wohneinheiten, **StP**² | Stand der Sanierung der passiv lärmsanierten Wohneinheiten

^{1,2} *Die Maßnahme ist (1) fertiggestellt, (2) im Bau, (3) in Bearbeitung oder (4) in Planung,

(5) Durchführung einer schalltechnischen Untersuchung und (6) geprüft ohne Umsetzung

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	von km	bis km	GL	PKZ	Bem
-	1502	Oldenburg (Oldb)		30006	1,7	2,4	0,7	19,842	-
-	1502	Oldenburg (Oldb)	1511	30006	2,4	3,6	1,2	19,842	-
-	1502	Oldenburg (Oldb)	1511	30006	3,6	3,9	0,3	19,842	-
-	1502	Oldenburg (Oldb)		30006	3,9	4	0,1	19,842	-
-	1502	Oldenburg (Oldb)		30006	4,652	4,752	0,1	19,842	-
-	1502	Oldenburg (Oldb)		30006	4,771	4,8	0,029	19,842	-
-	1502	Oldenburg (Oldb)		30006	4,8	6,8	2	19,842	-
-	1520	Oldenburg (Oldb)		30006	1,176	1,796	0,62	19,842	-
-	1520	Oldenburg (Oldb)		30006	1,8	2,1	0,3	19,842	-
-	1520	Oldenburg (Oldb)		30006	2,1	2,9	0,8	19,842	-
-	1520	Oldenburg (Oldb)		30006	2,9	2,963	0,063	19,842	-
-	1520	Oldenburg (Oldb)		30006	3,077	3,3	0,223	19,842	-
-	1520	Oldenburg (Oldb)		30006	3,3	3,6	0,3	19,842	-
-	1520	Oldenburg (Oldb)		30006	3,6	3,7	0,1	19,842	-
-	1520	Oldenburg (Oldb)		30006	3,7	4,2	0,5	19,842	-
-	1520	Oldenburg (Oldb)		30006	4,2	4,205	0,005	19,842	-
-	1520	Oldenburg (Oldb)		30006	4,41	4,51	0,1	19,842	-
-	1520	Oldenburg (Oldb)		30006	4,514	4,699	0,185	19,842	-
-	1522	Oldenburg (Oldb)		30006	1,2	1,6	0,4	19,842	V
-	1522	Oldenburg (Oldb)		30006	1,6	7	5,4	19,842	V
-	1522	Oldenburg (Oldb)		30006	7	7,633	0,633	19,842	V

LP-Nr | Nummer der Lärmschwerpunkte, **StrNr** | Streckennummer, **SaAb** | Nummer des Sanierungsabschnittes

GL | Gesamtlänge an km, **PKZ**= Priorisierungskennziffer des Sanierungsabschnittes

Bem | Bemerkung (X65: auf 65 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A), X57: auf 57 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A),

V: Lärmvorsorge, M: Machbarkeitsstudie)

Osnabrück

Anzahl der Einwohnenden: 164.374

Anzahl der Belasteten für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)

45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	≥ 70
8.987	3.853	1.454	464	42	1

Anzahl der Belasteten für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)

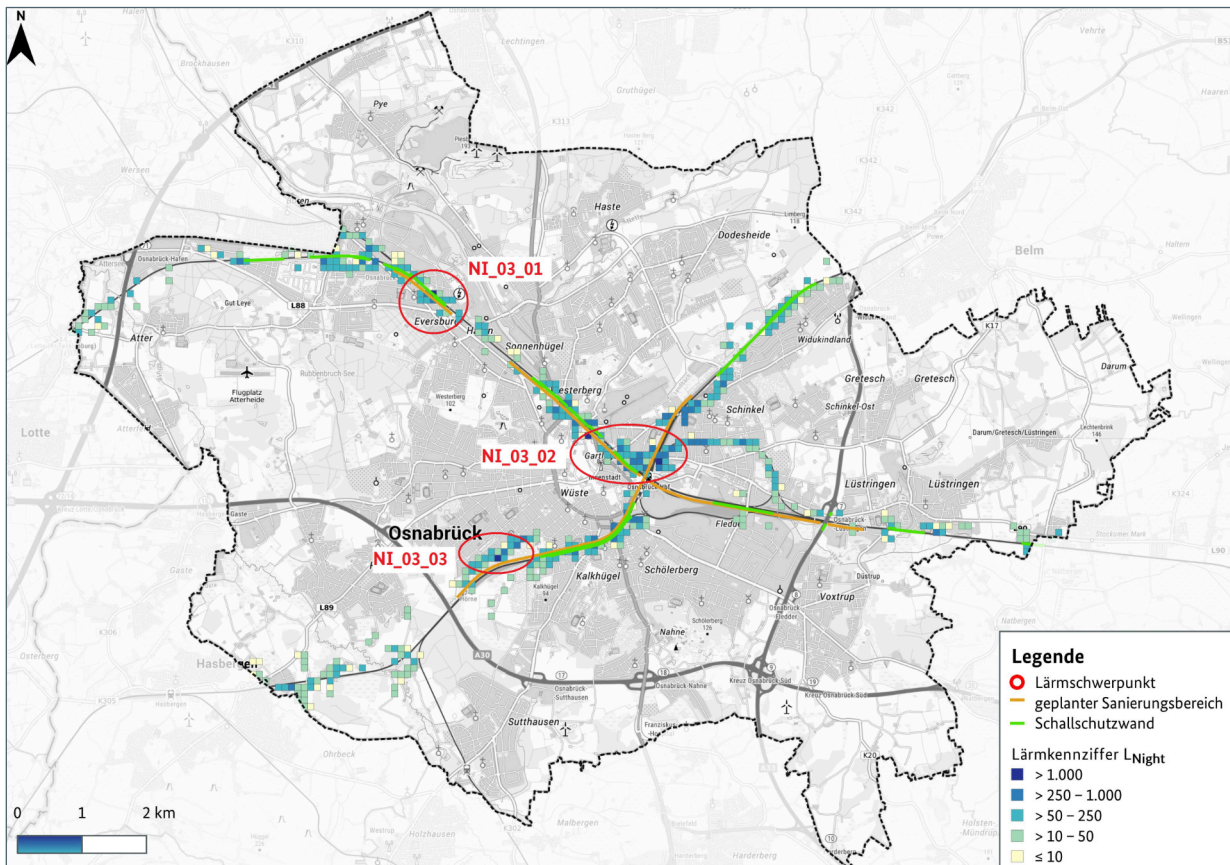
55-59	60-64	65-69	70-74	≥ 75
4.960	1.982	546	201	4

Pegelbereich in dB(A)	Belastete			
	Fläche (km ²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude
> 55	13,714	3.663	13	0
> 65	3,264	357	2	0
> 75	0,403	2	0	0

geschätzte Fälle starker HA*/HSD**

L_{DEN}	L_{Night}	L_{DEN}	L_{Night}
1.310	591	33.851	53.258

*Belästigung (high annoyance) / **Schlafstörung (high sleep disturbance)



Stellungnahme des Ballungsraumes Osnabrück

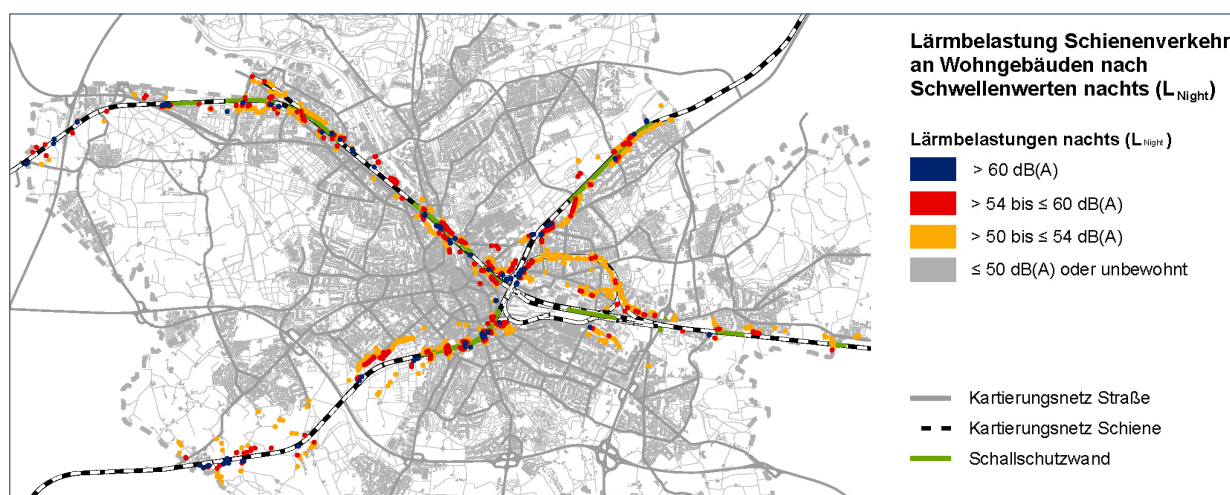
Im Ballungsraum Osnabrück sind nach der Lärmstatistik aus der Lärmkartierung der 4. Runde des EBA 2022 von Lärmbelastungen $L_{DEN} > 70$ dB(A) 210 Einwohner betroffen, ab einem $L_{DEN} > 65$ dB(A) 755 Einwohner. Bei ausschließlicher Betrachtung des Nachtzeitraums sind von Lärmbelastungen $L_{Night} > 60$ dB(A) 508 Einwohner betroffen, ab einem $L_{Night} > 55$ dB(A) 2.053 Einwohner.

An den Haupteisenbahnstrecken in Osnabrück (ohne die Nebenstrecke „Schinkelkurve“) sind die Belastetenzahlen bei einem $L_{Night} > 60$ dB(A) nahezu identisch wie mit der „Schinkelkurve“, bei einem $L_{Night} > 55$ dB(A) um 92 Einwohner geringer.

Ggü. der letzten Kartierung sind die ermittelten Lärmbelastungen sowie die Anzahl der Lärmbetroffenen in Osnabrück deutlich geringer. Ein direkter Vergleich der Kartierungen ist aber nicht möglich, da sich in der Lärmkartierung der 4. Runde die Berechnungsvorschriften mit der europaweit vereinheitlichten Methode CNOSSOS geändert haben.

Die nachfolgende Karte zeigt die aktuellen Kartierungsergebnisse mit den Lärmbelastungen an Wohngebäuden. Deutlich wird, dass in bebauten Bereichen entlang der Schienenstrecken in Osnabrück etwas unter der Hälfte der kartierten Gebäude (> 50 dB(A)) über den mit dem Bundeshaushalt 2021 erneut abgesenkten Auslösewerten für die Lärmsanierung (für den Nachtzeitraum 54 dB(A) - rot und blau markierte Gebäude) liegen. Ein wichtiger Grund für die sich deutlich verändert darstellende Lärmbelastung ist - neben den geänderten Berechnungsvorschriften -, dass für die Runde 4 der Lärmkartierung bundesweit bei den Güterwaggons ein Umrüstgrad von 100% auf Bremsen mit so genannten LowNoise/LowFriction-Bremsklötzen (LL-Sohlen) angesetzt wurden. Durch diese sind die Lärmbelastungen durch Güterverkehr stark gesunken.

Aktuelle Maßnahme zur Lärmminderung des Schienenverkehrs in Osnabrück ist die neue Lärmschutzwand im Landwehrviertel, diese ist in der Kartierung noch nicht berücksichtigt.



Die im Rahmen der Lärmkartierung der 4. Runde berechneten Indizes zur Schienenverkehrslärmbelastung sind nicht mit Werten vergleichbar, die nach der 16. BImSchV beziehungsweise Schall 03 berechnet werden, wie es bei der Lärmsanierung der Fall ist. Daher stellen die oben getätigten Aussagen nur Anhaltswerte für den Handlungsbedarf entsprechend Lärmsanierungsprogramm dar.

Im aktuellen Gesamtkonzept Lärmsanierung Schiene 2022, das auf einer Prognose 2030 des Schienenverkehrslärms beruht, ist der Bereich „Osnabrück – Hasbergen – Bissendorf – Lotte“ mit den Schienenstrecken 1502, 2200 und 2992 in Anlage 3 als noch zu bearbeitender Lärmsanierungsbereich benannt, der Bereich weist eine mittlere Priorisierungskennziffer (PKZ) auf. Viele Abschnitte des Sanierungsbereichs wurden bereits mit passiven und/oder aktiven Maßnahmen auf 65 dB (A) lärmsaniert und sind auf den aktuellen Auslösewert 54 dB (A) nachzusaniieren. Aufgrund des dokumentierten Handlungsbedarfs im Lärmsanierungsprogramm fordert die Stadt Osnabrück die DB Netz AG als Träger des Programms „Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“ auf, zeitnah weitere Maßnahmen zur Lärmsanierung entlang der Schienenstrecken – auch unter Berücksichtigung der Schinkelkurve – in Osnabrück umzusetzen.

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 1														
1-01	1-02	1-03	1-04	1-05	1-06	2-01	2-02	2-03	2-04	3-01	3-02	3-03	3-04	4-01
0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0
4-02	4-03	4-04	4-05	4-06	4-07	4-08	4-09	4-10	4-11	4-12	5-01	5-02	5-03	5-04
0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0
5-05	5-06	5-07	5-08	6-01	6-02	6-03	6-04	6-05	6-06	6-07	6-08	6-09	6-10	6-11
0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0
6-12	7-01	7-02	7-03	7-04	7-05	7-06	7-07	7-08	7-09	7-10	7-11	7-12	7-13	7-14
1	0	0	0	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0
7-15	7-16	7-17	7-18	7-19	7-20	7-21	7-22	7-23	7-24	8-01	8-02	8-03	8-04	8-05
1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0
8-06	8-07	8-08	8-09	8-10	8-11	8-12	8-13	8-14	8-15	8-16	8-17	8-18	8-19	8-20
1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	1
8-21	8-22	8-23	8-24	8-25	8-26	8-27	8-28	9-01	9-02	9-03	9-04	9-05	9-06	9-07
0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	1	0	1
9-08	9-09	9-10	9-11	9-12	9-13	9-14	9-15	10-01	10-02	10-03	10-04	10-05	10-06	10-07
0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	1	0	1	0	0
10-08	10-09	10-10	10-11	10-12	10-13	10-14	10-15	11-01	11-02	11-03	11-04	11-04	11-05	12-01
1	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	1
12-02	12-03	12-04	12-05											
0	0	0	0											

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

StrNr	Sanierungsbereich	von km	bis km	GL	SSW	Höhe	SSD	StA	WE	StP
2200	Osnabrück-Widukindland	119,7	122,2	2,5	2.595	2		1	4	1
2200	Osnabrück -Hörne -CityI -CityII	110,6 115,3 118,8	113 118,2 119,2	5,7	2.847	2		1	89	1
2992	Osnabrück Ost-West (Lüstringen)	126,2	142,8	16,6	5.756	3		1	163	1

StrNr | Streckennummer, GL | Gesamtlänge an km,

aktive Schallschutzmaßnahmen: SSW | Länge der Schallschutzwand in Metern, Höhe | Höhe der Schallschutzwand in Metern,

SSD | Schienenstegdämpfer in Metern, StA¹ | Stand der Sanierung der aktiven Schallschutzmaßnahme

passive Schallschutzmaßnahmen: WE | Anzahl der Wohneinheiten, StP² | Stand der Sanierung der passiv lärmsanierten Wohneinheiten

^{1,2} *Die Maßnahme ist (1) fertiggestellt, (2) im Bau, (3) in Bearbeitung oder (4) in Planung,

(5) Durchführung einer schalltechnischen Untersuchung und (6) geprüft ohne Umsetzung

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	von km	bis km	GL	PKZ	Bem
NI_03_01	2992	Osnabrück	1502	30045	136,3	137,318	1,018	48,815	X65
NI_03_01	2992	Osnabrück	1502	30045	137,318	137,41	0,092	48,815	X65
NI_03_02	2200	Osnabrück	1600, 1602, 1621, 1622, 2950, 2992	30045	117,3	118,8	1,5	48,815	X65
NI_03_02	2992	Osnabrück	1602, 1622	30045	132,456	133	0,544	48,815	X65
NI_03_02	2992	Osnabrück	1602	30045	133	135,1	2,1	48,815	X65
NI_03_03	2200	Osnabrück	2950	30045	114,1	115,3	1,2	48,815	X65
-	1502	Osnabrück		30045	106,873	106,9	0,027	48,815	-
-	1502	Osnabrück		30045	106,9	107,1	0,2	48,815	-
-	1502	Osnabrück		30045	107,1	107,773	0,673	48,815	-
-	1502	Osnabrück		30045	108,062	108,066	0,004	48,815	-
-	2200	Osnabrück		30045	110,729	111,1	0,371	48,815	X65
-	2200	Osnabrück		30045	111,1	111,5	0,4	48,815	X65
-	2200	Osnabrück		30045	111,5	112	0,5	48,815	X65
-	2200	Osnabrück		30045	112,013	112,1	0,087	48,815	X65
-	2200	Osnabrück		30045	112,1	112,3	0,2	48,815	X65
-	2200	Osnabrück		30045	112,3	112,397	0,097	48,815	X65
-	2200	Osnabrück		30045	112,448	112,5	0,052	48,815	X65
-	2200	Osnabrück		30045	112,5	113	0,5	48,815	X65
-	2200	Osnabrück		30045	113	113,023	0,023	48,815	-
-	2200	Osnabrück		30045	113,143	113,518	0,375	48,815	-
-	2200	Osnabrück	1620, 2950	30045	115,3	117,3	2	48,815	X65
-	2200	Osnabrück	1602	30045	118,8	119,2	0,4	48,815	X65
-	2200	Osnabrück		30045	119,2	119,7	0,5	48,815	X65
-	2200	Osnabrück		30045	119,7	122,2	2,5	48,815	X65
-	2992	Osnabrück		30045	126,234	126,6	0,366	48,815	X65
-	2992	Osnabrück		30045	126,6	126,699	0,099	48,815	
-	2992	Osnabrück		30045	126,868	126,968	0,1	48,815	
-	2992	Osnabrück		30045	127,039	127,4	0,361	48,815	
-	2992	Osnabrück		30045	127,4	128,9	1,5	48,815	X65
-	2992	Osnabrück	1620	30045	128,9	129,4	0,5	48,815	X65
-	2992	Osnabrück	1620, 1622	30045	129,562	129,6	0,038	48,815	-
-	2992	Osnabrück	1611, 1620, 1622	30045	129,6	129,7	0,1	48,815	X65
-	2992	Osnabrück	1611, 1620, 1622	30045	129,7	129,8	0,1	48,815	X65
-	2992	Osnabrück	1611, 1622	30045	129,8	130,4	0,6	48,815	X65
-	2992	Osnabrück	1600, 1622	30045	130,4	130,7	0,3	48,815	-
-	2992	Osnabrück	1600, 1622	30045	130,7	130,9	0,2	48,815	X65
-	2992	Osnabrück	1600, 1622	30045	130,9	131,5	0,6	48,815	-
-	2992	Osnabrück	1600, 1622	30045	131,5	131,6	0,1	48,815	X65
-	2992	Osnabrück	1600, 1622	30045	131,6	131,865	0,265	48,815	-
-	2992	Osnabrück	1600, 1622	30045	131,866	132,234	0,368	48,815	X65
-	2992	Osnabrück		30045	135,1	135,4	0,3	48,815	X65
-	2992	Osnabrück		30045	135,4	136	0,6	48,815	X65
-	2992	Osnabrück		30045	136	136,1	0,1	48,815	X65
-	2992	Osnabrück		30045	136,1	136,3	0,2	48,815	X65
-	2992	Osnabrück		30045	137,41	138,2	0,79	48,815	X65
-	2992	Osnabrück		30045	138,2	138,8	0,6	48,815	X65
-	2992	Osnabrück		30045	138,8	139,2	0,4	48,815	X65
-	2992	Osnabrück		30045	139,2	140	0,8	48,815	X65
-	2992	Osnabrück		30045	140	140,1	0,1	48,815	X65
-	2992	Osnabrück		30045	140,1	140,3	0,2	48,815	X65
-	2992	Osnabrück		30045	140,3	140,554	0,254	48,815	
-	2992	Osnabrück		30045	140,792	140,87	0,078	48,815	
-	2992	Osnabrück		30045	140,87	140,9	0,03	48,815	X65
-	2992	Osnabrück		30045	140,9	141	0,1	48,815	X65
-	2992	Osnabrück		30045	141	141,1	0,1	48,815	X65
-	2992	Osnabrück		30045	141,1	141,25	0,15	48,815	X65
-	2992	Osnabrück		30045	141,268	141,46	0,192	48,815	
-	2992	Osnabrück		30045	141,46	141,57	0,11	48,815	X65
-	2992	Osnabrück		30045	141,57	141,581	0,011	48,815	
-	2992	Osnabrück		30045	141,6	141,7	0,1	48,815	X65
-	2992	Osnabrück		30045	141,7	141,77	0,07	48,815	X65
-	2992	Osnabrück		30045	142	142,6	0,6	48,815	X65
-	2992	Osnabrück		30045	142,6	142,728	0,128	48,815	X65

LP-Nr | Nummer der Lärmschwerpunkte, **StrNr** | Streckennummer, **SaAb** | Nummer des Sanierungsabschnittes

GL | Gesamtlänge an km, **PKZ** = Priorisierungskennziffer des Sanierungsabschnittes

Bem | Bemerkung (X65: auf 65 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A), X57: auf 57 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A),

V: Lärmvorsorge, M: Machbarkeitsstudie)

Pforzheim

Anzahl der Einwohnenden: 124.289

Anzahl der Belasteten für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)

45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	≥ 70
1.998	1.250	997	362	6	0

Anzahl der Belasteten für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)

55-59	60-64	65-69	70-74	≥ 75
1.457	1.040	554	99	0

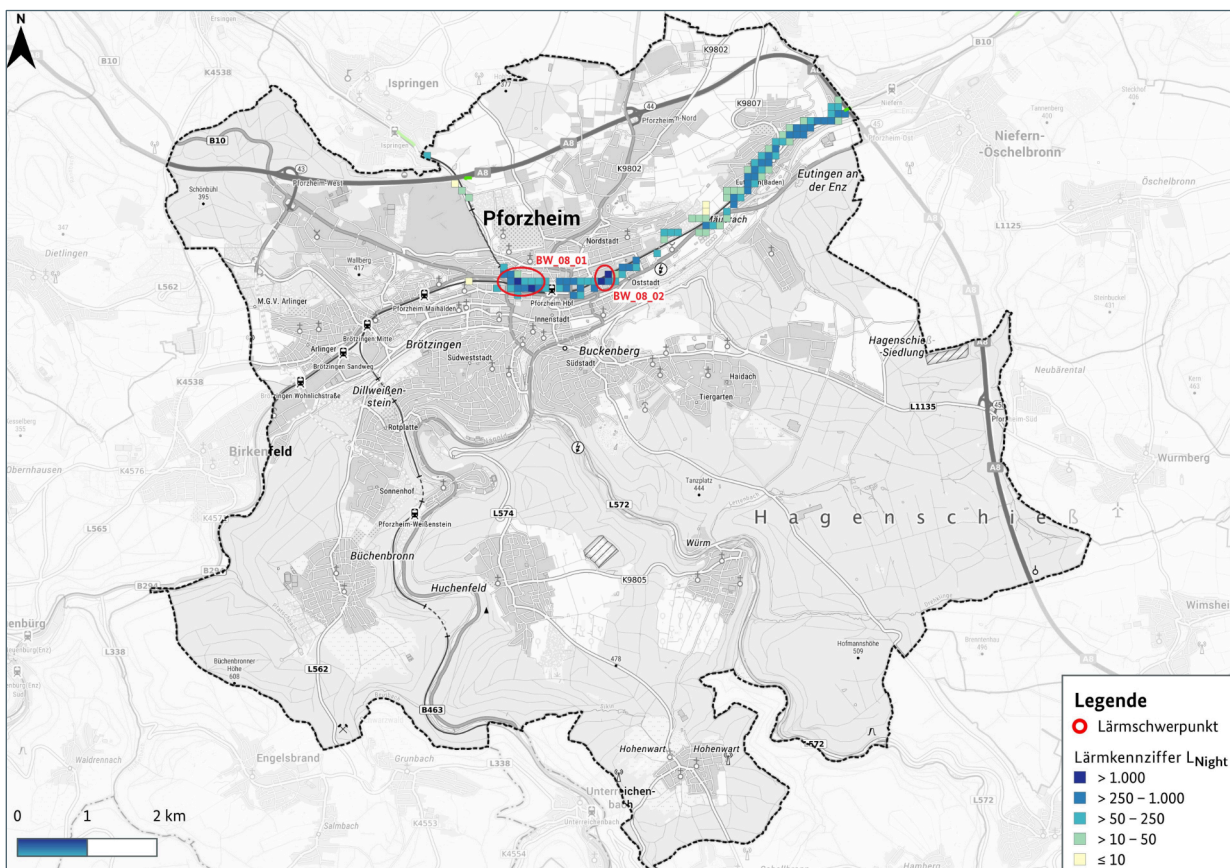
Pegelbereich in dB(A)	Belastete			
	Fläche (km ²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude
> 55	1,416	1.500	3	0
> 65	0,474	311	2	0
> 75	0,013	0	0	0

geschätzte Fälle starker HA*/HSD**

L_{DEN}	L_{Night}	L_{DEN}	L_{Night}
604	301	18.525	27.000

Lärmkennziffer (LKZ)

*Belästigung (high annoyance) / **Schlafstörung (high sleep disturbance)



Stellungnahme des Ballungsraumes Pforzheim

Im Ballungsraum Pforzheim verlaufen die Bahnstrecken Karlsruhe – Pforzheim – Mühlacker (Streckenummer 4200) und Pforzheim – Hochdorf (Streckenummer 4850).

Die Strecke 4200 durchquert von der nordwestlichen Gemarkungsgrenze kommend die Ortslagen der Kernstadt von Pforzheim und des Ortsteils Eutingen von Westen nach Osten. Zahlreiche Wohnhäuser grenzen dabei unmittelbar an die Bahnstrecke an. Lärmschutzeinrichtungen sind bisher nicht vorhanden.

Die Strecke 4850 verläuft vom Hauptbahnhof ca. 700 m in westlicher Richtung, wird dann durch eine nicht bundeseigene Schienenstrecke unterbrochen, um dann außerhalb der Bebauung nach Süden bis zur Gemarkungsgrenze weiterzuführen.

Durch den Schienenlärm an der Strecke 4200 sind tags ca. 650 und nachts mehr als 1360 Menschen Lärmpegeln über den Auslösewerten ($LDEN > 65 \text{ dB(A)}$, $LNight > 55 \text{ dB(A)}$) ausgesetzt. Insbesondere im Ortsteil Eutingen, teilweise aber auch in der Kernstadt, kommt noch hinzu, dass die Betroffenen darüber hinaus auch durch hohe, ebenfalls die Auslösewerte überschreitende Lärmpegel, verursacht durch Straßenverkehrslärm, beeinträchtigt werden. Die Gebäude haben dadurch keine ruhigen Fassaden, sondern sind von mehreren Seiten mit hohen Lärmpegeln beaufschlagt.

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung Stufe 3 für den Ballungsraum Pforzheim gingen bei uns auch zahlreiche Rückmeldungen aus der Bevölkerung, unter anderem von der Hauptstraße und Gartenstadt (südlich der Bahnlinie), aber auch von der Fritz-Neuert-Straße, dem Brömachweg und der Igelsbachsiedlung (nördlich der Bahnlinie) des Ortsteils Eutingen, ein, die sich mit der Lärmbelastung durch die vorhandenen Schienenstrecken auseinandersetzen. Dabei wird insbesondere die Mehrfachbelastung durch den Schienenverkehr, den Straßenverkehr und teilweise auch durch Gewerbelärm beklagt und neben Maßnahmen zur Verminderung des Straßenverkehrslärms auch Lärmschutzwände an der Bahnlinie sowie lärmarme Güterwaggons gefordert. Diese Maßnahmen zur Verminderung des Bahn lärms liegen nicht in der Zuständigkeit der Ballungsraumkommune. Die Möglichkeiten kommunaler Lärminderungsmaßnahmen, z.B. durch entsprechende Bebauungsplanungen angrenzend an die Schienenstrecken, sind begrenzt, da gewachsene Siedlungsstrukturen betroffen sind, die nur in geringem Umfang durch eine Neubebauung und damit einer städtebaulichen Einflussnahme zur Verfügung stehen.

Seit vielen Jahren werden für die Schienenstrecke 4200 Lärmschutzmaßnahmen (Schallschutzwände) geplant, ohne dass es bisher einen konkreten Zeitpunkt für die Verwirklichung dieser Maßnahmen gibt. Dies ist der Bevölkerung kaum mehr vermittelbar. Zum Schutz unserer Bevölkerung spricht sich die Stadt Pforzheim deshalb für eine zügigere Umsetzung der erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen aus.

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 17														
1-01	1-02	1-03	1-04	1-05	1-06	2-01	2-02	2-03	2-04	3-01	3-02	3-03	3-04	4-01
15	1	0	0	0	1	16	1	0	0	1	1	2	13	0
4-02	4-03	4-04	4-05	4-06	4-07	4-08	4-09	4-10	4-11	4-12	5-01	5-02	5-03	5-04
2	8	6	1	1	8	4	0	1	5	11	1	3	10	2
5-05	5-06	5-07	5-08	6-01	6-02	6-03	6-04	6-05	6-06	6-07	6-08	6-09	6-10	6-11
0	1	3	13	1	2	7	2	0	2	8	6	0	4	4
6-12	7-01	7-02	7-03	7-04	7-05	7-06	7-07	7-08	7-09	7-10	7-11	7-12	7-13	7-14
7	0	1	5	10	3	5	3	2	9	4	0	0	3	3
7-15	7-16	7-17	7-18	7-19	7-20	7-21	7-22	7-23	7-24	8-01	8-02	8-03	8-04	8-05
5	3	8	2	2	1	6	3	1	3	4	3	4	3	1
8-06	8-07	8-08	8-09	8-10	8-11	8-12	8-13	8-14	8-15	8-16	8-17	8-18	8-19	8-20
5	5	3	0	2	7	7	0	3	5	8	3	4	4	3
8-21	8-22	8-23	8-24	8-25	8-26	8-27	8-28	9-01	9-02	9-03	9-04	9-05	9-06	9-07
1	5	6	3	3	6	3	3	9	8	0	13	3	0	10
9-08	9-09	9-10	9-11	9-12	9-13	9-14	9-15	10-01	10-02	10-03	10-04	10-05	10-06	10-07
5	1	10	5	0	1	6	8	0	9	8	2	12	0	2
10-08	10-09	10-10	10-11	10-12	10-13	10-14	10-15	11-01	11-02	11-03	11-04	11-04	11-05	12-01
11	2	3	12	0	0	14	1	1	1	2	1	11	1	3
12-02	12-03	12-04	12-05											
6	8	0	0											

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

StrNr	Sanierungsbereich	von km	bis km	GL	SSW	Höhe	SSD	StA	WE	StP
4200	Pforzheim-Eutingen	23,3	31,4	8,1	7.892	3		4	0	5

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

Für den Ballungsraum Pforzheim liegen keine Daten in Anlage 3 (noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche) vor.

StrNr | Streckennummer, **GL** | Gesamtlänge an km,

aktive Schallschutzmaßnahmen: SSW | Länge der Schallschutzwand in Metern, **Höhe** | Höhe der Schallschutzwand in Metern,

SSD | Schienenstegdämpfer in Metern, **StA**¹ | Stand der Sanierung der aktiven Schallschutzmaßnahme

passive Schallschutzmaßnahmen: WE | Anzahl der Wohneinheiten, **StP**² | Stand der Sanierung der passiv lärmsanierten Wohneinheiten

^{1,2} *Die Maßnahme ist (1) fertiggestellt, (2) im Bau, (3) in Bearbeitung oder (4) in Planung,

(5) Durchführung einer schalltechnischen Untersuchung und (6) geprüft ohne Umsetzung

Potsdam

Anzahl der Einwohnenden: 175.710

Anzahl der Belasteten für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)

45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	≥ 70
8.758	3.660	1.402	245	10	0

Anzahl der Belasteten für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)

55-59	60-64	65-69	70-74	≥ 75
5.290	1.943	741	45	0

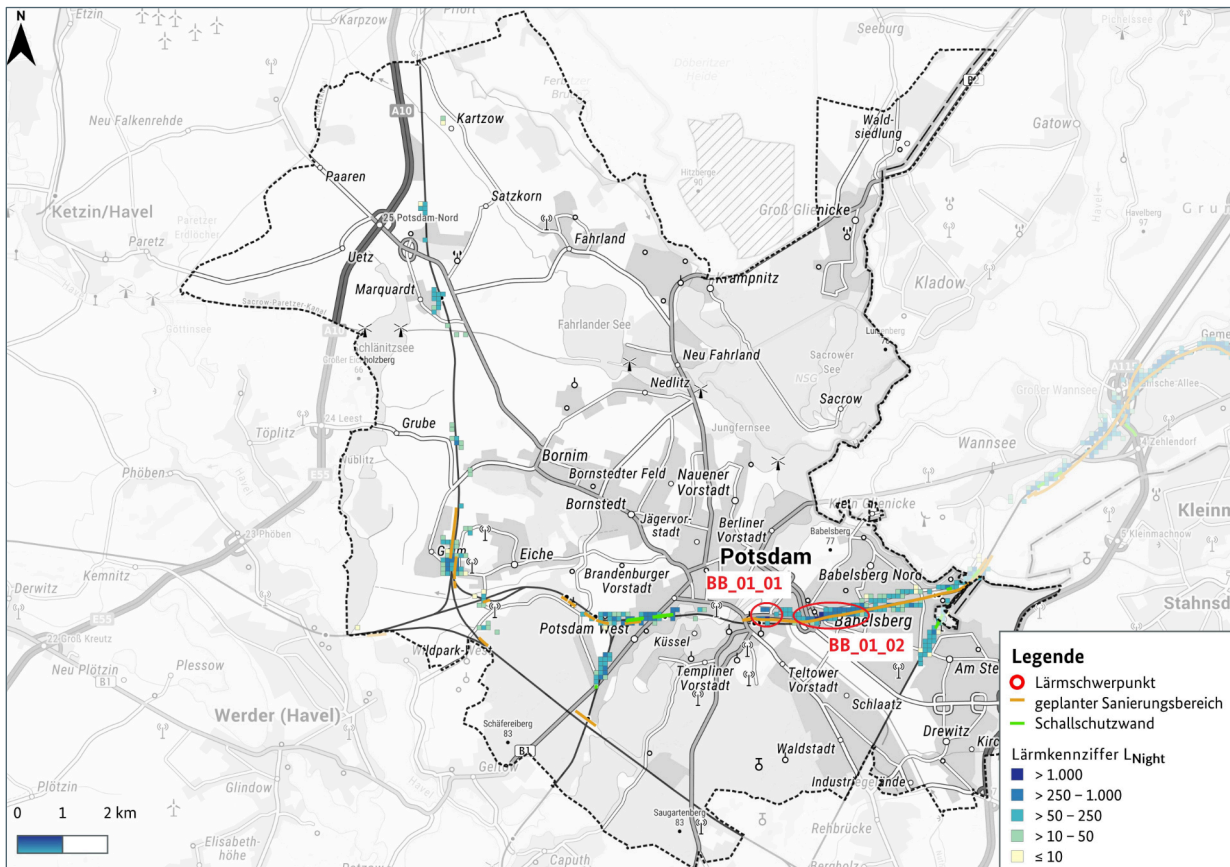
Pegelbereich in dB(A)	Belastete			
	Fläche (km ²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude
> 55	19,523	3.819	36	2
> 65	3,584	375	2	0
> 75	0,168	0	0	0

geschätzte Fälle starker HA*/HSD**

L_{DEN}	L_{Night}	L_{DEN}	L_{Night}
1.341	515	33.838	46.829

Lärmkennziffer (LKZ)

*Belästigung (high annoyance) / **Schlafstörung (high sleep disturbance)



Stellungnahme des Ballungsraumes Potsdam

Im Rahmen der Erstellung des Lärmaktionsplanes für die Landeshauptstadt Potsdam als Ballungsraum 2016/2017 wurde auch der Lärm durch den Schienenverkehr betrachtet (<https://www.potsdam.de/laermaktionsplan>). Derzeitig wird die Überprüfung des Lärmaktionsplanes für den Ballungsraum Potsdam basierend auf den aktuellen Lärmkartierungen des Landesamtes für Umwelt und des EBA vorbereitet.

Bei den Betroffenheitsschwerpunkten gibt es im Vergleich zu den Vorjahren keine wesentlichen Änderungen. Für die nachfolgend aufgeführten Bereiche der Landeshauptstadt gibt es besonders starke Beeinträchtigungen durch Bahnlärm.

So sind im dicht bebauten Stadtteil Babelsberg, vor allem die direkt an die Bahntrasse angrenzenden Straßenzüge (R.-Breitscheid-Straße, Schulstraße, Benzstraße etc.) von Lärmbelastungen betroffen.

Östlich der Plantagenstraße in Babelsberg ergibt sich aufgrund der zurückgesetzten und stärker aufgelockerten Bebauung ein deutlich breiterer Belästigungskorridor durch die Eisenbahnstrecke. Dies trifft auch für das Gebiet zwischen Nuthestraße und Hauptbahnhof zu. Ebenfalls betroffen sind hier die Erholungs- und Aufenthaltsbereiche (Grünanlagen) im Umfeld der Nuthemündung.

Auch westlich des Hauptbahnhofes ergeben sich im Bereich der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn für eine Vielzahl von Betroffenen Überschreitungen der Prüfwerte sowohl am Tag als auch in der Nacht.

Zwischen Hauptbahnhof und dem Bahnhof Charlottenhof ergeben sich durch die ufernahe Trassenführung Einschränkungen für die Aufenthaltsqualität und Naherholung im Bereich der Havel bis hin zu den Wohnstandorten im Bereich Hermannswerder. Generell ist hier zu berücksichtigen, dass im Bereich von Brücken zusätzliche Störwirkungen und Erschütterungen zu verzeichnen sind und über das Wasser eine stärkere Schallausbreitung erfolgt.

Ein weiterer Betroffenheitsschwerpunkt mit wenigen, dafür aber von sehr hohen Lärmpegeln Belasteten, existiert im Bereich der Bahnhofsiedlung Satzkorn.

An der Bahnstrecke Potsdam–Caputh ist für eine Vielzahl der Betroffenen eine Überschreitung der Prüfwerte zu verzeichnen. Hier zeigt sich besonders die Problematik der Überlagerung verschiedener Lärmquellen, was in einem Ballungsraum wie Potsdam ein wichtiges Thema ist. Im nördlichen Teil ist dies der Lärm der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahnstrecke, im südlichen Teil die Überlagerung mit dem Kfz-Verkehrslärm der Zeppelinstraße.

Neben den Lärmbetroffenheiten für die Anwohner in den Wohnbereichen sind die erheblichen Einschränkungen potenzieller Erholungsbereiche im Umfeld der Eisenbahntrassen zu berücksichtigen. Verschiedene ruhige Gebiete werden durch den Eisenbahnlärm stark beschnitten bzw. in ihrer Nutzung eingeschränkt. Darüber hinaus sind in den Wohngebieten sowie im Bereich weiterer Flächen mit Freizeitnutzungen teilweise wesentliche Beeinträchtigungen für die Aufenthaltsmöglichkeiten im Freien zu verzeichnen.

Die Aufstellung des Lärmaktionsplanes für Ballungsräume inklusive Bahnlärm fällt zwar in die kommunale Zuständigkeit, aber die Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Situation der durch Bahnlärm Betroffenen muss durch die DB AG bzw. durch die S-Bahn Berlin GmbH erfolgen. Dies erfolgt an bestehenden Schienenwegen des Bundes im Rahmen der Lärmsanierung. Für die Durchführung der Lärmsanierungsmaßnahmen wurde durch die Bahn eine Prioritätenreihung vorgenommen, die sehr große Streckenabschnitte zusammenfasst. Um tatsächlich der ortsspezifischen Situation Rechnung tragen zu können, ist eine stärkere Differenzierung bei der Prioritätensetzung im Rahmen der Lärmsanierung an Schienenwege dringend erforderlich.

Die Beteiligungsergebnisse Öffentlichkeitsbeteiligung des EBA in der Vergangenheit zeigen, dass die Potsdamer Bürger vor allem aktive Lärmschutzmaßnahmen, d.h. Lärmschutzwände wünschen. An zweiter Stelle stehen Maßnahmen an den Zügen. Dieser starke Bürgerwunsch sollte bei den Planungen und Umsetzungen von Maßnahmen durch die Deutsche Bahn berücksichtigt werden.

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 54														
1-01	1-02	1-03	1-04	1-05	1-06	2-01	2-02	2-03	2-04	3-01	3-02	3-03	3-04	4-01
31	21	1	0	1	0	51	1	1	1	0	2	6	46	3
4-02	4-03	4-04	4-05	4-06	4-07	4-08	4-09	4-10	4-11	4-12	5-01	5-02	5-03	5-04
3	10	37	7	14	16	15	1	7	16	28	3	9	15	23
5-05	5-06	5-07	5-08	6-01	6-02	6-03	6-04	6-05	6-06	6-07	6-08	6-09	6-10	6-11
1	7	12	34	3	10	22	15	3	6	15	28	1	1	9
6-12	7-01	7-02	7-03	7-04	7-05	7-06	7-07	7-08	7-09	7-10	7-11	7-12	7-13	7-14
40	0	6	21	26	7	11	13	17	22	8	4	11	12	9
7-15	7-16	7-17	7-18	7-19	7-20	7-21	7-22	7-23	7-24	8-01	8-02	8-03	8-04	8-05
6	19	19	8	4	12	24	6	4	12	23	6	11	9	11
8-06	8-07	8-08	8-09	8-10	8-11	8-12	8-13	8-14	8-15	8-16	8-17	8-18	8-19	8-20
16	11	8	2	16	14	19	3	7	8	36	11	12	11	16
8-21	8-22	8-23	8-24	8-25	8-26	8-27	8-28	9-01	9-02	9-03	9-04	9-05	9-06	9-07
7	13	16	14	16	15	8	9	37	11	5	34	13	4	11
9-08	9-09	9-10	9-11	9-12	9-13	9-14	9-15	10-01	10-02	10-03	10-04	10-05	10-06	10-07
20	18	29	16	5	10	20	17	1	33	19	2	46	3	0
10-08	10-09	10-10	10-11	10-12	10-13	10-14	10-15	11-01	11-02	11-03	11-04	11-04	11-05	12-01
47	4	9	37	6	1	34	15	6	12	7	9	17	2	14
12-02	12-03	12-04	12-05											
24	11	4	0											

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

Für den Ballungsraum Potsdam liegen keine Daten in Anlage 1 (in Bearbeitung befindliche oder fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche) vor.

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	von km	bis km	GL	PKZ	Bem
BB_01_01	6024	Potsdam	6110	120013	33,032	33,107	0,075	13,719	-
BB_01_01	6110	Potsdam	6024	120013	26,148	26,172	0,024	13,719	-
BB_01_01	6110	Potsdam	6024	120013	26,218	26,275	0,057	13,719	-
BB_01_02	6024	Potsdam	6110	120013	29,783	33,032	3,249	13,719	-
-	6024	Potsdam	6110, 6118	110004	28,087	29,783	1,696	63,692	-
-	6068	Potsdam	6115, 6507	120012	62,733	63,812	1,079	20,811	-
-	6068	Potsdam		120012	63,851	63,952	0,101	20,811	-
-	6068	Potsdam		120012	64,59	64,6	0,01	20,811	-
-	6068	Potsdam		120012	64,6	64,7	0,1	20,811	-
-	6068	Potsdam		120012	64,7	64,747	0,047	20,811	-
-	6068	Potsdam		120012	65,19	65,2	0,01	20,811	-
-	6068	Potsdam		120012	65,2	65,5	0,3	20,811	-
-	6068	Potsdam		120012	65,5	65,525	0,025	20,811	-
-	6068	Potsdam		120012	65,6	65,7	0,1	20,811	-
-	6068	Potsdam		120012	65,7	65,702	0,002	20,811	-
-	6068	Potsdam		120012	67,407	67,50	0,093	20,811	-
-	6068	Potsdam		120012	67,5	68	0,5	20,811	-
-	6068	Potsdam		120012	68,2	68,9	0,7	20,811	-
-	6068	Potsdam		120012	68,9	69,102	0,202	20,811	-
-	6068	Potsdam		120012	69,845	70,068	0,223	20,811	-
-	6068	Potsdam		120012	70,2	70,8	0,6	20,811	-
-	6068	Potsdam		120012	73,5	73,6	0,1	20,811	-
-	6068	Potsdam		120012	73,6	73,643	0,043	20,811	-
-	6116	Potsdam	6115, 6507	120012	0	0,447	0,447	20,811	-
-	6116	Potsdam	6507	120012	0,559	0,661	0,102	20,811	-
-	6116	Potsdam		120012	0,771	0,872	0,101	20,811	-
-	6116	Potsdam		120012	0,94	1,04	0,1	20,811	-
-	6116	Potsdam		120012	1,195	1,296	0,101	20,811	-
-	6116	Potsdam		120012	1,7	1,924	0,224	20,811	-
-	6116	Potsdam		120012	4,589	4,689	0,1	20,811	-
-	6116	Potsdam	6115	120012	4,7	5,2	0,5	20,811	-
-	6116	Potsdam		120012	5,2	5,239	0,039	20,811	-
-	6116	Potsdam		120012	5,42	5,523	0,103	20,811	-
-	6116	Potsdam		120012	6,471	6,571	0,1	20,811	-
-	6116	Potsdam		120012	7,524	7,624	0,1	20,811	-
-	6116	Potsdam		120012	7,9	8,1	0,2	20,811	-
-	6110	Potsdam		120013	27,163	27,302	0,139	13,719	-
-	6110	Potsdam		120013	27,304	27,499	0,195	13,719	-
-	6110	Potsdam		120013	27,775	27,8	0,025	13,719	-
-	6110	Potsdam		120013	27,8	28,5	0,7	13,719	-
-	6110	Potsdam		120013	28,5	28,6	0,1	13,719	-
-	6110	Potsdam	6113	120013	28,6	28,9	0,3	13,719	-
-	6110	Potsdam		120013	29,086	29,1	0,014	13,719	-
-	6110	Potsdam		120013	29,1	29,3	0,2	13,719	-
-	6110	Potsdam	6115	120013	29,3	29,514	0,214	13,719	-
-	6110	Potsdam	6115	120013	29,601	29,7	0,099	13,719	-
-	6110	Potsdam	6115	120013	29,7	29,8	0,1	13,719	-
-	6110	Potsdam	6115	120013	29,8	29,806	0,006	13,719	-
-	6110	Potsdam	6115	120013	30,118	30,247	0,129	13,719	-
-	6110	Potsdam	6115	120013	30,335	30,436	0,101	13,719	-
-	6110	Potsdam	6115	120013	32,176	32,276	0,1	13,719	-
-	6110	Potsdam		120013	35,103	35,259	0,156	13,719	-
-	6112	Potsdam	6110, 6507	120013	2,466	2,83	0,364	13,719	-

LP-Nr | Nummer der Lärmschwerpunkte, **StrNr** | Streckennummer, **SaAb** | Nummer des Sanierungsabschnittes

GL | Gesamtlänge an km, **PKZ** = Priorisierungskennziffer des Sanierungsabschnittes

Bem | Bemerkung (X65: auf 65 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A), X57: auf 57 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A),

V: Lärmvorsorge, M: Machbarkeitsstudie)

Recklinghausen

Anzahl der Einwohnenden: 113.360

Anzahl der Belasteten für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)

45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	≥ 70
5.564	2.483	1.032	477	10	0

Anzahl der Belasteten für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)

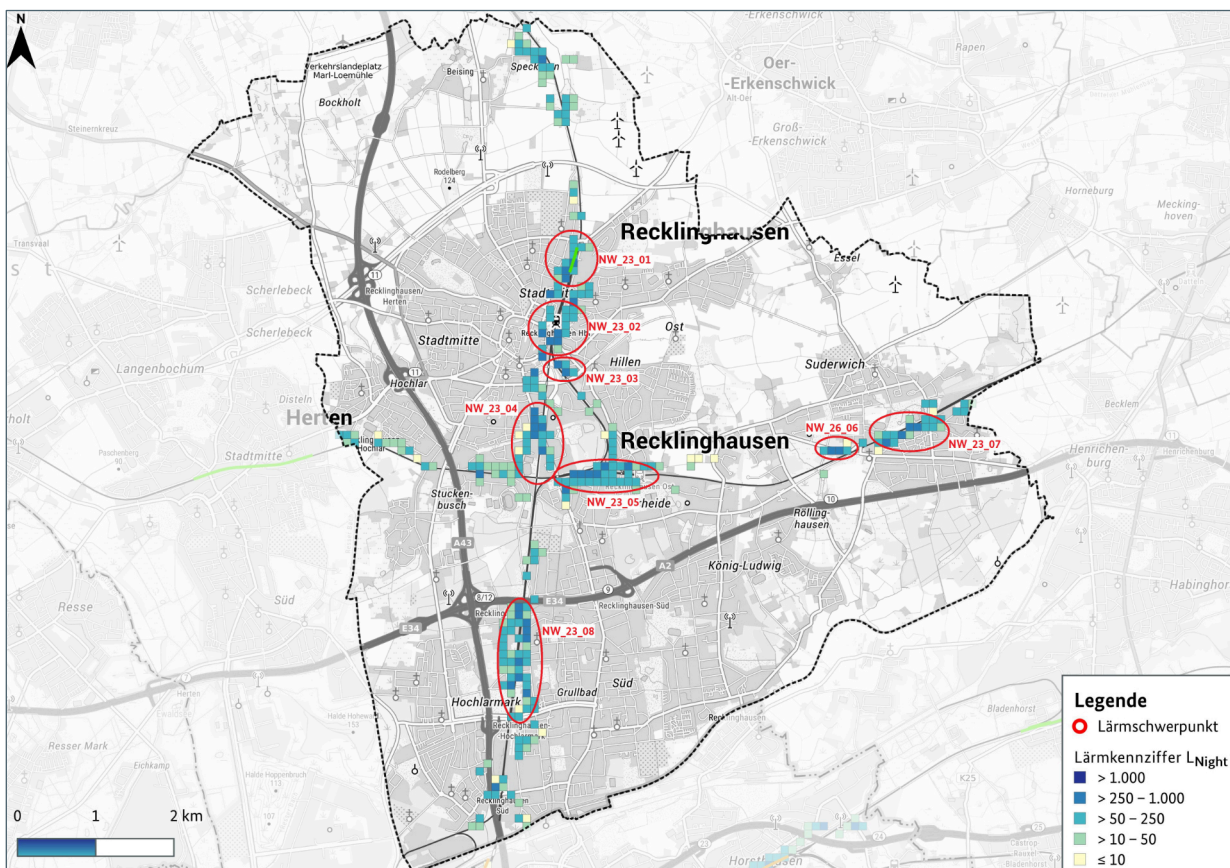
55-59	60-64	65-69	70-74	≥ 75
2.993	1.311	643	40	0

Pegelbereich in dB(A)	Belastete			
	Fläche (km ²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude
> 55	7,913	2.375	7	0
> 65	2,145	325	5	0
> 75	0,208	0	0	0

geschätzte Fälle starker HA*/HSD**

L _{DEN}	L _{Night}	Lärmkennziffer (LKZ)	L _{Night}
871	424	23.559	38.094

*Belästigung (high annoyance) / **Schlafstörung (high sleep disturbance)



Stellungnahme des Ballungsraumes Recklinghausen

Die Stadt Recklinghausen ist wirtschaftlicher und kultureller Mittelpunkt des gleichnamigen Kreises und liegt an der Schwelle des nördlichen Ruhrgebietes zum südlichen Münsterland. Seit der kommunalen Neugliederung 1975 ist Recklinghausen Sitz der Kreisverwaltung. Das Stadtgebiet umfasst eine Fläche von 66,5 km² und ist etwa zu einem Drittel bebaut. Die Länge der Stadtgrenze beträgt 43 km.

Die weiteste Ausdehnung des Stadtgebietes beträgt 10,9 km in Nord-Süd-Richtung und 9,5 km in Ost-West-Richtung. 485 ha Wald und 442 Park-, Grün- und Sportanlagen prägen das Stadtbild.

*Heute hat Recklinghausen ca. 120.000 Einwohner*innen und ist die größte Stadt im Kreis Recklinghausen, dem bevölkerungsreichsten Kreis Deutschlands. Als Mittelzentrum bietet Recklinghausen eine Vielzahl wirtschaftlicher und kultureller Einrichtungen. Neben dem Sitz der Kreisverwaltung befindet sich u.a. ein Fachhochschulstandort, die Justizakademie und die Neue Philharmonie in der Stadt. Darüber hinaus ist das Ruhrfestspielhaus bekannt, mit seinen jährlich ab dem 1. Mai stattfindenden Ruhrfestspielen.*

Durch das Stadtgebiet verläuft in Nord-Süd-Richtung die Haupteisenbahnstrecke Münster – Essen. In West-Ost-Richtung verläuft die Bahnstrecke Hamm – Oberhausen (sog. Hamm-Osterfelder-Bahn) mit einer S-Bahnlinie über Herten nach Essen.

Lärmschwerpunkte bzgl. Schienenverkehrslärm sind die bebauten Bereiche in der Innenstadt sowie Stadtteile südlich der Innenstadt, wie Paulusviertel, Hillerheide und Grullbad, sowie Teile von Hillen und Suderwich im Osten des Stadtgebietes von Recklinghausen.

Im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms der DB sind für Recklinghausen Lärmschutzwände an der Hauptstrecke Münster – Essen sowie an der Hamm-Osterfelder Bahn vorgesehen.

In einer ersten Stufe (Knoten I) sind zunächst Lärmschutzwände vorgesehen, deren Lage der beigefügten Abbildung zu entnehmen sind. Weitere Bereiche mit Lärmschutzwänden entlang der Bahnstrecken in Recklinghausen (Knoten II) folgen.

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 11														
1-01	1-02	1-03	1-04	1-05	1-06	2-01	2-02	2-03	2-04	3-01	3-02	3-03	3-04	4-01
5	2	4	0	0	0	7	3	1	0	0	0	2	9	1
4-02	4-03	4-04	4-05	4-06	4-07	4-08	4-09	4-10	4-11	4-12	5-01	5-02	5-03	5-04
0	4	6	2	0	4	4	2	0	2	7	0	1	5	3
5-05	5-06	5-07	5-08	6-01	6-02	6-03	6-04	6-05	6-06	6-07	6-08	6-09	6-10	6-11
0	0	0	11	0	0	8	3	1	1	3	6	1	0	4
6-12	7-01	7-02	7-03	7-04	7-05	7-06	7-07	7-08	7-09	7-10	7-11	7-12	7-13	7-14
6	0	0	2	9	1	1	2	7	5	2	0	4	1	3
7-15	7-16	7-17	7-18	7-19	7-20	7-21	7-22	7-23	7-24	8-01	8-02	8-03	8-04	8-05
4	3	6	2	1	2	3	4	2	2	5	1	2	2	1
8-06	8-07	8-08	8-09	8-10	8-11	8-12	8-13	8-14	8-15	8-16	8-17	8-18	8-19	8-20
1	6	2	1	1	3	5	0	0	2	8	2	0	2	6
8-21	8-22	8-23	8-24	8-25	8-26	8-27	8-28	9-01	9-02	9-03	9-04	9-05	9-06	9-07
2	0	3	5	2	3	3	2	9	2	0	10	1	0	7
9-08	9-09	9-10	9-11	9-12	9-13	9-14	9-15	10-01	10-02	10-03	10-04	10-05	10-06	10-07
1	3	9	2	0	7	2	2	0	6	4	0	8	2	0
10-08	10-09	10-10	10-11	10-12	10-13	10-14	10-15	11-01	11-02	11-03	11-04	11-04	11-05	12-01
8	2	2	5	3	0	7	3	0	1	0	2	2	5	3
12-02	12-03	12-04	12-05											
6	1	0	0											

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

StrNr	Sanierungsbereich	von km	bis km	GL	SSW	Höhe	SSD	StA	WE	StP
2200	Recklinghausen (Knoten 1)	8	14,6							
2223	- Süd	1	3,3							
2224	- Nord	1	3,1	13,8	6.270	2		4	0	5
2250	- Speckhorn Süd	27,2	30							
	- Speckhorn Nord									
2200	Recklinghausen (Knoten 2)	4	8							
2222	- Stuckenbusch Nord	0	5							
2223	- Blumenthal	0	1	12,3	4.254	3		4	0	5
2224	- Suderwich	0	1							
2250		30	31,3							
2250	Recklinghausen (3)	31,3	35,5	4,2	2.433	3		4	0	5

StrNr | Streckennummer, GL | Gesamtlänge an km,

aktive Schallschutzmaßnahmen: SSW | Länge der Schallschutzwand in Metern, Höhe | Höhe der Schallschutzwand in Metern,

SSD | Schienenstegdämpfer in Metern, StA¹ | Stand der Sanierung der aktiven Schallschutzmaßnahme

passive Schallschutzmaßnahmen: WE | Anzahl der Wohneinheiten, StP² | Stand der Sanierung der passiv lärmsanierten Wohneinheiten

^{1,2} *Die Maßnahme ist (1) fertiggestellt, (2) im Bau, (3) in Bearbeitung oder (4) in Planung,

(5) Durchführung einer schalltechnischen Untersuchung und (6) geprüft ohne Umsetzung

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	von km	bis km	GL	PKZ	Bem
-	2250	Recklinghausen		50030	35,5	35,7	0,2	5,802	X65
-	2250	Recklinghausen		50030	35,8	35,9	0,1	5,802	X65
-	2250	Recklinghausen		50030	35,9	35,901	0,001	5,802	-
-	2250	Recklinghausen		50030	36,031	36,132	0,101	5,802	-
-	2250	Recklinghausen		50030	36,210	36,368	0,158	5,802	-

LP-Nr | Nummer der Lärmschwerpunkte, **StrNr** | Streckennummer, **SaAb** | Nummer des Sanierungsabschnittes

GL | Gesamtlänge an km, **PKZ**= Priorisierungskennziffer des Sanierungsabschnittes

Bem | Bemerkung (X65: auf 65 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A), X57: auf 57 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A),

V: Lärmvorsorge, M: Machbarkeitsstudie)

Regensburg

Anzahl der Einwohnenden: 164.671

Anzahl der Belasteten für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)

45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	≥ 70
7.211	3.433	1.455	443	135	0

Anzahl der Belasteten für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)

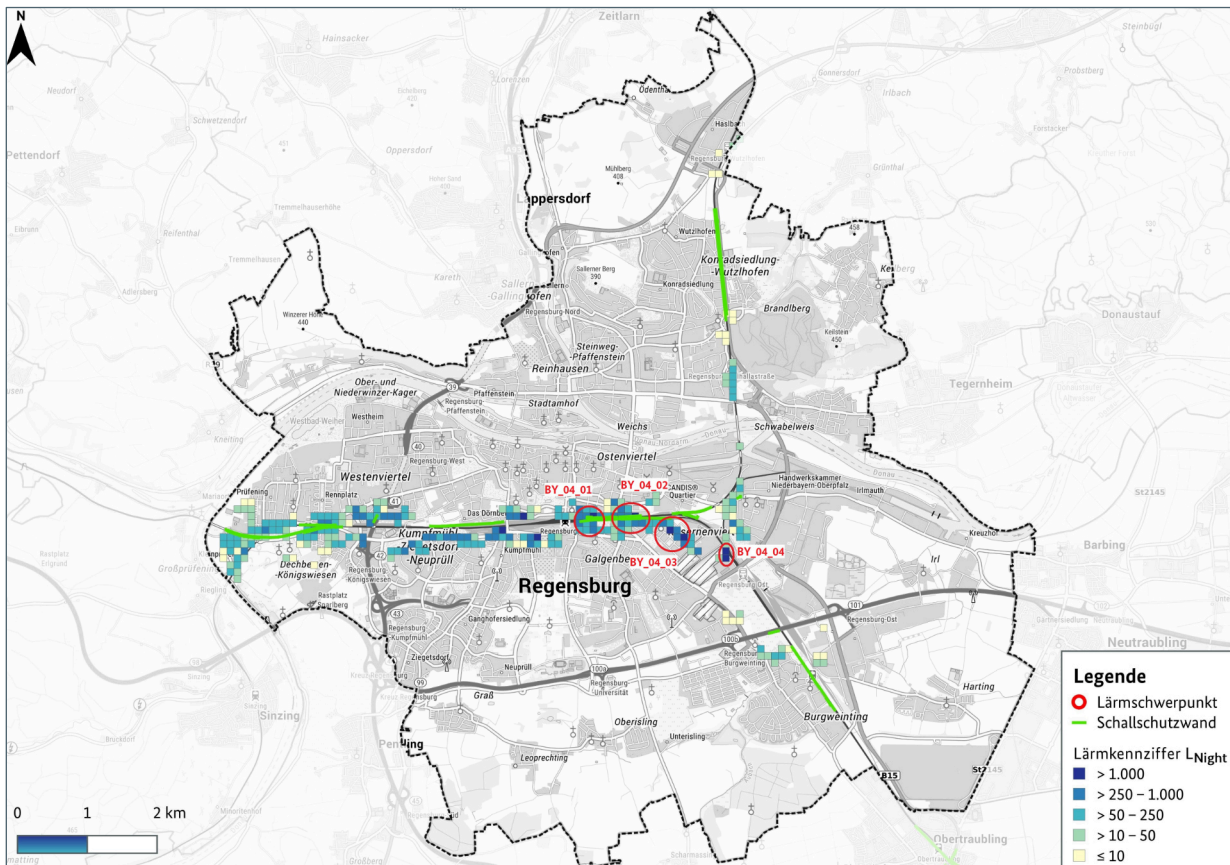
55-59	60-64	65-69	70-74	≥ 75
4.283	1.922	504	167	5

Pegelbereich in dB(A)	Belastete			
	Fläche (km ²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude
> 55	8,314	3.277	8	0
> 65	2,253	322	2	0
> 75	0,397	3	1	0

geschätzte Fälle starker HA*/HSD**

L _{DEN}	L _{Night}	Lärmkennziffer (LKZ)	
		L _{DEN}	L _{Night}
1.181	582	31.017	51.992

*Belästigung (high annoyance) / **Schlafstörung (high sleep disturbance)



Stellungnahme des Ballungsraumes Regensburg

Regensburg ist das wirtschaftliche Zentrum Ostbayerns und wichtiger Knotenpunkt regionaler, nationaler und internationaler Schienenverbindungen. Die Strecken sind Teil des TEN-Netzes, die zugleich Bestandteil von zu entwickelnden Kernnetzkorridoren sind. Die Haupteisenbahntrassen führen zentral durchs Stadtgebiet. Mit ca. 80 km² weist das Stadtgebiet, in dem zum Stand 31.12.2021 etwa 168.500 Einwohner leben, eine kompakte Größe auf. Regensburg ist in den vergangenen Jahrzehnten stetig gewachsen und erfährt auch in absehbarer Zukunft ein weiteres dynamisches Wachstum. Für den Horizont 2040 werden 180.000 Einwohner prognostiziert. Aus dieser Wachstumsdynamik ergibt sich die Notwendigkeit zu einer stärkeren Verdichtung von Nutzungen im Stadtgebiet und damit zugleich ein höherer Anspruch auch an die Lösung von Lärmkonflikten. Hier steht insbesondere auch der Bahnlärm im Fokus. Durch Bahnlärm belastet sind dabei nicht nur die durch Kartierung ermittelten Betroffenen an ihrem Wohnort, sondern auch mehrere Freiflächen, die der Bevölkerung der Erholung dienen und perspektivisch auch der Erholung von Lärmbelastungen dienen sollen. Hierzu gehören u.a. der Ostpark, der Alleengürtel südlich der zentralen Altstadt, der Dörnbergpark sowie die Donauuferbereiche im Stadtwesten.

Im Interesse des Schutzes der Gesundheit der Regensburger Bürger erachtet die Stadt Regensburg folgende Maßnahmen als zwingend notwendig:

Maßnahmen an Wagenmaterial und an den Gleisen:

- regelmäßige Schienenpflege der hoch belasteten Gleisanlagen innerhalb des gesamten Stadtgebietes (besonders überwachtes Gleis, High Speed Grinding);
- Prüfung der Einsatzmöglichkeit von Schienenstegdämpfer insbesondere an Durchfahrtsgleisen zur Verringerung der Schallabstrahlung;
- Prüfung der Einsatznotwendigkeit von Schienenschmier-Einrichtungen zum Vermeiden von Kurvenquietschen;
- Maßnahmen zur Brückenentdröhnung an den Bahnbrücken über die Donau ggf. in Verbindung mit besohnten Schwellen;
- Einführung eines Lärm-Monitoring innerhalb des Stadtgebietes.

Aktive Schallschutzmaßnahmen entlang des Verkehrswegs:

- Schnellstmögliche Fertigstellung der laufenden Lärmsanierungsmaßnahmen „Regensburg Ost“
- Neubewertung des Sanierungsbedarfs aufgrund der Absenkung des Auslösewertes von 65 auf 54 dB(A) im gesamten Stadtgebiet und Einbeziehung bereits bestehender bzw. umgesetzter Lärmsanierungsmaßnahmen - insbesondere:
 - evtl. Nachrüstbedarf für die Sanierungsmaßnahme „Knoten Regensburg Ost“;
 - Sanierungsbedarf für das nördliche Umfeld der Überkreuzung von Haupteisenbahnstrecke und Autobahn A93 unter besonderer Berücksichtigung der zu mindernden Mehrfachbelastung (Georg-Herbst-Straße, Scharnhorststraße),
 - Sanierungsbedarf für das nördliche Umfeld der Überkreuzung von Haupteisenbahnstrecke und Odessa-Ring
 - Ergänzungsbedarf für den aktiven Lärmschutz im Bereich Burgweinting/Altburgweinting zwischen Autobahn A3 und bestehender Lärmschutzwand (Westseite der Bahntrasse);
- Einbeziehung von innovativen Lärmschutzanlagen (Kleinstlärmschutzwände v.a. an den Durchfahrtsgleisen, Gabionenwände) zur quellenahen Lärminderung, ggf. auch zur bedarfsgerechten Nachrüstung von zuvor sanierten Streckenabschnitten;
- Frühzeitige Abstimmung zwischen Sanierungsträger DB Netz AG und Stadt (möglichst schon bei der Bedarfsermittlung), um städtebauliche Belange und eine eventuelle Eigenbeteiligung der Stadt bei den Sanierungsmaßnahmen abzustimmen und konkretisieren zu können.

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 17														
1-01	1-02	1-03	1-04	1-05	1-06	2-01	2-02	2-03	2-04	3-01	3-02	3-03	3-04	4-01
10	6	0	0	0	1	17	0	0	0	0	0	2	15	0
4-02	4-03	4-04	4-05	4-06	4-07	4-08	4-09	4-10	4-11	4-12	5-01	5-02	5-03	5-04
1	7	9	0	5	5	3	0	1	8	8	1	3	6	5
5-05	5-06	5-07	5-08	6-01	6-02	6-03	6-04	6-05	6-06	6-07	6-08	6-09	6-10	6-11
0	0	4	13	1	3	8	4	0	1	7	9	0	1	5
6-12	7-01	7-02	7-03	7-04	7-05	7-06	7-07	7-08	7-09	7-10	7-11	7-12	7-13	7-14
9	1	2	6	8	0	2	5	10	4	2	4	4	3	3
7-15	7-16	7-17	7-18	7-19	7-20	7-21	7-22	7-23	7-24	8-01	8-02	8-03	8-04	8-05
7	3	5	1	4	4	2	2	3	8	6	1	5	3	2
8-06	8-07	8-08	8-09	8-10	8-11	8-12	8-13	8-14	8-15	8-16	8-17	8-18	8-19	8-20
1	10	2	0	3	7	6	0	2	5	9	3	3	7	3
8-21	8-22	8-23	8-24	8-25	8-26	8-27	8-28	9-01	9-02	9-03	9-04	9-05	9-06	9-07
0	4	8	4	7	3	2	3	9	7	0	15	2	0	5
9-08	9-09	9-10	9-11	9-12	9-13	9-14	9-15	10-01	10-02	10-03	10-04	10-05	10-06	10-07
4	6	10	5	1	4	6	6	0	2	15	2	11	2	0
10-08	10-09	10-10	10-11	10-12	10-13	10-14	10-15	11-01	11-02	11-03	11-04	11-04	11-05	12-01
10	5	1	13	1	0	8	7	0	0	0	6	7	4	3
12-02	12-03	12-04	12-05											
9	3	0	0											

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

StrNr	Sanierungsbereich	von km	bis km	GL	SSW	Höhe	SSD	StA	WE	StP
5500	Regensburg Burgweinting	132,9	134	1,4	0	-		1	1	1
5850 5851	Regensburg West Knoten - Prüfening - Großprüfening (Schloßstraße)	0 3,8	5,1 5,2	6,5	2.125	2		1	205	1
5500 5850 5851	Regensburg West Knoten	138,1 0 3,4	138,369 5,1 5,172	7,14	0	-		-	0	5
5850	Regensburg West Knoten	3,2	5,1	1,9	0	-		6	0	3
5500 5860 5861	Regensburg Ost Knoten	131,064 0 0,4	138,1 7,798 1,793	16,23	0	--		-	0	5
5500 5830 5860 5861	Regensburg Ost Knoten - Ost - Niedertraubling - Obertraubling	128,4 107,1 0,0 0,4	138,1 109,8 2,2 1,3	15,5	5.281	3		2	0	3

StrNr | Streckennummer, GL | Gesamtlänge an km,

aktive Schallschutzmaßnahmen: SSW | Länge der Schallschutzwand in Metern, Höhe | Höhe der Schallschutzwand in Metern,

SSD | Schienenstegdämpfer in Metern, StA¹ | Stand der Sanierung der aktiven Schallschutzmaßnahme

passive Schallschutzmaßnahmen: WE | Anzahl der Wohneinheiten, StP² | Stand der Sanierung der passiv lärmsanierten Wohneinheiten

^{1,2} *Die Maßnahme ist (1) fertiggestellt, (2) im Bau, (3) in Bearbeitung oder (4) in Planung,

(5) Durchführung einer schalltechnischen Untersuchung und (6) geprüft ohne Umsetzung

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	von km	bis km	GL	PKZ	Bem
-	5860	Regensburg		90100	2,743	7,5	4,757	24,714	X65
-	5860	Regensburg		90100	7,5	7,798	0,298	24,714	-

LP-Nr | Nummer der Lärmschwerpunkte, **StrNr** | Streckennummer, **SaAb** | Nummer des Sanierungsabschnittes

GL | Gesamtlänge an km, **PKZ**= Priorisierungskennziffer des Sanierungsabschnittes

Bem | Bemerkung (X65: auf 65 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A), X57: auf 57 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A),

V: Lärmvorsorge, M: Machbarkeitsstudie)

Remscheid

Anzahl der Einwohnenden: 110.584

Anzahl der Belasteten für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)

45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	≥ 70
929	145	7	0	0	0

Anzahl der Belasteten für LDEN je Pegelbereich in dB(A)

55-59	60-64	65-69	70-74	≥ 75
441	64	0	0	0

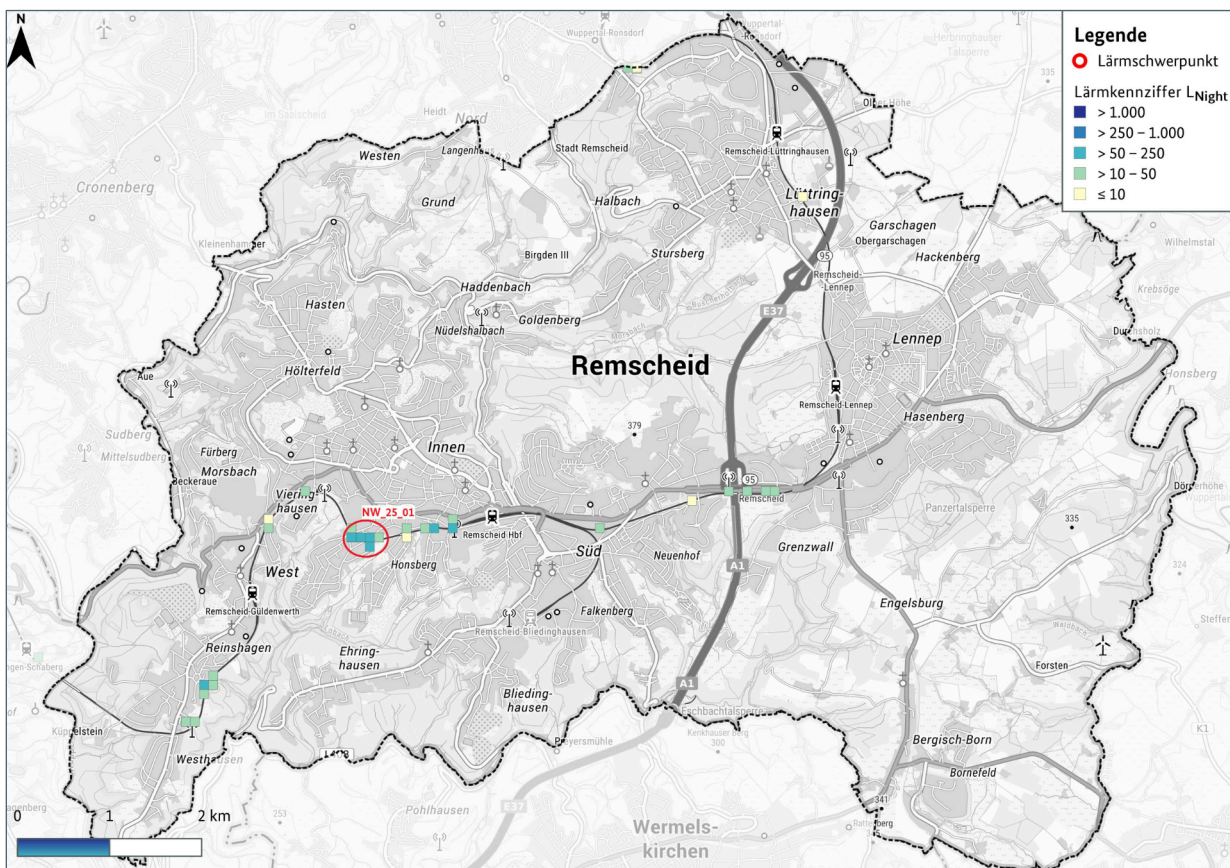
Pegelbereich in dB(A)	Belastete			
	Fläche (km²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude
> 55	0,908	240	2	1
> 65	0,043	0	0	0
> 75	0,0	0	0	0

geschätzte Fälle starker HA*/HSD**

LDEN	LNight	LDEN	LNight
73	12	1.330	1.099

Lärmkennziffer (LKZ)

*Belästigung (high annoyance) | **Schlafstörung (high sleep disturbance)



Stellungnahme des Ballungsraumes Remscheid

Der Ballungsraum Remscheid hat keine Stellungnahme eingereicht.

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Im Ballungsraum Remscheid gab es keine Beteiligungen.

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

Für den Ballungsraum Remscheid liegen keine Daten in Anlage 1 (in Bearbeitung befindliche oder fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche) vor.

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

Für den Ballungsraum Remscheid liegen keine Daten in Anlage 3 (noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche) vor.

Reutlingen

Anzahl der Einwohnenden: 115.762

Anzahl der Belasteten für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)

45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	≥ 70
1.010	395	76	1	0	0

Anzahl der Belasteten für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)

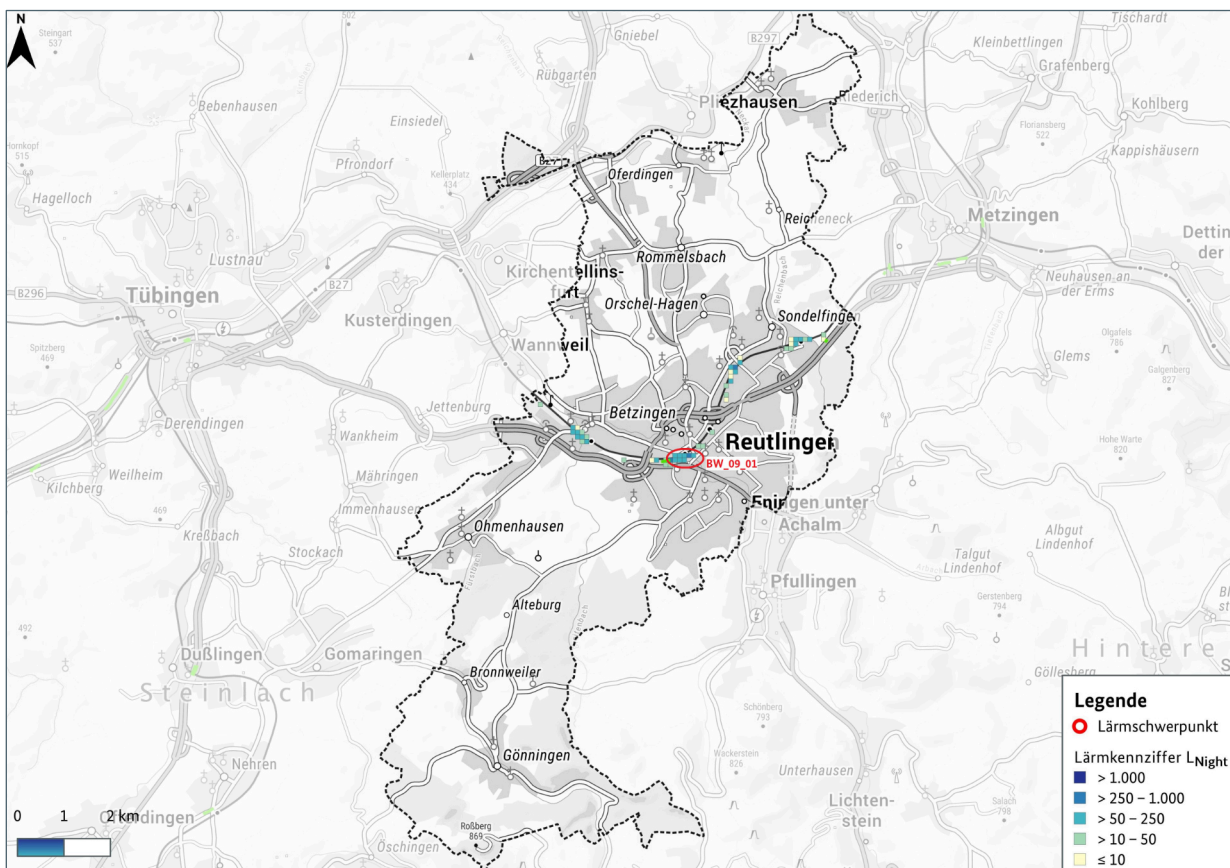
55-59	60-64	65-69	70-74	≥ 75
755	256	37	0	0

Pegelbereich in dB(A)	Belastete			
	Fläche (km ²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude
> 55	1,254	499	4	0
> 65	0,246	17	0	0
> 75	0,0	0	0	0

geschätzte Fälle starker HA*/HSD**

L _{DEN}	L _{Night}	Lärmkennziffer (LKZ)	
		L _{DEN}	L _{Night}
165	40	3.746	3.694

*Belästigung (high annoyance) / **Schlafstörung (high sleep disturbance)



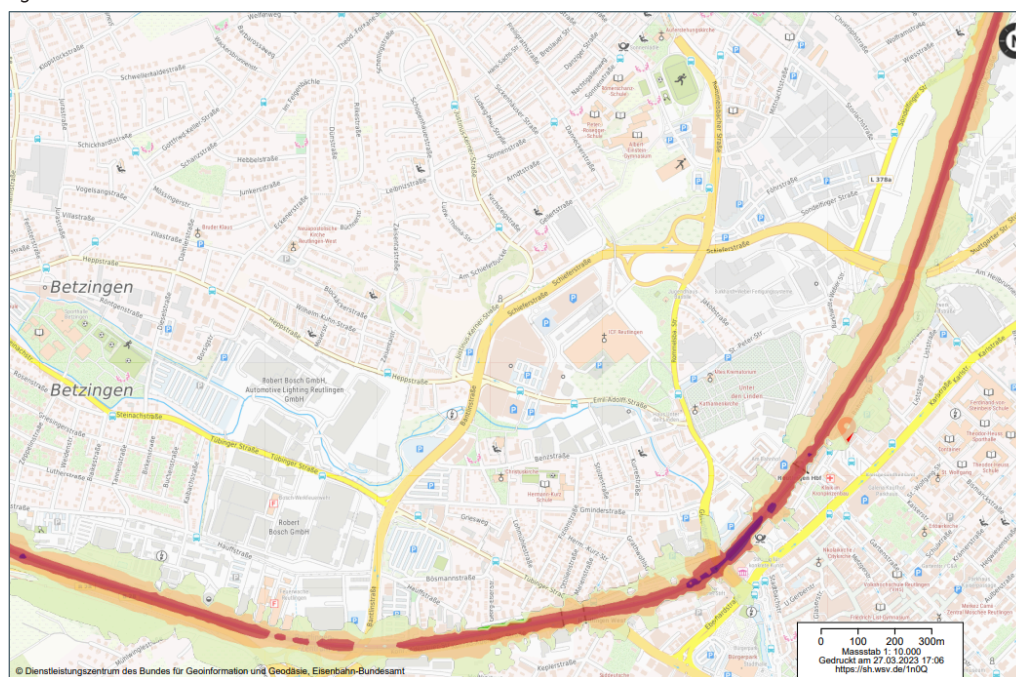
Stellungnahme des Ballungsraumes Reutlingen

Reutlingen liegt in Baden-Württemberg ca. 35 km südlich von Stuttgart am Fuße der Schwäbischen Alb. Reutlingen ist mit rund 116.000 Einwohnern die größte Stadt und zugleich Kreisstadt des Landkreises Reutlingen. Reutlingen besteht aus einem Stadtkern mit ca. 65.000 Einwohnern sowie 12 Stadtteilen. Ein Teil der Gemarkung Reutlingens ist Bestandteil des Biosphärengebiets Schwäbische Alb, weshalb sich die Stadt auch als das „Tor zur Schwäbischen Alb“ bezeichnet. Reutlingen gehört mit dem näheren Umland zum südlichen Bereich der Metropolregion Stuttgart. Innerhalb der Region Neckar-Alb bildet Reutlingen zusammen mit der westlichen Nachbarstadt Tübingen ein Oberzentrum in Baden-Württemberg.

Reutlingen liegt an der Bahnlinie Stuttgart – Tübingen der Deutschen Bahn (4600). Der Abschnitt Plochingen – Tübingen gehört zur Neckar-Alb-Bahn. Reutlingen ist über den IRE 6 stündlich sowie zusätzlich über die Metropolexpressverbindungen MEX 12 und MEX 18 (früher RE und RB) halbstündlich an den Großraum Stuttgart angebunden. Mit der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 im Dezember 2025 wird die Bahnstrecke Plochingen – Reutlingen – Tübingen über die Wendlinger Kurve auch an die Neubaustrecke angebunden. Eine zusätzliche weitere stündliche RE-Verbindung sorgt dafür, dass Reutlingen ab Dezember 2025 mit 4 Verbindungen stündlich an den Großraum Stuttgart und ab 2027 halbstündlich an den Landesflughafen Stuttgart angebunden sein wird.

Um die Region Neckar-Alb besser an den Schienenverkehr anzubinden, ist die Realisierung eines Zweisystem-Stadtbahnsystems, der Regionalstadtbahn Neckar-Alb geplant.

Reutlingen ist als kleine Großstadt Ballungsraum 2. Ordnung. Die Zuständigkeit beim Schienenverkehr liegt für die Kartierung und seit 2015 auch für die bundesweite Aktionsplanung beim Eisenbahn-Bundesamt. Nachfolgend ist die Lärmkarte für die Innenstadt Reutlingens für den Gesamttag LDEN dargestellt.



In Reutlingen werden ca. 40 Einwohner mit einem LDEN von über 65 dB(A) belastet. Etwa 80 Menschen wohnen in Bereichen mit einer Lärmbelastung nachts von mehr als 55 dB(A), davon knapp 10 mit über 60 dB(A).

Für den durch Reutlingen führenden Schienenabschnitt gibt es aus dem freiwilligen Lärmsanierungsprogramm des Bundes weder in Bearbeitung befindliche bzw. fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche, noch Bereiche, auf den Sanierungsmaßnahmen geplant sind. Eine weitere Reduktion des Schienenlärms auf dem Streckenabschnitt in Reutlingen und damit eine Entlastung der Reutlinger Bürger verspricht sich die Stadt daher durch weitere Verbesserungen beim Wagenmaterial sowie der weiteren Umrüstung lauter Züge auf Flüsterbremsen bzw. die Umrüstung von Güterwagen auf leise Technik.

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 4														
1-01	1-02	1-03	1-04	1-05	1-06	2-01	2-02	2-03	2-04	3-01	3-02	3-03	3-04	4-01
4	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	4	0
4-02	4-03	4-04	4-05	4-06	4-07	4-08	4-09	4-10	4-11	4-12	5-01	5-02	5-03	5-04
1	0	3	0	2	1	0	0	0	1	3	0	0	0	4
5-05	5-06	5-07	5-08	6-01	6-02	6-03	6-04	6-05	6-06	6-07	6-08	6-09	6-10	6-11
0	1	1	1	0	0	2	2	0	0	1	3	0	0	1
6-12	7-01	7-02	7-03	7-04	7-05	7-06	7-07	7-08	7-09	7-10	7-11	7-12	7-13	7-14
3	0	0	0	4	0	0	1	3	0	2	0	1	0	0
7-15	7-16	7-17	7-18	7-19	7-20	7-21	7-22	7-23	7-24	8-01	8-02	8-03	8-04	8-05
0	4	2	1	0	1	2	1	0	0	0	2	0	1	0
8-06	8-07	8-08	8-09	8-10	8-11	8-12	8-13	8-14	8-15	8-16	8-17	8-18	8-19	8-20
1	2	1	0	0	0	4	0	0	0	4	0	0	3	1
8-21	8-22	8-23	8-24	8-25	8-26	8-27	8-28	9-01	9-02	9-03	9-04	9-05	9-06	9-07
0	0	0	4	0	2	1	0	3	1	0	3	1	0	1
9-08	9-09	9-10	9-11	9-12	9-13	9-14	9-15	10-01	10-02	10-03	10-04	10-05	10-06	10-07
3	0	3	1	0	0	0	3	1	0	3	1	2	0	0
10-08	10-09	10-10	10-11	10-12	10-13	10-14	10-15	11-01	11-02	11-03	11-04	11-04	11-05	12-01
3	0	0	2	1	0	1	2	1	0	0	2	1	0	0
12-02	12-03	12-04	12-05											
4	0	0	0											

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

Für den Ballungsraum Reutlingen liegen keine Daten in Anlage 1 (in Bearbeitung befindliche oder fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche) vor.

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	von km	bis km	GL	PKZ	Bem
-	4600	Reutlingen		80027	30,3	30,5	0,2	4,398	-
-	4600	Reutlingen		80027	30,9	31,1	0,2	4,398	-
-	4600	Reutlingen		80027	31,1	32	0,9	4,398	-
-	4600	Reutlingen		80027	32	32,102	0,102	4,398	-
-	4600	Reutlingen		80027	32,143	32,301	0,158	4,398	-
-	4600	Reutlingen		80027	32,385	32,7	0,315	4,398	-
-	4600	Reutlingen		80027	32,7	32,9	0,2	4,398	-
-	4600	Reutlingen		80027	32,9	33,3	0,4	4,398	-
-	4600	Reutlingen		80027	33,3	33,6	0,3	4,398	-
-	4600	Reutlingen		80027	33,6	33,9	0,3	4,398	-
-	4600	Reutlingen		80027	33,9	34,1	0,2	4,398	-
-	4600	Reutlingen		80027	34,1	34,7	0,6	4,398	-
-	4600	Reutlingen		80027	34,7	35	0,3	4,398	-
-	4600	Reutlingen		80027	35	35,4	0,4	4,398	-
-	4600	Reutlingen		80027	35,4	35,6	0,2	4,398	-
-	4600	Reutlingen		80027	35,6	35,77	0,17	4,398	-
-	4600	Reutlingen		80027	35,853	35,954	0,101	4,398	-
-	4600	Reutlingen		80027	37,424	37,5	0,076	4,398	-
-	4600	Reutlingen		80027	37,5	37,9	0,4	4,398	-
-	4600	Reutlingen		80027	37,9	37,936	0,036	4,398	-
-	4600	Reutlingen		80027	38,7	38,8	0,1	4,398	-
-	4600	Reutlingen		80027	38,8	38,802	0,002	4,398	-

LP-Nr | Nummer der Lärmschwerpunkte, **StrNr** | Streckennummer, **SaAb** | Nummer des Sanierungsabschnittes

GL | Gesamtlänge an km, **PKZ**= Priorisierungskennziffer des Sanierungsabschnittes

Bem | Bemerkung (X65: auf 65 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A), X57: auf 57 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A),

V: Lärmvorsorge, M: Machbarkeitsstudie)

Rostock

Anzahl der Einwohnenden: 208.409

Anzahl der Belasteten für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)

45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	≥ 70
4.271	1.990	443	5	0	0

Anzahl der Belasteten für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)

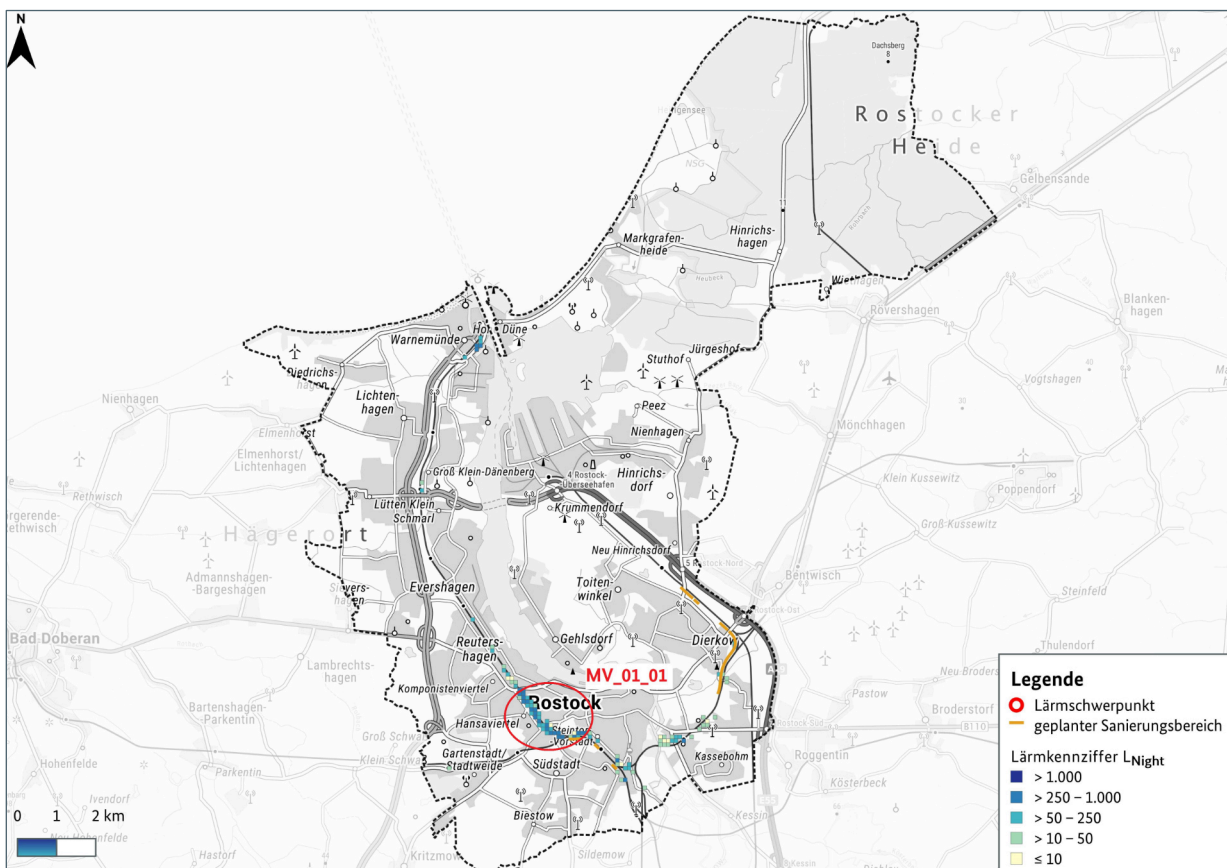
55-59	60-64	65-69	70-74	≥ 75
2.230	1.427	113	0	0

Pegelbereich in dB(A)	Belastete			
	Fläche (km ²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude
> 55	6,421	1.795	15	0
> 65	1,03	54	3	0
> 75	0,008	0	0	0

geschätzte Fälle starker HA*/HSD**

L_{DEN}	L_{Night}	Lärmkennziffer (LKZ)	
		L_{DEN}	L_{Night}
625	211	15.805	19.331

*Belästigung (high annoyance) / **Schlafstörung (high sleep disturbance)



Stellungnahme des Ballungsraumes Rostock

Die kreisfreie Hanse- und Universitätsstadt Rostock ist mit 181,4 km² Gesamtfläche und 209.692 Einwohnern (Stand: 30.09.2022) die flächen- größte und zugleich einwohnerstärkste Stadt im Bundesland Mecklenburg-Vorpommern. Rostock besitzt insbesondere mit den Bahnstrecken in Richtung Berlin und Schwerin eine gute überregionale Verkehrsanbindung.

Nach dem Straßenverkehr ist der Eisenbahnverkehr der zweitstärkste Verursacher von Lärmbeeinträchtigungen. Lärmrelevant ist hier vor allem die Haupteisenbahnstrecke aus Richtung Süden über den Hauptbahnhof in Richtung Warnemünde. Im Ergebnis der Lärmkartierung 2022 kann festgestellt werden, dass die Anzahl der Eisenbahnverkehrslärmbetroffenen mit potenziell gesundheitsgefährdenden Lärmpegeln rund 120 Personen (0,06 % der Einwohnenden) im Tagesmittel oberhalb von 65 dB(A) und 710 Personen (0,34 % der Einwohnenden) in den Nachtstunden oberhalb von 55 dB(A) beträgt. Mit Lärmpegeln oberhalb von 70 dB(A) im Tagesmittel bzw. 60 dB(A) Nachtstunden sind durch den Eisenbahnverkehr 10 – 20 Personen sehr hohen Lärmbelastungen ausgesetzt. Für den von der Eisenbahn verursachten Lärm liegt keine gesonderte Auswertung zur Schwere der Lärmbetroffenheit (Anzahl der betroffenen Personen in den Bereichen mit Auslösewertüberschreitungen) vor. In Anlehnung an die Lärmbrennpunktermittlung beim Kfz- und Straßenbahnverkehr werden auch beim Eisenbahnverkehr nur Bereiche mit Auslösewertüberschreitungen dargestellt, wenn bewohnte Gebäude mit mehr als fünf Einwohnenden je Streckenabschnitt betroffen sind.

Aktuell (Stand Lärmaktionsplan der Stufe 3) sind in Rostock 12 Lärmbrennpunktbereiche mit Auslösewertüberschreitungen an Haupteisenbahnstrecken und sonstigen Strecken zu verzeichnen: (Bereich an Haupteisenbahnstrecke (HE) bzw. sonstiger Strecke (SE))

- E1: Alte Bahnhofstraße, Am Strom bis Kurve Alte Bahnhofstraße (HE)
- E2: Schweriner Straße, Kuphalstraße bis Holbeinplatz (HE)
- E3: Holbeinplatz (HE)
- E4: Karl-Marx-Straße und Thomas-Müntzer-Platz, Maßmannstraße (HE)
- E5: Dethardingstraße und Ulmenstraße, Hospitalstraße (HE)
- E6: Dethardingstraße und Am Röper, Parkstraße (HE)
- E7: Laurembergstraße und Fahnenstraße (HE)
- E8: Babststraße und Hundertmännerstraße (HE)
- E9: Borenweg (HE)
- E10: Goethestraße (HE)
- E12: An der Kiesgrube (SE)
- E14: Gnatzkoppweg (SE)

Zur Minderung des Schienenlärms bestehen unterschiedliche Handlungsansätze. So setzen Maßnahmen beispielsweise am Fahrweg (z.B. Niedrigst-Schallschutzwände, Schienenschmiereinrichtungen) oder am Fahrzeug selbst an (z.B. lärmarme Bremsen). Jedoch liegen diese Maßnahmen oftmals nicht im Einflussbereich der Kommunen.

In der Hanse- und Universitätsstadt Rostock wurden jüngst und werden in naher Zukunft zahlreiche Sanierungs- und Umbaumaßnahmen durch die DB Netz AG durchgeführt. Zu diesen Projekten zählen beispielsweise die Schwerlastertüchtigung der Anbindung an den Seehafen Rostock, im Zuge derer eine Schallschutzwand zum Schutz eines Wohngebietes zu errichten ist. Die Goethebrücke unweit des Hauptbahnhofes wird mit Ihren Gleisen und Anschlüssen an das bestehende Netz erneuert. Eine bereits abgeschlossene Maßnahme der DB Netz AG berührt den Lärmbrennpunkt in Warnemünde (E1: Alte Bahnhofstraße). Mit der Vergrößerung der Gleisradian im Zuge des Umbaus am Bahnhof Warnemünde stellt sich rechnerisch eine Verminderung des Schienenlärms und damit eine Entlastung der Lärmsituation ein. Anwohner fühlen sich nach den Umbauarbeiten weiterhin durch belästigende Geräuschen ausgehend von Gleisen und Weichen gestört.

In der aktuellen Kartierung der Stufe 4 wird der Rangierbereich südlich des Seehafens Rostock erstmalig erfasst. Eine Ersteinschätzung lässt vermuten, dass hier in der weiteren Bearbeitung Betroffenheiten im Nachtzeitraum ermittelt werden.

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 17														
1-01	1-02	1-03	1-04	1-05	1-06	2-01	2-02	2-03	2-04	3-01	3-02	3-03	3-04	4-01
9	7	1	0	0	0	17	0	0	0	0	0	2	15	0
4-02	4-03	4-04	4-05	4-06	4-07	4-08	4-09	4-10	4-11	4-12	5-01	5-02	5-03	5-04
2	2	12	3	6	3	2	2	1	6	7	0	2	7	4
5-05	5-06	5-07	5-08	6-01	6-02	6-03	6-04	6-05	6-06	6-07	6-08	6-09	6-10	6-11
1	2	0	14	2	1	6	5	0	3	8	3	0	2	3
6-12	7-01	7-02	7-03	7-04	7-05	7-06	7-07	7-08	7-09	7-10	7-11	7-12	7-13	7-14
11	0	1	3	12	1	3	3	7	8	2	0	2	0	3
7-15	7-16	7-17	7-18	7-19	7-20	7-21	7-22	7-23	7-24	8-01	8-02	8-03	8-04	8-05
2	6	7	3	1	0	6	1	3	3	7	1	2	2	7
8-06	8-07	8-08	8-09	8-10	8-11	8-12	8-13	8-14	8-15	8-16	8-17	8-18	8-19	8-20
3	3	0	1	2	5	7	0	2	3	11	2	4	4	6
8-21	8-22	8-23	8-24	8-25	8-26	8-27	8-28	9-01	9-02	9-03	9-04	9-05	9-06	9-07
2	5	5	3	4	4	3	2	12	4	1	10	4	0	4
9-08	9-09	9-10	9-11	9-12	9-13	9-14	9-15	10-01	10-02	10-03	10-04	10-05	10-06	10-07
3	3	7	5	1	3	6	3	1	9	7	0	14	0	0
10-08	10-09	10-10	10-11	10-12	10-13	10-14	10-15	11-01	11-02	11-03	11-04	11-04	11-05	12-01
13	0	2	11	0	0	11	4	0	1	0	4	12	0	2
12-02	12-03	12-04	12-05											
9	3	3	0											

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

Für den Ballungsraum Rostock liegen keine Daten in Anlage 1 (in Bearbeitung befindliche oder fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche) vor.

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	von km	bis km	GL	PKZ	Bem
MV_01_01	6325	Rostock	6921	130004	113,835	114,068	0,233	3,353	-
-	6322	Rostock		130004	68,961	69,093	0,132	3,353	-
-	6322	Rostock		130004	69,2	69,6	0,4	3,353	-
-	6322	Rostock		130004	69,6	69,884	0,284	3,353	-
-	6322	Rostock		130004	69,952	70	0,048	3,353	-
-	6322	Rostock		130004	70	70,3	0,3	3,353	-
-	6322	Rostock		130004	70,3	70,328	0,028	3,353	-
-	6322	Rostock		130004	70,58	70,6	0,02	3,353	-
-	6322	Rostock		130004	70,6	70,7	0,1	3,353	-
-	6322	Rostock		130004	71,641	71,741	0,1	3,353	-
-	6322	Rostock	6325, 6921	130004	72,647	72,748	0,101	3,353	-
-	6325	Rostock		130004	114,214	114,331	0,117	3,353	-
-	6325	Rostock		130004	114,346	114,6	0,254	3,353	-
-	6325	Rostock		130004	114,6	114,8	0,2	3,353	-
-	6325	Rostock		130004	114,8	114,816	0,016	3,353	-
-	6325	Rostock		130004	115,084	115,349	0,265	3,353	-
-	6325	Rostock		130004	115,4	115,5	0,1	3,353	-
-	6325	Rostock		130004	115,5	115,7	0,2	3,353	-
-	6325	Rostock		130004	115,7	115,9	0,2	3,353	-
-	6325	Rostock		130004	115,9	115,967	0,067	3,353	-
-	6325	Rostock		130004	116,056	116,169	0,113	3,353	-
-	6325	Rostock		130004	116,192	116,293	0,101	3,353	-
-	6325	Rostock		130004	117,032	117,173	0,141	3,353	-
-	6325	Rostock		130004	125,844	126,181	0,337	3,353	-
-	6443	Rostock	6322	130004	0,928	1	0,072	3,353	-
-	6443	Rostock	6322	130004	1	1,1	0,1	3,353	-
-	6443	Rostock	6322	130004	1,16	1,2	0,04	3,353	-
-	6443	Rostock	6322	130004	1,2	1,202	0,002	3,353	-
-	6443	Rostock	6322	130004	1,202	1,336	0,134	3,353	-
-	6443	Rostock	6322	130004	1,336	1,6	0,264	3,353	-
-	6443	Rostock	6322	130004	1,6	1,969	0,369	3,353	-
-	6443	Rostock	6322	130004	2,014	2,1	0,086	3,353	-
-	6443	Rostock	6322, 6448, 6925	130004	2,1	2,7	0,6	3,353	-
-	6446	Rostock	6322, 6325	130004	29,745	29,845	0,1	3,353	-
-	6448	Rostock		130004	8	8,5	0,5	3,353	-
-	6448	Rostock		130004	8,5	8,6	0,1	3,353	-
-	6448	Rostock		130004	8,6	8,7	0,1	3,353	-
-	6448	Rostock		130004	8,7	8,801	0,101	3,353	-
-	6448	Rostock		130004	8,833	9,1	0,267	3,353	-
-	6448	Rostock		130004	9,1	9,3	0,2	3,353	-
-	6449	Rostock		130004	9,3	9,711	0,411	3,353	-
-	6449	Rostock	6443, 6925	130004	11,291	11,391	0,1	3,353	-
-	6448	Rostock	6443, 6925	130004	11,401	11,501	0,1	3,353	-
-	6448	Rostock	6443, 6925	130004	12,29	12,39	0,1	3,353	-
-	6448	Rostock	6443, 6925	130004	12,496	12,596	0,1	3,353	-
-	6448	Rostock	6443, 6925	130004	12,66	12,853	0,193	3,353	-
-	6449	Rostock		130011	0,246	0,387	0,141	0,928	-
-	6449	Rostock		130011	0,639	0,726	0,087	0,928	-

LP-Nr | Nummer der Lärmschwerpunkte, **StrNr** | Streckennummer, **SaAb** | Nummer des Sanierungsabschnittes

GL | Gesamtlänge an km, **PKZ** = Priorisierungskennziffer des Sanierungsabschnittes

Bem | Bemerkung (X65: auf 65 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A), X57: auf 57 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A),

V: Lärmvorsorge, M: Machbarkeitsstudie)

Saar- brücken

Anzahl der Einwohnenden: 180.966

Anzahl der Belasteten für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)

45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	≥ 70
8.636	4.777	2.498	1.077	34	0

Anzahl der Belasteten für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)

55-59	60-64	65-69	70-74	≥ 75
5.932	3.115	1.621	132	6

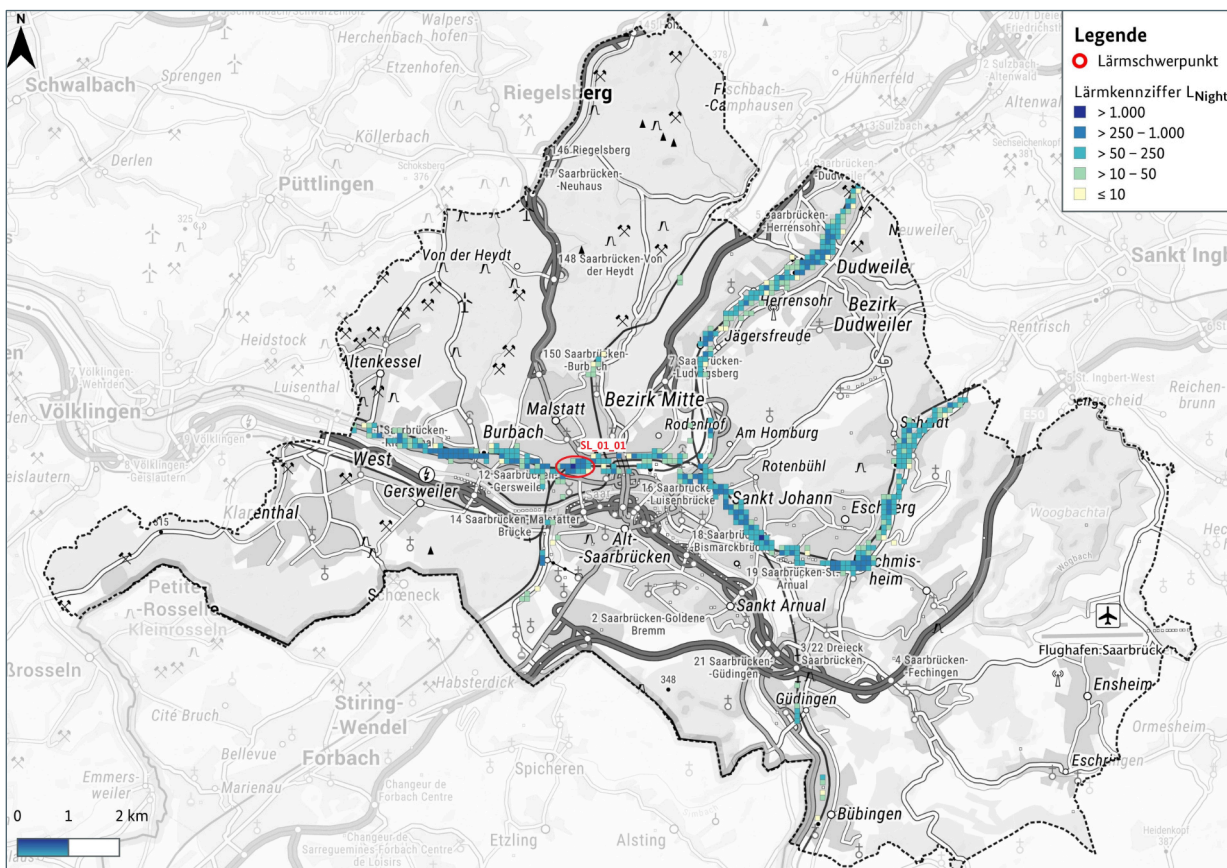
Pegelbereich in dB(A)	Belastete			
	Fläche (km ²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude
> 55	8,007	5.146	22	0
> 65	2,356	838	2	0
> 75	0,081	3	0	0

geschätzte Fälle starker HA*/HSD**

Lärmkennziffer (LKZ)

L_{DEN}	L_{Night}	L_{DEN}	L_{Night}
1.952	920	55.497	82.472

*Belästigung (high annoyance) | **Schlafstörung (high sleep disturbance)



Stellungnahme des Ballungsraumes Saarbrücken

Die von uns ermittelten Lärmschwerpunkte sind diese, bei denen es eine dichte Wohnbebauung gibt und die Lärmbelastung sehr hoch ist. Beispielsweise im Stadtteil Burbach (Strecke 3230) sowie in St. Johann, Schafbrücke und Scheidt (Strecke 3250). Wie dem Eisenbahn-Bundesamt bekannt, sollen ab 2026 Lärmschutzwände im Rahmen der Lärmsanierung in Saarbrücken gebaut werden. Die Landeshauptstadt Saarbrücken wünscht, dass die Lärmsanierung möglichst schnell umgesetzt wird.

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 8														
1-01	1-02	1-03	1-04	1-05	1-06	2-01	2-02	2-03	2-04	3-01	3-02	3-03	3-04	4-01
7	1	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0	0	8	1
4-02	4-03	4-04	4-05	4-06	4-07	4-08	4-09	4-10	4-11	4-12	5-01	5-02	5-03	5-04
1	0	6	2	1	0	5	0	1	1	6	1	0	4	3
5-05	5-06	5-07	5-08	6-01	6-02	6-03	6-04	6-05	6-06	6-07	6-08	6-09	6-10	6-11
1	1	0	6	1	0	2	5	0	1	1	6	0	1	2
6-12	7-01	7-02	7-03	7-04	7-05	7-06	7-07	7-08	7-09	7-10	7-11	7-12	7-13	7-14
5	0	1	1	6	0	1	2	5	1	2	4	1	0	1
7-15	7-16	7-17	7-18	7-19	7-20	7-21	7-22	7-23	7-24	8-01	8-02	8-03	8-04	8-05
1	6	7	0	0	1	3	2	2	1	3	0	1	4	2
8-06	8-07	8-08	8-09	8-10	8-11	8-12	8-13	8-14	8-15	8-16	8-17	8-18	8-19	8-20
1	1	4	1	1	2	4	1	1	0	6	3	3	2	0
8-21	8-22	8-23	8-24	8-25	8-26	8-27	8-28	9-01	9-02	9-03	9-04	9-05	9-06	9-07
2	2	1	3	3	1	4	0	2	4	2	7	1	0	5
9-08	9-09	9-10	9-11	9-12	9-13	9-14	9-15	10-01	10-02	10-03	10-04	10-05	10-06	10-07
2	1	2	4	2	0	2	6	0	5	3	1	5	2	0
10-08	10-09	10-10	10-11	10-12	10-13	10-14	10-15	11-01	11-02	11-03	11-04	11-04	11-05	12-01
7	1	1	4	3	0	8	0	0	0	2	1	3	2	4
12-02	12-03	12-04	12-05											
2	0	2	0											

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

StrNr	Sanierungsbereich	von km	bis km	GL	SSW	Höhe	SSD	StA	WE	StP
3231 3230	Saarbrücken 1	0 1,8	1,8 6,1	6,1	6.240	3		4	0	5
3250	Saarbrücken 2	0	9,1	9,1	7.660	3		4	0	5
3511 3234	Saarbrücken 3	133,5 1,8	139,4 3,2	7,3	7.460	3		4	0	5

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

Für den Ballungsraum Saarbrücken liegen keine Daten in Anlage 3 (noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche) vor.

StrNr | Streckennummer, **GL** | Gesamtlänge an km,

aktive Schallschutzmaßnahmen: SSW | Länge der Schallschutzwand in Metern, **Höhe** | Höhe der Schallschutzwand in Metern,

SSD | Schienenstegdämpfer in Metern, **StA**¹ | Stand der Sanierung der aktiven Schallschutzmaßnahme

passive Schallschutzmaßnahmen: WE | Anzahl der Wohneinheiten, **StP**² | Stand der Sanierung der passiv lärmsanierten Wohneinheiten

^{1,2} *Die Maßnahme ist (1) fertiggestellt, (2) im Bau, (3) in Bearbeitung oder (4) in Planung,

(5) Durchführung einer schalltechnischen Untersuchung und (6) geprüft ohne Umsetzung

Solingen

Anzahl der Einwohnenden: 158.803

Anzahl der Belasteten für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)

45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	≥ 70
3.202	1.682	823	261	3	0

Anzahl der Belasteten für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)

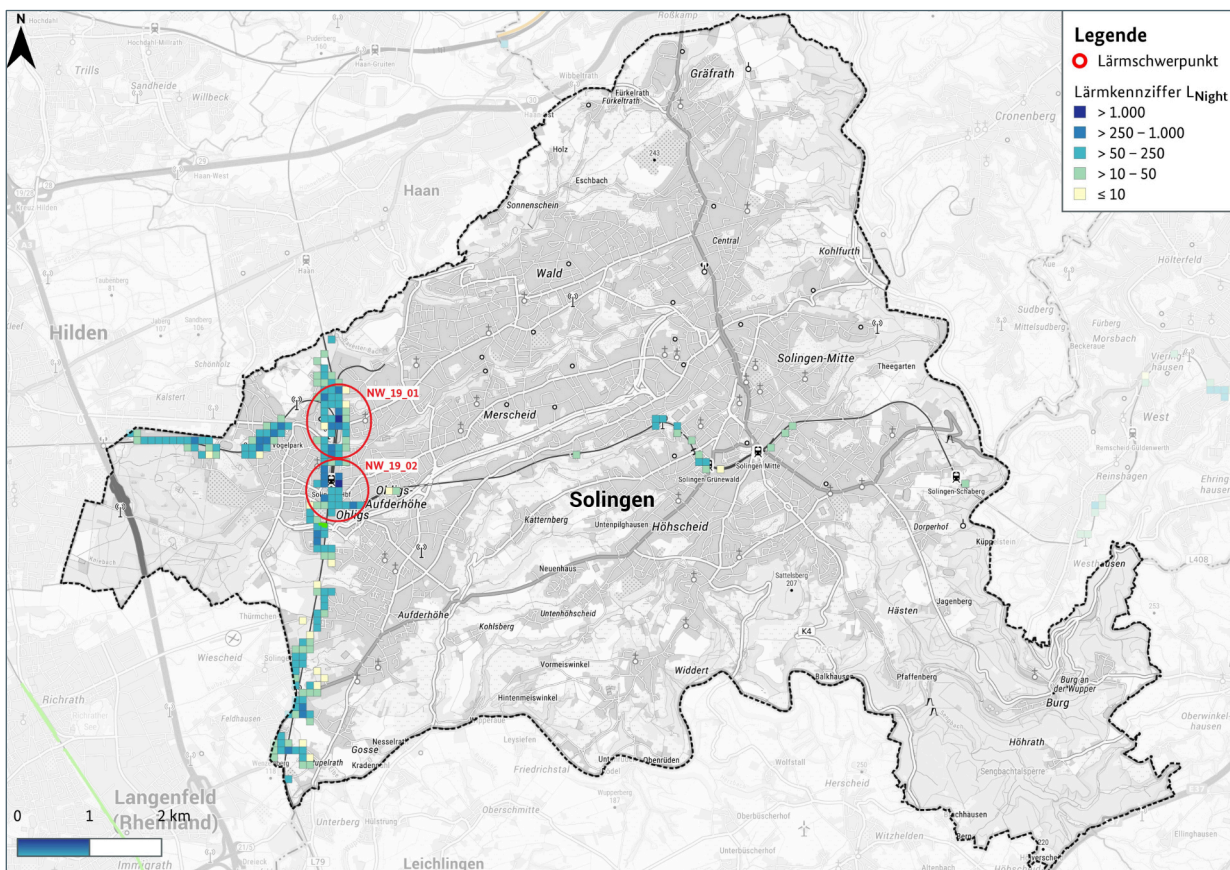
55-59	60-64	65-69	70-74	≥ 75
2.190	1.134	465	68	0

Pegelbereich in dB(A)	Belastete			
	Fläche (km ²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude
> 55	3,599	1.837	9	0
> 65	0,773	254	3	0
> 75	0,058	0	0	0

geschätzte Fälle starker HA*/HSD**

L _{DEN}	L _{Night}	Lärmkennziffer (LKZ)	
686	290	L _{DEN}	L _{Night}
		19.054	26.153

*Belästigung (high annoyance) | **Schlafstörung (high sleep disturbance)



Stellungnahme des Ballungsraumes Solingen

Der Ballungsraum Solingen hat keine Stellungnahme eingereicht.

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 1														
1-01	1-02	1-03	1-04	1-05	1-06	2-01	2-02	2-03	2-04	3-01	3-02	3-03	3-04	4-01
1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0
4-02	4-03	4-04	4-05	4-06	4-07	4-08	4-09	4-10	4-11	4-12	5-01	5-02	5-03	5-04
0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	1
5-05	5-06	5-07	5-08	6-01	6-02	6-03	6-04	6-05	6-06	6-07	6-08	6-09	6-10	6-11
0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0
6-12	7-01	7-02	7-03	7-04	7-05	7-06	7-07	7-08	7-09	7-10	7-11	7-12	7-13	7-14
1	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0	1
7-15	7-16	7-17	7-18	7-19	7-20	7-21	7-22	7-23	7-24	8-01	8-02	8-03	8-04	8-05
0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	1
8-06	8-07	8-08	8-09	8-10	8-11	8-12	8-13	8-14	8-15	8-16	8-17	8-18	8-19	8-20
0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	1
8-21	8-22	8-23	8-24	8-25	8-26	8-27	8-28	9-01	9-02	9-03	9-04	9-05	9-06	9-07
0	0	0	1	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	1
9-08	9-09	9-10	9-11	9-12	9-13	9-14	9-15	10-01	10-02	10-03	10-04	10-05	10-06	10-07
0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	1	0	0
10-08	10-09	10-10	10-11	10-12	10-13	10-14	10-15	11-01	11-02	11-03	11-04	11-04	11-05	12-01
1	0	0	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0
12-02	12-03	12-04	12-05											
1	0	0	0											

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

StrNr	Sanierungsbereich	von km	bis km	GL	SSW	Höhe	SSD	StA	WE	StP
2730	Solingen	4,6	11,1	6,5	2.397	3		5	0	5

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

Für den Ballungsraum Solingen liegen keine Daten in Anlage 3 (noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche) vor.

StrNr | Streckennummer, **GL** | Gesamtlänge an km,

aktive Schallschutzmaßnahmen: SSW | Länge der Schallschutzwand in Metern, **Höhe** | Höhe der Schallschutzwand in Metern,

SSD | Schienenstegdämpfer in Metern, **StA**¹ | Stand der Sanierung der aktiven Schallschutzmaßnahme

passive Schallschutzmaßnahmen: WE | Anzahl der Wohneinheiten, **StP**² | Stand der Sanierung der passiv lärmsanierten Wohneinheiten

^{1,2} *Die Maßnahme ist (1) fertiggestellt, (2) im Bau, (3) in Bearbeitung oder (4) in Planung,

(5) Durchführung einer schalltechnischen Untersuchung und (6) geprüft ohne Umsetzung

Stuttgart

Anzahl der Einwohnenden: 632.743

Anzahl der Belasteten für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)

45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	≥ 70
21.857	11.348	7.113	1.734	81	5

Anzahl der Belasteten für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)

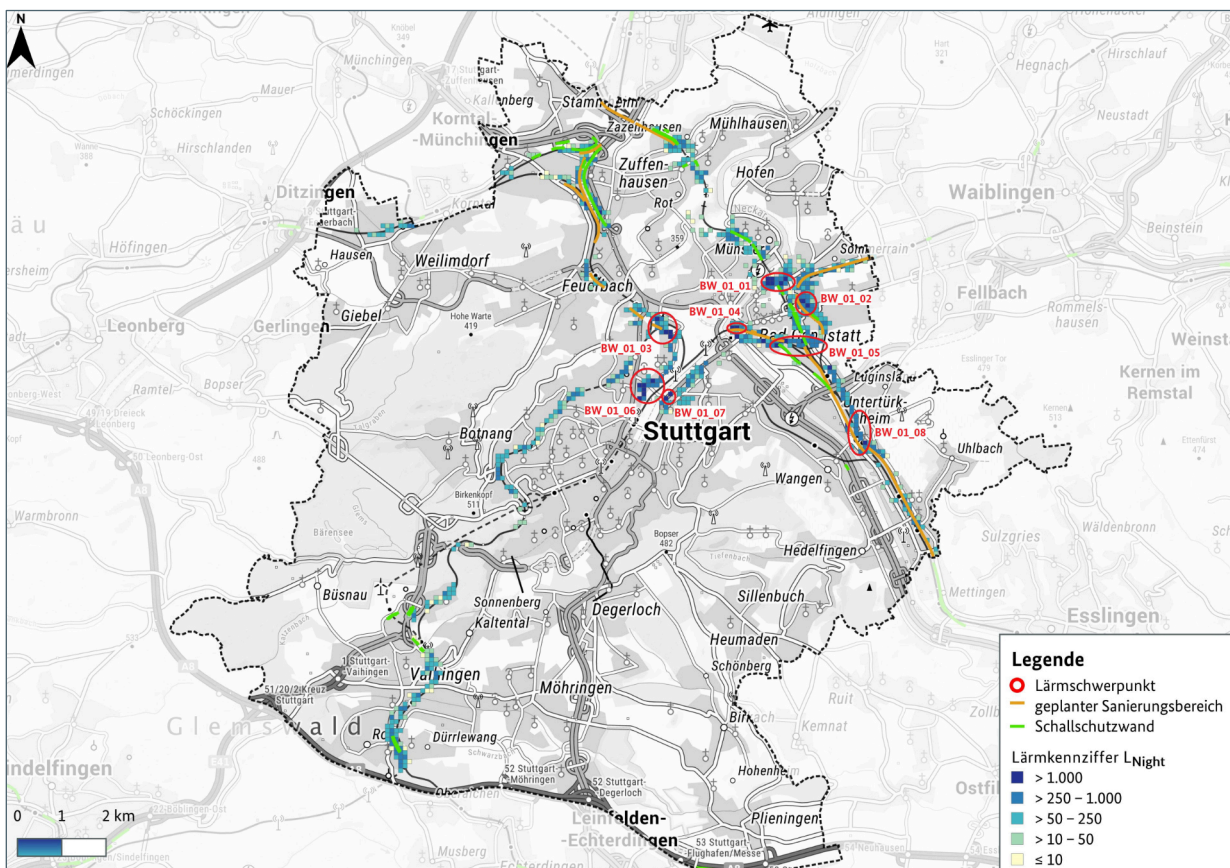
55-59	60-64	65-69	70-74	≥ 75
14.199	8.742	4.360	437	5

Pegelbereich in dB(A)	Belastete			
	Fläche (km ²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude
> 55	15,476	13.211	95	14
> 65	5,359	2.287	23	0
> 75	0,814	2	0	0

geschätzte Fälle starker HA*/HSD**

L _{DEN}	L _{Night}	Lärmkennziffer (LKZ)	
5.110	2.172	L _{DEN}	L _{Night}
		149.451	196.187

*Belästigung (high annoyance) / **Schlafstörung (high sleep disturbance)



Stellungnahme des Ballungsraumes Stuttgart

Die Lärmkarten und Belastungsstatistiken zeichnen das Bild, dass die Belastung durch die Eisenbahn in Stuttgart offenbar deutlich zurückgegangen ist. Anders als beim Straßenverkehr und der Stadtbahn, wo wir in der Lärmkartierung 2022 im Vergleich mit der Kartierung 2017 eine sehr starke Zunahme der Belastungszahlen verzeichnen:

Straßenverkehr	LDEN > 70 dB(A)	von 10.990 auf 20.680 (+88%)
	LNight > 60 dB(A)	von 15.510 auf 23.840 (+54%)
Stadtbahn	LDEN > 70 dB(A)	von 590 auf 1.450 (+146%)
	LNight > 60 dB(A)	von 1.840 auf 3.540 (+92%)

Beim Eisenbahnverkehr sind die Zahlen dagegen erheblich zurückgegangen:

LDEN > 70 dB(A)	von 1.450 auf 450 (-69%)
LNight > 60 dB(A)	von 4.300 auf 1.820 (-58%)

Eine Erklärung für die Veränderung finden wir nicht. Aufgrund der gegenüber der letzten Lärmkartierung gründlich geänderten Rechenverfahren sind die Ergebnisse schlecht vergleichbar. Dennoch sind die völlig unterschiedlichen Tendenzen beim Straßenverkehr und der Stadtbahn einerseits und der Eisenbahn andererseits erstaunlich. Auch der Umstand, dass inzwischen nur noch „leise“ Güterzüge unterwegs sind, die ungefähr 10 dB(A) Lärminderung bringen, kann nur teilweise den deutlichen Rückgang der Belastung erklären. Mit Ausnahme der Strecke Untertürkheim - Kornwestheim (4720) und der Nebenstrecke Kornwestheim - Korntal (4821) werden die Eisenbahnstrecken in Stuttgart ganz überwiegend von Personenzügen befahren. In den Ortsdurchfahrten Feuerbach, Zuffenhausen und Vaihingen beträgt der Güterzuganteil ausweislich der Daten aus dem GeoPortal EBA nicht einmal 1%, auf der Strecke 4710 Richtung Waiblingen ca. 5% in der Nacht. Nur in der Neckartalstrecke (4700) erreicht der Güterverkehr mit bis zu 24% (24 Stunden) bzw. 47% (nachts) im Bereich Untertürkheim nennenswerte Anteile. Weitere Lärminderungsmaßnahmen wurden in den letzten Jahren nicht durchgeführt. Jedenfalls sind uns keine bekannt. Die Zahl der Personenzüge ist eher gestiegen. Oder wurde etwa die nicht geringe Zahl der außerplanmäßig ausgefallenen S-Bahnen bei den Zugzahlen abgezogen? Die überlieferten Daten zum Zugverkehr sind sehr intransparent. Zudem sind die Ergebnisse der Lärmkartierung 2017 leider nicht mehr auf dem GeoPortal des EBA nachzusehen, um direkte Vergleiche zu ermöglichen.

Lärmschwerpunkte sind weiterhin die Wohngebiete entlang der Strecke 4700 Stuttgart - Esslingen (Bad Cannstatt, Untertürkheim, Obertürkheim) und der Strecke 4720 Untertürkheim - Kornwestheim (Bad Cannstatt, Münster, Rot, Zazenhausen). Darüber hinaus werden aber viele weitere Wohngebiete hochgradig durch den Lärm der Eisenbahnen betroffen. Immer noch werden 9.000 Menschen mit mehr als 55 dB(A) in der Nacht belastet.

Durch den neuen Tiefbahnhof (Stuttgart 21) wird es große Veränderungen im Eisenbahnverkehr in und um Stuttgart geben. An der Lärmbelastung der Wohnbevölkerung wird sich dadurch jedoch wenig ändern, da auf den jetzigen Fernverkehrsgleisen im Neckartal vermehrt Regionalzüge, S-Bahnen und Güterzüge verkehren werden. Nicht zuletzt auch wegen der politisch gewollten und aus Gründen des Klimaschutzes notwendigen Verkehrswende und dem damit verbundenen starken Anstieg des Schienenverkehrs ist auch mit einer Steigerung der Lärmbelastung zu rechnen. Umso dringlicher ist es, dass durchgreifende Lärminderungsmaßnahmen schnell umgesetzt werden, u.a. Maßnahmen an den Fahrzeugen selbst und unmittelbar an den Gleisen (z.B. Unterschottermatten, Schienenstegdämpfer). In den Jahren 2007/2008 wurden im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms der Deutschen Bahn AG mehrere Lärmschutzwände in Stuttgart errichtet. Inzwischen wurden die Auslösewerte für Lärmsanierung deutlich gesenkt. Dadurch besteht auch in den damals sanierten Streckenabschnitten erneut Lärmsanierungsbedarf. Das führte zu einer vollständigen Neuauflistung der Prioritätenliste für die Lärmsanierung. Die Stadt Stuttgart erwartet, dass an sämtlichen Bahnstrecken in Stuttgart schnellstmöglich die dringend notwendigen Maßnahmen durchgeführt werden.

Nur bei einer umfassenden Lärmsanierung an den bestehenden Bahnstrecken wird die gewünschte erhebliche Zunahme des Schienengüter- und Personenverkehrs bei den Anwohnern auf Akzeptanz stoßen. Es darf nicht zugelassen werden, dass sie die negativen Folgen der Verkehrszunahme ausbaden müssen.

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 4														
1-01	1-02	1-03	1-04	1-05	1-06	2-01	2-02	2-03	2-04	3-01	3-02	3-03	3-04	4-01
4	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	4	0
4-02	4-03	4-04	4-05	4-06	4-07	4-08	4-09	4-10	4-11	4-12	5-01	5-02	5-03	5-04
0	2	2	1	1	1	1	0	0	2	2	0	0	3	1
5-05	5-06	5-07	5-08	6-01	6-02	6-03	6-04	6-05	6-06	6-07	6-08	6-09	6-10	6-11
0	0	2	2	0	1	1	1	0	0	3	1	0	0	2
6-12	7-01	7-02	7-03	7-04	7-05	7-06	7-07	7-08	7-09	7-10	7-11	7-12	7-13	7-14
2	0	2	1	1	0	1	1	1	0	0	1	0	0	0
7-15	7-16	7-17	7-18	7-19	7-20	7-21	7-22	7-23	7-24	8-01	8-02	8-03	8-04	8-05
1	2	1	0	0	0	0	0	2	0	2	0	1	1	1
8-06	8-07	8-08	8-09	8-10	8-11	8-12	8-13	8-14	8-15	8-16	8-17	8-18	8-19	8-20
0	2	1	1	0	1	2	0	1	1	2	0	1	1	2
8-21	8-22	8-23	8-24	8-25	8-26	8-27	8-28	9-01	9-02	9-03	9-04	9-05	9-06	9-07
1	0	1	2	1	0	2	1	2	1	1	3	0	1	0
9-08	9-09	9-10	9-11	9-12	9-13	9-14	9-15	10-01	10-02	10-03	10-04	10-05	10-06	10-07
1	3	3	1	0	2	2	0	0	2	2	0	4	0	0
10-08	10-09	10-10	10-11	10-12	10-13	10-14	10-15	11-01	11-02	11-03	11-04	11-04	11-05	12-01
3	1	1	3	0	0	2	2	0	1	0	1	1	0	1
12-02	12-03	12-04	12-05											
1	1	1	0											

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

StrNr	Sanierungsbereich	von km	bis km	GL	SSW	Höhe	SSD	StA	WE	StP
4821	Stuttgart-Zuffenhausen West	0,5	1,6	1,1	720	2		1	5	1
4700	Stuttgart - Bad Cannstatt - Untertürkheim - Obertürkheim	3,2 7 8,3	4,2 8 9,4	3,1	0	-		1	222	1
4720	Stuttgart - Untertürkheim - Münster	-0,4 4,6	1,8 5,5	2,3	715	2		1	30	1
4800	Stuttgart-Zuffenhausen	6	7,6	1,6	0	-		1	10	1
4720	Stuttgart- Rot, -Zazenhausen	7	8,3	1,3	0	-		1	15	1
4720	Stuttgart-Bad Cannstatt	2,4	3,2	0,8	884	2		1	61	1
4720	Stuttgart-Bad Cannstatt Nordost	3,7	4,3	0,6	192	2		1	3	1
4710	Stuttgart (Nürnberger Straße/Sommerrain)	2,6	4,6	2	0	-		5	0	5
4860	Stuttgart-Österfeld, Vaihingen	14,6	15,6	1	0	-		5	0	5
4860	Stuttgart-Rohr	16,3	17,3	1	0	-		5	0	5
4821	Neuwirtshaus	1,6	2,7	1,1	0	-		5	0	5

StrNr | Streckennummer, **GL** | Gesamtlänge an km,

aktive Schallschutzmaßnahmen: **SSW** | Länge der Schallschutzwand in Metern, **Höhe** | Höhe der Schallschutzwand in Metern,

SSD | Schienenstegdämpfer in Metern, **StA**¹ | Stand der Sanierung der aktiven Schallschutzmaßnahme

passive Schallschutzmaßnahmen: **WE** | Anzahl der Wohneinheiten, **StP**² | Stand der Sanierung der passiv lärmsanierten Wohneinheiten

^{1,2} *Die Maßnahme ist (1) fertiggestellt, (2) im Bau, (3) in Bearbeitung oder (4) in Planung,

(5) Durchführung einer schalltechnischen Untersuchung und (6) geprüft ohne Umsetzung

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	von km	bis km	GL	PKZ	Bem
BW_01_02	4710	Stuttgart	4713, 4721	80023	2,327	3,033	0,706	95,6	-
BW_01_03	4801	Stuttgart	4800	80064	2,675	2,86	0,185	0,855	-
BW_01_04	4710	Stuttgart	4700, 4701, 4713	80023	-0,48	-0,416	0,064	95,6	-
BW_01_04	4710	Stuttgart	4700, 4701, 4713	80023	-0,416	-0,282	0,134	95,6	X65
BW_01_04	4710	Stuttgart	4700, 4701, 4713	80023	-0,282	-0,213	0,069	95,6	X65
BW_01_05	4710	Stuttgart	4700, 4701, 4711, 4713	80023	0,496	0,696	0,2	95,6	X65
BW_01_05	4710	Stuttgart	4700, 4701, 4711, 4713	80023	0,696	0,739	0,043	95,6	-
BW_01_05	4720	Stuttgart	4701	80023	2,1	2,191	0,091	95,6	-
BW_01_05	4720	Stuttgart	4710, 4713	80023	2,266	2,3	0,034	95,6	-
BW_01_05	4720	Stuttgart	4710, 4713	80023	2,3	2,4	0,1	95,6	X65
BW_01_08	4720	Stuttgart	4700, 4701, 4724	80023	-0,286	-0,086	0,2	95,6	X65
BW_01_08	4720	Stuttgart	4700, 4701	80023	-0,086	-0,073	0,013	95,6	X65
BW_01_08	4720	Stuttgart	4700, 4701, 4721	80023	-0,073	0,026	0,099	95,6	X65
BW_01_08	4720	Stuttgart	4700, 4701, 4711, 4721, 4727	80023	0,026	1,241	1,215	95,6	X65
-	4710	Fellbach	4713	80003	4,967	5,172	0,205	13,099	-
-	4700	Stuttgart	4701, 4720, 4723, 4724	80023	7,223	8	0,777	95,6	X65
-	4700	Stuttgart	4701	80023	8	8,2	0,2	95,6	-
-	4700	Stuttgart	4701	80023	8,2	8,3	0,1	95,6	-
-	4700	Stuttgart	4701	80023	8,3	8,499	0,199	95,6	X65
-	4700	Stuttgart	4701	80023	8,5	9,4	0,9	95,6	X65
-	4700	Stuttgart	4701	80023	9,4	10	0,6	95,6	-
-	4710	Stuttgart	4700, 4701, 4713	80023	-0,213	0,004	0,217	95,6	-
-	4710	Stuttgart	4700, 4701, 4713	80023	0,076	0,086	0,01	95,6	-
-	4710	Stuttgart	4700, 4701, 4713	80023	0,086	0,213	0,127	95,6	X65
-	4710	Stuttgart	4700, 4701, 4711, 4713	80023	0,213	0,383	0,17	95,6	X65
-	4710	Stuttgart	4700, 4701, 4711, 4713	80023	0,383	0,394	0,011	95,6	X65
-	4710	Stuttgart	4713	80023	3,215	3,689	0,474	95,6	-
-	4710	Stuttgart	4713	80023	3,767	4,967	1,2	95,6	-
-	4713	Stuttgart	4700, 4701, 4710	80023	0,004	0,072	0,068	95,6	-
-	4720	Stuttgart	4700, 4701, 4711, 4727	80023	1,241	1,3	0,059	95,6	-
-	4720	Stuttgart	4701, 4711, 4727	80023	1,3	1,8	0,5	95,6	X65
-	4720	Stuttgart	4701, 4721	80023	1,8	2,1	0,3	95,6	-
-	4720	Stuttgart		80023	2,4	3,2	0,8	95,6	X65
-	4720	Stuttgart		80023	3,2	3,7	0,5	95,6	X65
-	4720	Stuttgart		80023	3,7	4,3	0,6	95,6	X65
-	4720	Stuttgart		80023	4,3	4,6	0,3	95,6	-
-	4720	Stuttgart		80023	4,6	5,5	0,9	95,6	X65
-	4720	Stuttgart		80023	5,5	6,6	1,1	95,6	X65
-	4720	Stuttgart		80023	6,6	6,7	0,1	95,6	-
-	4720	Stuttgart		80023	6,7	7	0,3	95,6	X65
-	4720	Stuttgart		80023	7	8,3	1,3	95,6	X65

LP-Nr | Nummer der Lärmschwerpunkte, **StrNr** | Streckennummer, **weitere Streckennummern** | weitere Streckennummern,

SaAb | Nummer des Sanierungsabschnittes, **SSW** | von km, **bis km** | bis km, **GL** | Gesamtlänge an km, **PKZ** = Priorisierungskennziffer des Sanierungsabschnittes, **Bem** | Bemerkung, X65: auf 65 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A),

X57: auf 57 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A), V: Lärmvorsorge, M: Machbarkeitsstudie

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	von km	bis km	GL	PKZ	Bem
-	4720	Stuttgart	4812	80023	8,3	9,1	0,8	95,6	-
-	4720	Stuttgart	4812	80023	9,17	9,271	0,101	95,6	-
-	4720	Stuttgart	4812, 4826	80023	9,378	9,498	0,12	95,6	-
-	4721	Stuttgart	4710, 4713	80023	2,664	2,937	0,273	95,6	-
-	4721	Stuttgart	4710, 4713	80023	2,937	3,04	0,103	95,6	-
-	4800	Stuttgart	4801, 4811	80023	5,4	5,496	0,096	95,6	-
-	4800	Stuttgart	4801, 4810, 4811	80023	5,526	6	0,474	95,6	-
-	4800	Stuttgart	4801, 4810, 4811	80023	6	6,58	0,58	95,6	X65
-	4800	Stuttgart	4801	80023	6,58	6,685	0,105	95,6	X65
-	4800	Stuttgart	4801	80023	6,685	6,694	0,009	95,6	X65
-	4800	Stuttgart	4801	80023	6,694	6,799	0,105	95,6	X65
-	4800	Stuttgart	4801	80023	6,8	6,876	0,076	95,6	X65
-	4800	Stuttgart	4801	80023	6,876	6,9	0,024	95,6	X65
-	4800	Stuttgart	4801, 4811	80023	6,9	7,1	0,2	95,6	X65
-	4800	Stuttgart	4801, 4811	80023	7,1	7,2	0,1	95,6	X65
-	4800	Stuttgart	4801, 4811	80023	7,2	7,348	0,148	95,6	X65
-	4820	Stuttgart	4720, 4812, 4826	80023	9,498	9,565	0,067	95,6	-
-	4820	Stuttgart	4720, 4800, 4801, 4812, 4826	80023	9,565	9,973	0,408	95,6	-
-	4820	Stuttgart	4080, 4811, 4812, 4826	80023	9,987	10,263	0,276	95,6	-
-	4700	Stuttgart	4701	80024	10	10,06	0,06	43,178	-
-	4801	Stuttgart	4800, 4803	80064	3,147	3,53	0,383	0,855	-
-	4801	Stuttgart	4800	80064	4,325	4,522	0,197	0,855	-
-	4801	Stuttgart	4800	80064	4,552	4,639	0,087	0,855	-
-	4801	Stuttgart	4800	80064	4,639	4,702	0,063	0,855	-
-	4801	Stuttgart	4800, 4811	80064	7,359	7,423	0,064	0,855	X65
-	4810	Stuttgart	4801, 4811	80065	-0,034	0,124	0,158	23,826	-
-	4810	Stuttgart	4811	80065	0,15	0,561	0,411	23,826	-
-	4810	Stuttgart		80065	0,705	0,806	0,101	23,826	-
-	4810	Stuttgart		80065	0,97	1,125	0,155	23,826	-
-	4821	Stuttgart	4800, 4801, 4811	80066	0,068	0,11	0,042	31,397	-
-	4821	Stuttgart	4800, 4801, 4811	80066	0,11	0,125	0,015	31,397	X65
-	4821	Stuttgart	4800, 4801, 4811	80066	0,125	0,162	0,037	31,397	X65
-	4821	Stuttgart	4801, 4811	80066	0,162	0,5	0,338	31,397	X65
-	4821	Stuttgart		80066	0,5	1,1	0,6	31,397	X65
-	4821	Stuttgart		80066	1,1	1,273	0,173	31,397	X65
-	4821	Stuttgart		80066	1,4	1,6	0,2	31,397	X65
-	4821	Stuttgart		80066	1,6	1,9	0,3	31,397	X65
-	4821	Stuttgart		80066	1,9	2,5	0,6	31,397	-

LP-Nr | Nummer der Lärmschwerpunkte, **StrNr** | Streckennummer, **SaAb** | Nummer des Sanierungsabschnittes

GL | Gesamtlänge an km, **PKZ** = Priorisierungskennziffer des Sanierungsabschnittes

Bem | Bemerkung (X65: auf 65 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A), X57: auf 57 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A),

V: Lärmvorsorge, M: Machbarkeitsstudie)

Anzahl der Einwohnenden: 125.596

Anzahl der Belasteten für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)

45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	≥ 70
3.477	1.550	657	349	64	0

Anzahl der Belasteten für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)

55-59	60-64	65-69	70-74	≥ 75
2.162	1.000	497	134	10

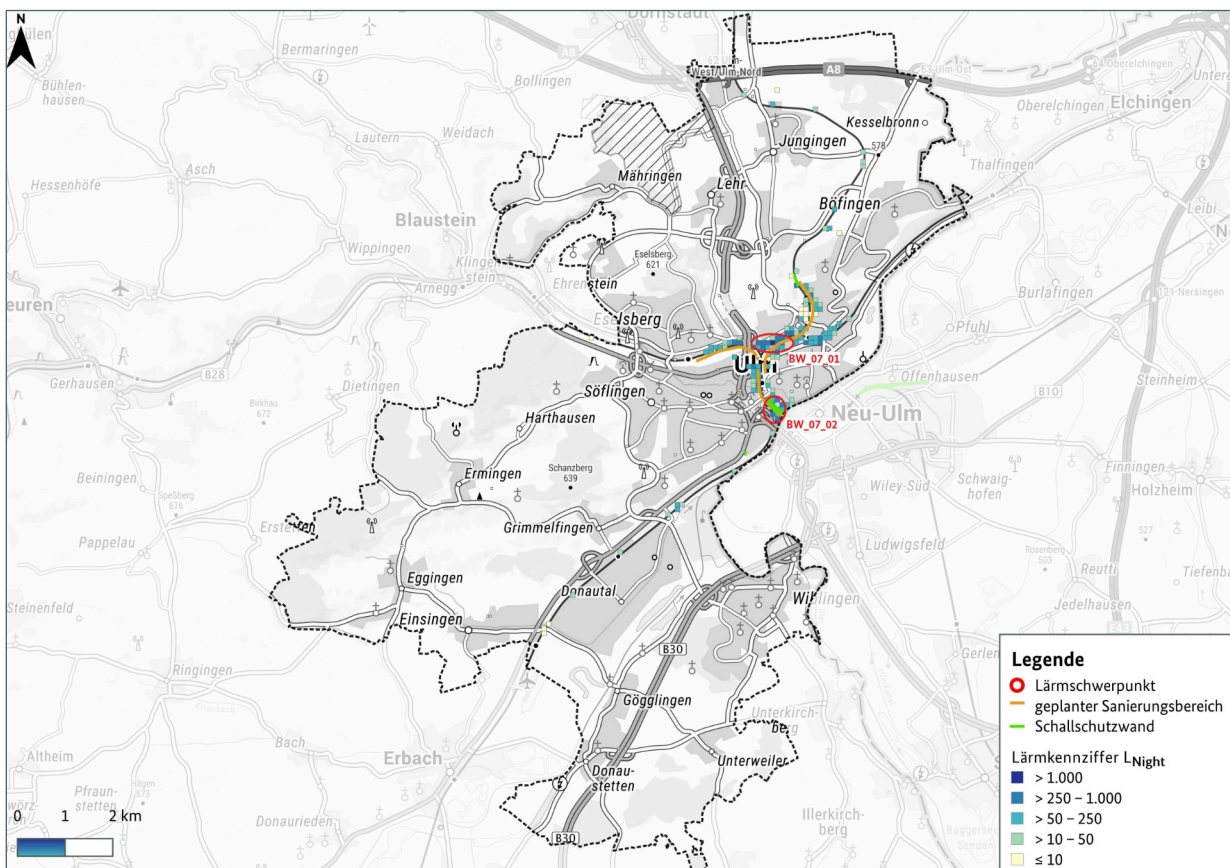
Pegelbereich in dB(A)	Belastete			
	Fläche (km ²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude
> 55	7,244	1.811	5	6
> 65	1,542	305	1	1
> 75	0,17	5	0	0

geschätzte Fälle starker HA*/HSD**

L_{DEN}	L_{Night}	L_{DEN}	L_{Night}
694	294	19.786	26.075

Lärmkennziffer (LKZ)

*Belästigung (high annoyance) / **Schlafstörung (high sleep disturbance)



Stellungnahme des Ballungsraumes Ulm

Der Ballungsraum Ulm hat keine Stellungnahme eingereicht.

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Im Ballungsraum Ulm gab es keine Beteiligungen.

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

StrNr	Sanierungsbereich	von km	bis km	GL	SSW	Höhe	SSD	StA	WE	StP
4700	Ulm-Örlingen	85,9	91	4,1	205	2		1	1	1
4700	Ulm City	91,4	94,8	3,4	0	-		1	77	1
4700	Ulm-City	93	94,8	1,8	0	-		6	0	3

StrNr | Streckennummer, **GL** | Gesamtlänge an km,

aktive Schallschutzmaßnahmen: SSW | Länge der Schallschutzwand in Metern, **Höhe** | Höhe der Schallschutzwand in Metern,

SSD | Schienenstegdämpfer in Metern, **StA**¹ | Stand der Sanierung der aktiven Schallschutzmaßnahme

passive Schallschutzmaßnahmen: WE | Anzahl der Wohneinheiten, **StP**² | Stand der Sanierung der passiv lärmsanierten Wohneinheiten

^{1,2} *Die Maßnahme ist (1) fertiggestellt, (2) im Bau, (3) in Bearbeitung oder (4) in Planung,

(5) Durchführung einer schalltechnischen Untersuchung und (6) geprüft ohne Umsetzung

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	von km	bis km	GL	PKZ	Bem
BW_07_01	4700	Ulm	4542, 4543, 4760	80039	93	93,524	0,524	14,369	X65
BW_07_02	5302	Ulm	4700	80039	85,1	85,182	0,082	14,369	-
BW_07_02	5302	Ulm	4700	80039	85,182	85,271	0,089	14,369	X65
BW_07_02	5302	Ulm	4500, 4700	80039	85,271	85,422	0,151	14,369	X65
BW_07_02	5302	Ulm	4500, 4541, 4700	80039	85,422	85,534	0,112	14,369	X65
-	4500	Ulm	4541, 4700, 5302	80039	94,396	94,445	0,049	14,369	X65
-	4500	Ulm		80039	94,718	95,000	0,282	14,369	-
-	4500	Ulm		80039	95,000	95,300	0,300	14,369	-
-	4500	Ulm		80039	95,300	95,500	0,200	14,369	-
-	4500	Ulm		80039	95,500	95,600	0,100	14,369	-
-	4500	Ulm		80039	95,600	95,714	0,114	14,369	-
-	4500	Ulm		80039	95,781	95,800	0,019	14,369	-
-	4500	Ulm		80039	95,800	95,900	0,100	14,369	-
-	4500	Ulm		80039	95,900	96,014	0,114	14,369	-
-	4500	Ulm		80039	96,294	96,300	0,006	14,369	-
-	4500	Ulm		80039	96,300	96,400	0,100	14,369	-
-	4500	Ulm		80039	97,663	97,763	0,100	14,369	-
-	4500	Ulm		80039	97,898	97,900	0,002	14,369	-
-	4500	Ulm		80039	97,900	98,200	0,300	14,369	-
-	4500	Ulm		80039	98,200	98,636	0,436	14,369	-
-	4500	Ulm		80039	98,661	98,762	0,101	14,369	-
-	4500	Ulm		80039	98,900	99,100	0,200	14,369	-
-	4500	Ulm		80039	99,100	99,400	0,300	14,369	-
-	4500	Ulm		80039	99,400	99,600	0,200	14,369	-
-	4500	Ulm		80039	99,684	99,900	0,216	14,369	-
-	4500	Ulm		80039	100,159	100,259	0,100	14,369	-
-	4500	Ulm		80039	100,952	101,138	0,186	14,369	-
-	4500	Ulm		80039	101,369	101,500	0,131	14,369	-
-	4500	Ulm		80039	101,500	101,800	0,300	14,369	-
-	4500	Ulm		80039	101,880	101,900	0,020	14,369	-
-	4500	Ulm		80039	101,900	102,000	0,100	14,369	-
-	4500	Ulm		80039	102,000	102,003	0,003	14,369	-
-	4500	Ulm		80039	102,019	102,121	0,102	14,369	-
-	4500	Ulm		80039	102,200	102,300	0,100	14,369	-
-	4500	Ulm		80039	102,300	102,334	0,034	14,369	-
-	4540	Ulm	4500, 4541, 4700	80039	-0,437	-0,385	0,052	14,369	X65
-	4540	Ulm	4500, 4541, 4700	80039	-0,385	0,142	0,527	14,369	X65
-	4540	Ulm	4541, 4760	80039	0,444	0,454	0,01	14,369	-
-	4540	Ulm	4541, 4542, 4543	80039	0,558	0,757	0,199	14,369	-
-	4540	Ulm	4541, 4542	80039	0,8	1,8	1	14,369	-
-	4540	Ulm	4541, 4542	80039	1,8	1,95	0,15	14,369	-
-	4700	Ulm		80039	84,466	84,5	0,034	14,369	-
-	4700	Ulm		80039	84,5	84,591	0,091	14,369	-
-	4700	Ulm		80039	84,769	85,077	0,308	14,369	-
-	4700	Ulm		80039	85,688	85,7	0,012	14,369	-
-	4700	Ulm		80039	85,7	85,9	0,2	14,369	-
-	4700	Ulm		80039	85,9	86,8	0,9	14,369	X65
-	4700	Ulm		80039	86,958	87,059	0,101	14,369	-
-	4700	Ulm		80039	87,259	87,359	0,1	14,369	-
-	4700	Ulm		80039	87,951	88	0,049	14,369	-
-	4700	Ulm		80039	88	88,2	0,2	14,369	X65
-	4700	Ulm		80039	89,396	89,4	0,004	14,369	-
-	4700	Ulm		80039	89,4	89,5	0,1	14,369	X65
-	4700	Ulm		80039	89,7	90	0,3	14,369	X65
-	4700	Ulm		80039	90,481	90,763	0,282	14,369	-
-	4700	Ulm		80039	90,853	91,08	0,227	14,369	-
-	4700	Ulm		80039	91,08	91,19	0,11	14,369	X65
-	4700	Ulm		80039	91,19	91,2	0,01	14,369	-
-	4700	Ulm		80039	91,2	91,4	0,2	14,369	-
-	4700	Ulm	4542, 4760	80039	91,4	93	1,6	14,369	X65
-	4700	Ulm	4500, 4540, 4760	80039	93,524	93,622	0,098	14,369	X65
-	4700	Ulm	4500, 4540, 4760	80039	93,622	93,729	0,107	14,369	X65
-	4700	Ulm	4500, 4540	80039	93,729	93,826	0,097	14,369	X65
-	4700	Ulm	4500, 4540	80039	93,826	93,833	0,007	14,369	X65
-	4760	Ulm		80039	69,8	69,9	0,1	14,369	-
-	4760	Ulm		80039	69,9	69,925	0,025	14,369	-
-	4760	Ulm		80039	70,033	70,199	0,166	14,369	-
-	4760	Ulm		80039	70,217	70,3	0,083	14,369	-
-	4760	Ulm		80039	70,3	70,9	0,6	14,369	-
-	4760	Ulm		80039	70,9	70,972	0,072	14,369	-

LP-Nr | Nummer der Lärmschwerpunkte, **StrNr** | Streckennummer, **SaAb** | Nummer des Sanierungsabschnittes

GL | Gesamtlänge an km, **PKZ** = Priorisierungskennziffer des Sanierungsabschnittes

Bem | Bemerkung (X65: auf 65 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A), X57: auf 57 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A),

V: Lärmvorsorge, M: Machbarkeitsstudie)

Wiesbaden

Anzahl der Einwohnenden: 278.654

Anzahl der Belasteten für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)

45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	≥ 70
7.458	4.864	2.542	837	449	34

Anzahl der Belasteten für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)

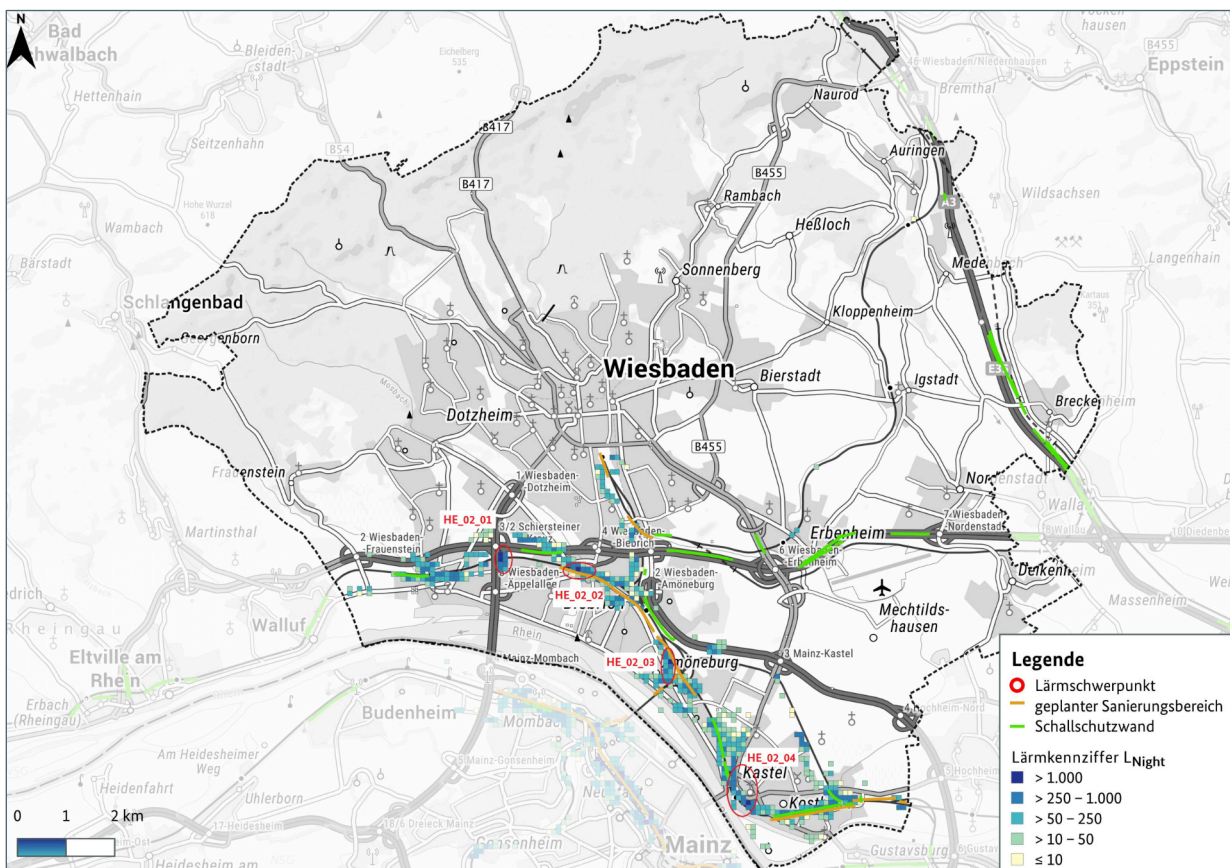
55-59	60-64	65-69	70-74	≥ 75
5.479	3.028	1.043	607	47

Pegelbereich in dB(A)	Belastete			
	Fläche (km ²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude
> 55	18,532	4.859	33	0
> 65	4,465	808	3	0
> 75	0,794	22	0	0

geschätzte Fälle starker HA*/HSD**

L _{DEN}	L _{Night}	Lärmkennziffer (LKZ)	
1.908	1.020	L _{DEN}	L _{Night}
		56.023	89.577

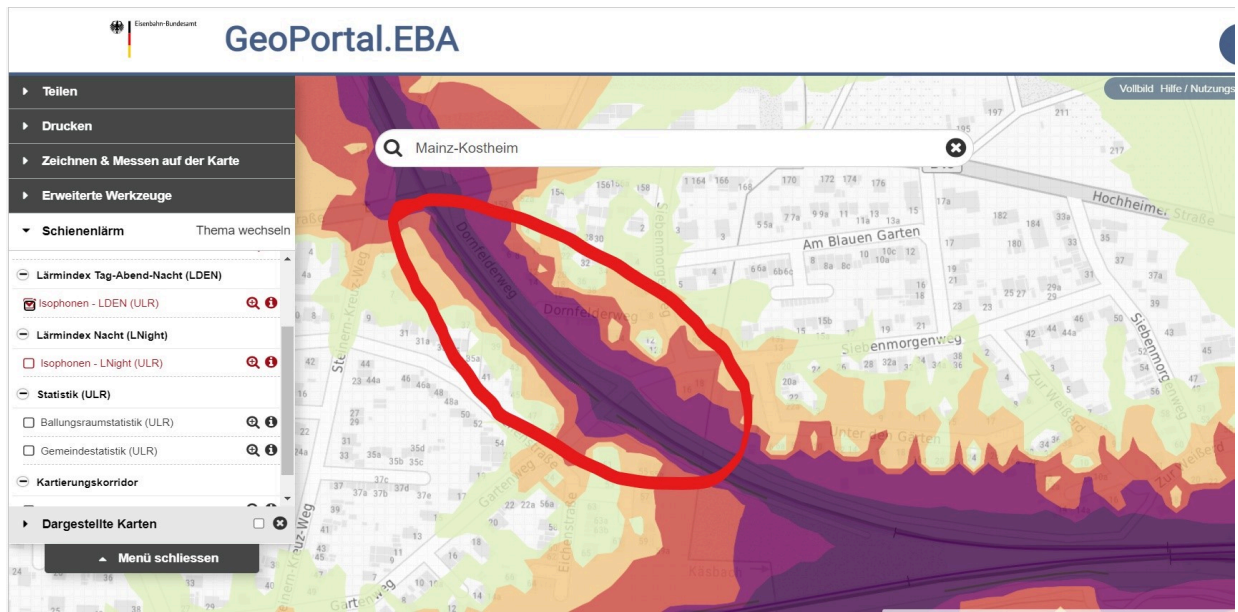
*Belästigung (high annoyance) / **Schlafstörung (high sleep disturbance)



Stellungnahme des Ballungsraumes Wiesbaden

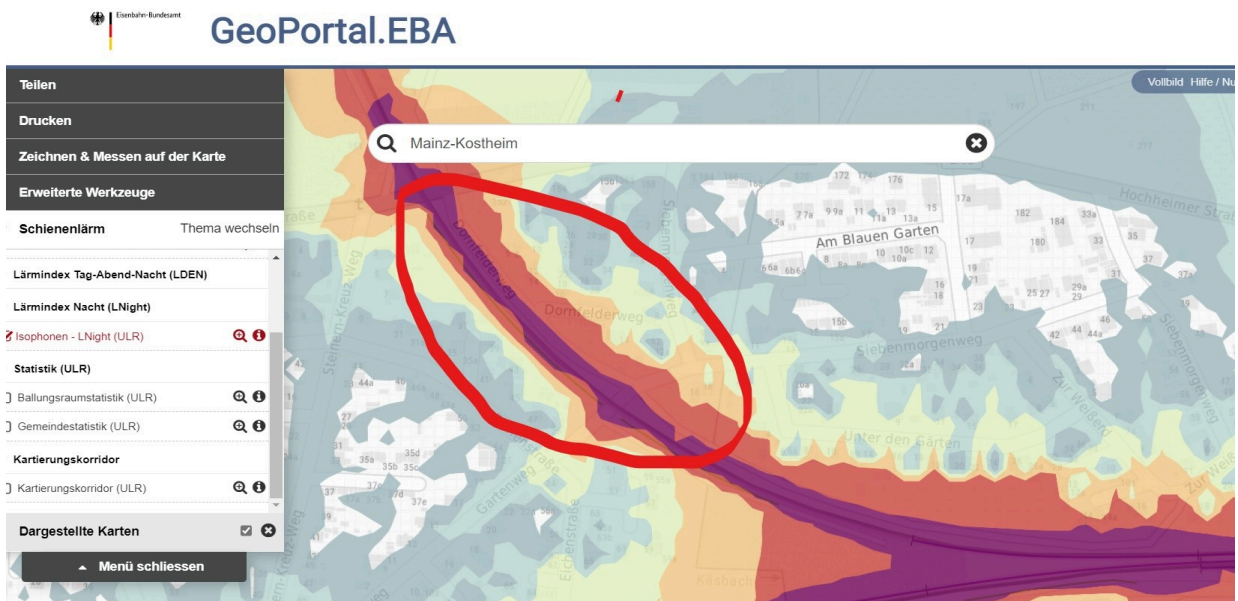
Probleme aufgrund fehlendem/unzureichendem Lärmschutz bahnseits:

Nach Prüfung der Lärmkartierung 2022 sind nach wie vor an der Bahnstrecke 3525 in Mainz-Kostheim massive Betroffenheiten festzustellen. Aus unserer Sicht sind Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes an der Bahnstrecke 3525 im Bereich der Siebenmorgen-Siedlung notwendig. Aus diesem Bereich liegen uns massive Beschwerden seitens der Anwohner und des Ortsbeirates vor. Entlang des Dornfelderwegs sind die Wohngebäude mit $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$ und $L_{NIGHT} > 70 \text{ dB(A)}$ beaufschlagt. Entsprechend der rechten Bahnseite ist eine Lärmschutzwand von mindestens drei m Höhe bahnlinks ab Hochheimer Straße nach Süden hin zu errichten.



Gestaltung Lärmschutzeinrichtungen:

Schallschutzwände sind raumwirksame Bauwerke und somit Teil u. a. des Wohnumfeldes und des Stadtbildes. Insofern ist besondere Sorgfalt bei der Gestaltung geboten. Je schutzwürdiger die Umgebung, desto höher sind die Anforderungen an ein angemessenes Erscheinungsbild. Dabei kommen neben einer für den Bereich passenden Materialität auch Farbe oder eine Begrünung in Frage.



Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 39														
1-01	1-02	1-03	1-04	1-05	1-06	2-01	2-02	2-03	2-04	3-01	3-02	3-03	3-04	4-01
29	10	0	0	0	0	39	0	0	0	0	0	4	35	2
4-02	4-03	4-04	4-05	4-06	4-07	4-08	4-09	4-10	4-11	4-12	5-01	5-02	5-03	5-04
1	6	30	4	8	12	14	2	2	10	25	4	7	12	12
5-05	5-06	5-07	5-08	6-01	6-02	6-03	6-04	6-05	6-06	6-07	6-08	6-09	6-10	6-11
4	2	3	28	3	7	13	15	2	3	13	21	1	2	4
6-12	7-01	7-02	7-03	7-04	7-05	7-06	7-07	7-08	7-09	7-10	7-11	7-12	7-13	7-14
31	1	3	9	26	3	7	8	21	11	2	6	17	5	4
7-15	7-16	7-17	7-18	7-19	7-20	7-21	7-22	7-23	7-24	8-01	8-02	8-03	8-04	8-05
8	18	18	4	2	3	10	10	5	10	12	6	9	11	9
8-06	8-07	8-08	8-09	8-10	8-11	8-12	8-13	8-14	8-15	8-16	8-17	8-18	8-19	8-20
5	16	9	3	4	11	21	2	1	6	30	6	4	13	16
8-21	8-22	8-23	8-24	8-25	8-26	8-27	8-28	9-01	9-02	9-03	9-04	9-05	9-06	9-07
3	7	14	14	13	8	8	8	32	5	1	28	5	5	10
9-08	9-09	9-10	9-11	9-12	9-13	9-14	9-15	10-01	10-02	10-03	10-04	10-05	10-06	10-07
14	12	29	7	3	29	5	3	1	14	24	1	32	5	0
10-08	10-09	10-10	10-11	10-12	10-13	10-14	10-15	11-01	11-02	11-03	11-04	11-04	11-05	12-01
30	7	7	22	8	0	20	18	1	3	4	2	22	7	14
12-02	12-03	12-04	12-05											
15	7	0	2											

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

StrNr	Sanierungsbereich	von km	bis km	GL	SSW	Höhe	SSD	StA	WE	StP
3507	Wiesbaden-Schierstein	42,0	43,4	1,4	674	2		1	19	1
3507	Wiesbaden-Biebrich	38,5	39,8	1,3	0	-		1	77	1
3603	Wiesbaden-Mainz Kostheim	31,1	32,6	1,5	1.720	3		1	103	1
3603	Wiesbaden-Mainz Amöneburg	35,8 36,5	36,1 37,1	0,9	0	-		1	43	1
3525	Wiesbaden-Mainz Kostheim	7,6	8,4	0,8	0	-		1	27	1
3525	Wiesbaden-Mainz Kostheim	6,4	7,6	1,2	0	-		1	0	1
3603	Wiesbaden-Siedlung Pfandloch	29,9	30,1	0,2	0	-		1	0	1
3603	Wiesbaden-Mainz Kastel	33,1	35,4	2,3	1.224	3		1	69	1
3507	Wiesbaden-Ost	36,2	38,5	2,3	0	-		1	22	1

StrNr | Streckennummer, GL | Gesamtlänge an km,

aktive Schallschutzmaßnahmen: SSW | Länge der Schallschutzwand in Metern, Höhe | Höhe der Schallschutzwand in Metern,

SSD | Schienenstegdämpfer in Metern, StA¹ | Stand der Sanierung der aktiven Schallschutzmaßnahme

passive Schallschutzmaßnahmen: WE | Anzahl der Wohneinheiten, StP² | Stand der Sanierung der passiv lärmsanierten Wohneinheiten

^{1,2} *Die Maßnahme ist (1) fertiggestellt, (2) im Bau, (3) in Bearbeitung oder (4) in Planung,

(5) Durchführung einer schalltechnischen Untersuchung und (6) geprüft ohne Umsetzung

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	von km	bis km	GL	PKZ	Bem
HE_02_02	3507	Wiesbaden	3505	60019	38,5	39,8	1,3	99,431	X65
HE_02_03	3507	Wiesbaden	3525, 3529, 3603	60019	36,25	36,301	0,051	99,431	X65
HE_02_03	3507	Wiesbaden	3506, 3508, 3528, 3529, 3603	60019	36,301	37,215	0,914	99,431	X65
HE_02_03	3529	Wiesbaden	3525	60019	4,259	4,325	0,066	99,431	-
-	3507	Wiesbaden	3603	60019	36,246	36,25	0,004	99,431	X65
-	3507	Wiesbaden	3506, 3528, 3529, 3603	60019	37,369	37,486	0,117	99,431	X65
-	3507	Wiesbaden	3506, 3528, 3529, 3603	60019	37,548	37,6	0,052	99,431	X65
-	3507	Wiesbaden	3506, 3528, 3529, 3603	60019	37,6	37,7	0,1	99,431	X65
-	3507	Wiesbaden	3506, 3528, 3529, 3603	60019	37,7	38,1	0,4	99,431	X65
-	3507	Wiesbaden	3505	60019	38,1	38,5	0,4	99,431	X65
-	3507	Wiesbaden		60019	39,8	40,9	1,1	99,431	-
-	3507	Wiesbaden		60019	40,9	41,3	0,4	99,431	-
-	3507	Wiesbaden		60019	41,3	42	0,7	99,431	-
-	3507	Wiesbaden		60019	42	43,4	1,4	99,431	X65
-	3507	Wiesbaden		60019	43,472	43,6	0,128	99,431	-
-	3507	Wiesbaden		60019	43,6	43,8	0,2	99,431	-
-	3507	Wiesbaden		60019	43,8	44,648	0,848	99,431	-
-	3509	Wiesbaden		60019	10,7	11	0,3	99,431	-
-	3509	Wiesbaden		60019	11	11,096	0,096	99,431	-
-	3509	Wiesbaden	3505, 3528, 3603, 3644	60019	11,106	11,711	0,605	99,431	-
-	3509	Wiesbaden	3505, 3528, 3603	60019	12,644	12,746	0,102	99,431	-
-	3509	Wiesbaden	3505, 3528, 3603	60019	12,799	13,123	0,324	99,431	-
-	3525	Wiesbaden	3531, 3603	60019	8,591	8,6	0,009	99,431	-
-	3525	Wiesbaden	3531, 3603	60019	8,6	8,62	0,02	99,431	-
-	3525	Wiesbaden	3531, 3603	60019	8,62	8,626	0,006	99,431	X65
-	3525	Wiesbaden	3531, 3603	60019	8,626	8,73	0,104	99,431	X65
-	3525	Wiesbaden	3531, 3603	60019	8,73	9,255	0,525	99,431	-
-	3525	Wiesbaden	3531, 3603	60019	9,255	9,318	0,063	99,431	X65
-	3525	Wiesbaden		60019	9,318	9,417	0,099	99,431	-
-	3531	Wiesbaden	3525, 3603	60019	0,004	0,128	0,124	99,431	-
-	3531	Wiesbaden	3603	60019	0,967	0,986	0,019	99,431	X65
-	3531	Wiesbaden	3603	60019	0,986	1,067	0,081	99,431	-
-	3603	Wiesbaden	3525	60019	30,883	30,921	0,038	99,431	-
-	3603	Wiesbaden	3525	60019	30,921	31	0,079	99,431	-
-	3603	Wiesbaden	3525	60019	31	32,6	1,6	99,431	X65
-	3603	Wiesbaden		60019	32,6	33,1	0,5	99,431	X65
-	3603	Wiesbaden		60019	33,1	35,4	2,3	99,431	X65
-	3603	Wiesbaden		60019	35,4	35,8	0,4	99,431	-
-	3603	Wiesbaden	3528	60019	35,8	36,1	0,3	99,431	X65
-	3603	Wiesbaden	3528	60019	36,1	36,245	0,145	99,431	X65
-	3525	Wiesbaden	3528	60023	2,457	2,642	0,185	1,357	-

LP-Nr | Nummer der Lärmschwerpunkte, **StrNr** | Streckennummer, **SaAb** | Nummer des Sanierungsabschnittes

GL | Gesamtlänge an km, **PKZ** = Priorisierungskennziffer des Sanierungsabschnittes

Bem | Bemerkung (X65: auf 65 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A), X57: auf 57 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A),

V: Lärmvorsorge, M: Machbarkeitsstudie)

Wuppertal

Anzahl der Einwohnenden: 353.590

Anzahl der Belasteten für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)

45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	≥ 70
6.490	3.294	2.139	1.770	119	0

Anzahl der Belasteten für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)

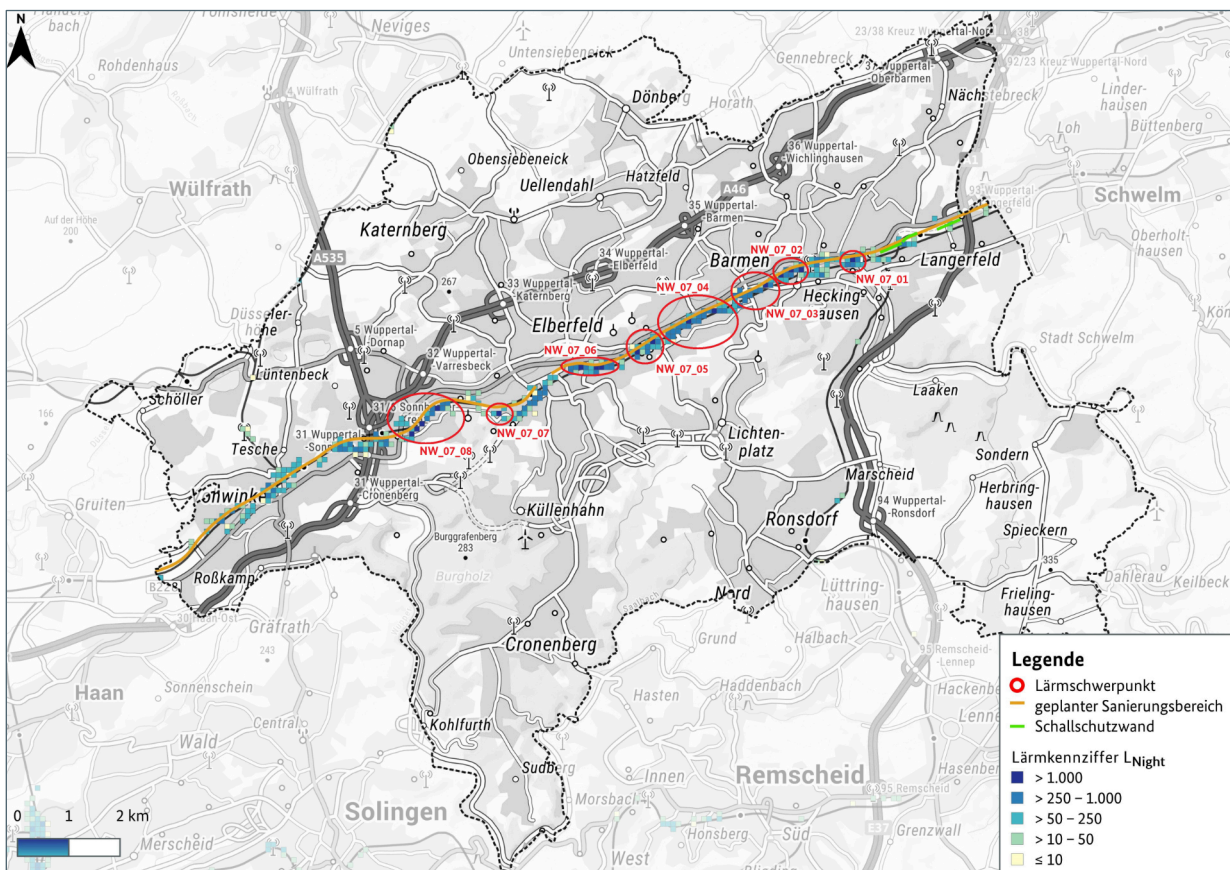
55-59	60-64	65-69	70-74	≥ 75
4.119	2.582	2.340	479	8

Pegelbereich in dB(A)	Belastete			
	Fläche (km ²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude
> 55	5,155	4.537	20	0
> 65	1,693	1.346	11	0
> 75	0,158	4	1	0

geschätzte Fälle starker HA*/HSD**

L _{DEN}	L _{Night}	Lärmkennziffer (LKZ)	
1.934	926	L _{DEN}	L _{Night}
		62.711	81.434

*Belästigung (high annoyance) / **Schlafstörung (high sleep disturbance)



Stellungnahme des Ballungsraumes Wuppertal

Stellungnahme im Rahmen der Mitwirkung des Ballungsraums Wuppertal an der Lärmaktionsplan (Runde 4) des Eisenbahn-Bundesamtes:

Die Lärmsanierung der DB AG mit Mitteln des Bundes ist 2015 gestartet. In Wuppertal hat nach dem hier vorliegenden Kenntnisstand bisher ausschließlich passiver Lärmschutz in Form von Schallschutzfenstern stattgefunden.

Bisher galten Lärmschutzwände in Wuppertal schalltechnisch nicht sinnvoll machbar oder bautechnisch im Rahmen einer Kosten-Nutzen-Betrachtung nicht wirtschaftlich. Sofern künftig Schallschutzwände vorgesehen sind, wird um eine frühzeitige Einbindung in die Maßnahmenplanung gebeten.

Nach dem hier vorliegenden Kenntnisstand stehen kommunale bauliche Großprojekte den Maßnahmen im LAP des EBA nicht entgegen oder sind davon nicht betroffen.

Bei der Unteren Immissionsschutzbehörde der Stadt Wuppertal liegen für den Bahnhof Oberbarmen Lärmbeschwerden vor (Standgeräusche/Lüftung/Motorenbrummen von geparkten Zügen – auch nachts).

Weitere Lärmbeschwerden beziehen sich häufig auf Baumaßnahmen (Gleisbauarbeiten, Bahnsteigsanierung, Bauarbeiten am Hauptbahnhof).

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anzahl der Beteiligungen: 12														
1-01	1-02	1-03	1-04	1-05	1-06	2-01	2-02	2-03	2-04	3-01	3-02	3-03	3-04	4-01
6	6	0	0	0	0	11	1	0	0	0	1	0	11	0
4-02	4-03	4-04	4-05	4-06	4-07	4-08	4-09	4-10	4-11	4-12	5-01	5-02	5-03	5-04
2	2	8	2	4	6	0	0	1	6	5	0	2	4	5
5-05	5-06	5-07	5-08	6-01	6-02	6-03	6-04	6-05	6-06	6-07	6-08	6-09	6-10	6-11
1	0	1	10	0	5	4	2	0	1	5	6	0	1	3
6-12	7-01	7-02	7-03	7-04	7-05	7-06	7-07	7-08	7-09	7-10	7-11	7-12	7-13	7-14
8	0	0	3	9	1	3	4	3	7	2	0	2	2	1
7-15	7-16	7-17	7-18	7-19	7-20	7-21	7-22	7-23	7-24	8-01	8-02	8-03	8-04	8-05
3	5	3	3	0	5	5	2	3	2	7	1	2	1	5
8-06	8-07	8-08	8-09	8-10	8-11	8-12	8-13	8-14	8-15	8-16	8-17	8-18	8-19	8-20
1	3	1	0	4	4	4	0	1	4	7	3	1	3	4
8-21	8-22	8-23	8-24	8-25	8-26	8-27	8-28	9-01	9-02	9-03	9-04	9-05	9-06	9-07
3	1	3	4	5	3	3	1	10	2	0	9	2	1	8
9-08	9-09	9-10	9-11	9-12	9-13	9-14	9-15	10-01	10-02	10-03	10-04	10-05	10-06	10-07
2	2	10	1	1	4	5	2	0	5	7	1	9	2	0
10-08	10-09	10-10	10-11	10-12	10-13	10-14	10-15	11-01	11-02	11-03	11-04	11-04	11-05	12-01
10	2	0	10	2	0	8	4	3	2	1	4	2	0	3
12-02	12-03	12-04	12-05											
6	2	1	0											

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

StrNr	Sanierungsbereich	von km	bis km	GL	SSW	Höhe	SSD	StA	WE	StP
2550	Wuppertal	105,9	124,1	18,2	0	-		1	1737	1

StrNr | Streckennummer, GL | Gesamtlänge an km,

aktive Schallschutzmaßnahmen: SSW | Länge der Schallschutzwand in Metern, Höhe | Höhe der Schallschutzwand in Metern,

SSD | Schienenstegdämpfer in Metern, StA¹ | Stand der Sanierung der aktiven Schallschutzmaßnahme

passive Schallschutzmaßnahmen: WE | Anzahl der Wohneinheiten, StP² | Stand der Sanierung der passiv lärmsanierten Wohneinheiten

^{1,2} *Die Maßnahme ist (1) fertiggestellt, (2) im Bau, (3) in Bearbeitung oder (4) in Planung,

(5) Durchführung einer schalltechnischen Untersuchung und (6) geprüft ohne Umsetzung

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	von km	bis km	GL	PKZ	Bem
NW_07_01	2550	Wuppertal	2525, 2700, 2701	50066	114,998	123,7	8,702	104,221	X65
NW_07_04	2550	Wuppertal	2525, 2723, 2726, 2733	50066	106,7	114,563	7,863	104,221	X65
-	2550	Wuppertal	2525, 2731, 2733	50066	106,079	106,086	0,007	104,221	-
-	2550	Wuppertal	2525, 2733	50066	106,086	106,178	0,092	104,221	-
-	2550	Wuppertal	2525, 2733	50066	106,178	106,376	0,198	104,221	X65
-	2550	Wuppertal	2525, 2733	50066	106,376	106,7	0,324	104,221	-
-	2550	Wuppertal	2525, 2701	50066	123,7	123,901	0,201	104,221	-
-	2550	Wuppertal	2525, 2701	50066	123,938	124,05	0,112	104,221	-
-	2550	Wuppertal	2525, 2701	50066	124,05	124,16	0,11	104,221	X65
-	2550	Wuppertal	2525, 2701	50066	124,16	124,26	0,1	104,221	-
-	2731	Wuppertal	2525, 2550, 2733	50081	105,892	106,027	0,135	5,911	X65
-	2731	Wuppertal	2525, 2550, 2733	50081	106,027	106,079	0,052	5,911	X65

LP-Nr | Nummer der Lärmschwerpunkte, **StrNr** | Streckennummer, **SaAb** | Nummer des Sanierungsabschnittes

GL | Gesamtlänge an km, **PKZ** = Priorisierungskennziffer des Sanierungsabschnittes

Bem | Bemerkung (X65: auf 65 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A), X57: auf 57 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A),

V: Lärmvorsorge, M: Machbarkeitsstudie)

Würzburg

Anzahl der Einwohnenden: 143.582

Anzahl der Belasteten für L_{Night} je Pegelbereich in dB(A)

45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	≥ 70
10.284	5.416	3.389	2.242	1.466	240

Anzahl der Belasteten für L_{DEN} je Pegelbereich in dB(A)

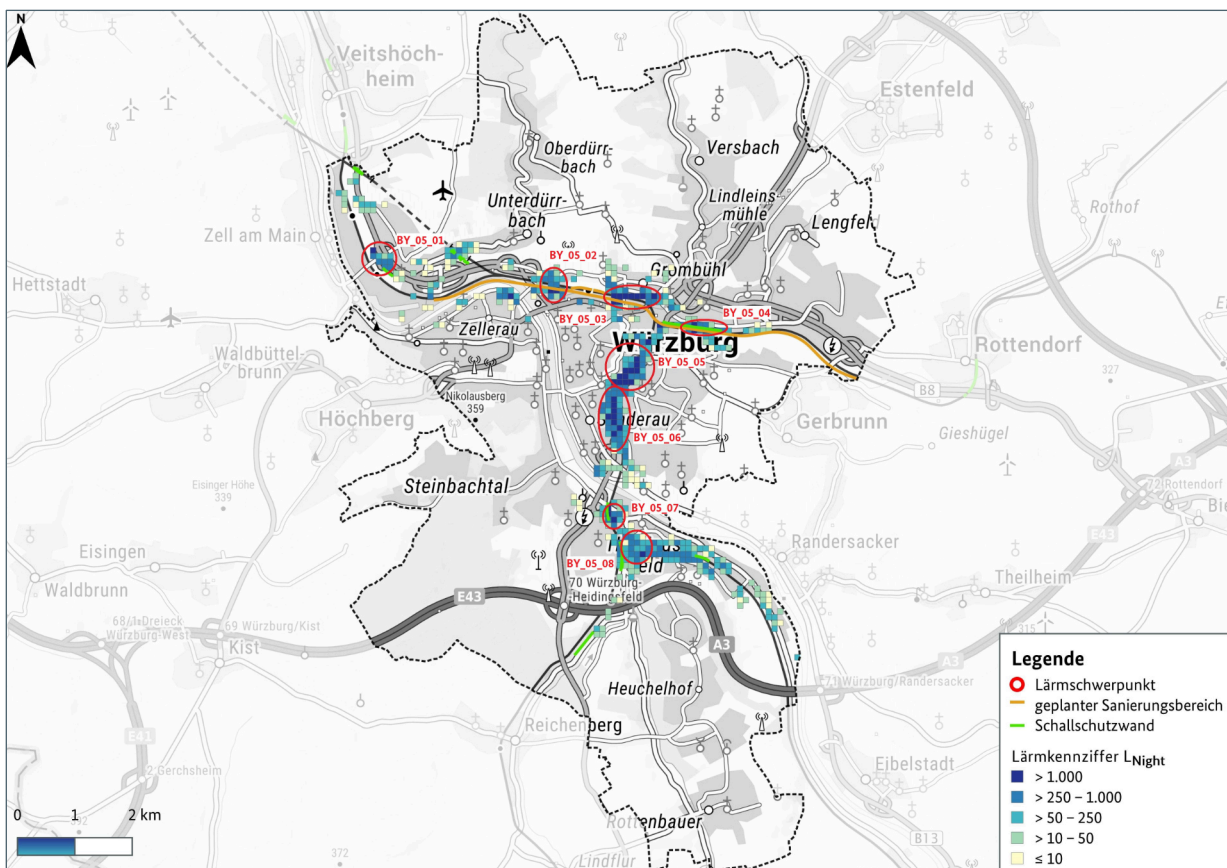
55-59	60-64	65-69	70-74	≥ 75
6.165	3.642	2.420	2.084	353

Pegelbereich in dB(A)	Belastete			
	Fläche (km ²)	Wohnungen	Schulgebäude	Krankenhausgebäude
> 55	12,159	6.983	50	34
> 65	3,913	2.313	18	5
> 75	0,931	168	0	0

geschätzte Fälle starker HA*/HSD**

L_{DEN}	L_{Night}	L_{DEN}	L_{Night}
3.227	1.844	110.058	155.426

*Belästigung (high annoyance) | **Schlafstörung (high sleep disturbance)



Stellungnahme des Ballungsraumes Würzburg

Der Ballungsraum Würzburg hat keine Stellungnahme eingereicht.

Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

[illegible]

In Bearbeitung befindliche und fertiggestellte Lärmsanierungsbereiche

StrNr	Sanierungsbereich	von km	bis km	GL	SSW	Höhe	SSD	StA	WE	StP
5200	Würzburg (1)	0,4	1,1	0,7	0	-		1	75	1
5910	Würzburg	90,8	94,6	3,8	0	-		1	274	1
5321 4120	Würzburg Knoten -Heidingsfeld	131,5 151,5	135,6 153,8	6,45	5.070	2		2	40	1
5321	Würzburg Süd	136	138,8	2,8	4.331	3		2	120	1
5200	Zell am Main	2,8	6	3,2	0	-		1	0	1

StrNr | Streckennummer, **GL** | Gesamtlänge an km,

aktive Schallschutzmaßnahmen: SSW | Länge der Schallschutzwand in Metern, **Höhe** | Höhe der Schallschutzwand in Metern,

SSD | Schienenstegdämpfer in Metern, **StA**¹ | Stand der Sanierung der aktiven Schallschutzmaßnahme

passive Schallschutzmaßnahmen: WE | Anzahl der Wohneinheiten, **StP**² | Stand der Sanierung der passiv lärmsanierten Wohneinheiten

^{1,2} *Die Maßnahme ist (1) fertiggestellt, (2) im Bau, (3) in Bearbeitung oder (4) in Planung,

(5) Durchführung einer schalltechnischen Untersuchung und (6) geprüft ohne Umsetzung

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	von km	bis km	GL	PKZ	Bem
BY_05_02	5200	Würzburg	1733, 5201	90007	0,512	0,816	0,304	49,208	X65
BY_05_02	5200	Würzburg	1733, 5201	90007	0,816	0,832	0,016	49,208	X65
BY_05_02	5200	Würzburg	1733, 5201	90007	0,832	1,041	0,209	49,208	X65
BY_05_03	5321	Würzburg	5201, 5209, 5910	90007	139,244	140,135	0,891	49,208	X65
BY_05_04	5910	Würzburg	5209	90007	91,9	93,268	1,368	49,208	X65
-	5200	Würzburg	1733, 5201, 5209	90007	0	0,4	0,4	49,208	-
-	5200	Würzburg	1733, 5201, 5209	90007	0,4	0,512	0,112	49,208	X65
-	5200	Würzburg	1733, 5201	90007	1,041	1,1	0,059	49,208	X65
-	5200	Würzburg	1733, 5201	90007	1,1	1,412	0,312	49,208	X65
-	5200	Würzburg	1733, 5201	90007	1,412	1,6	0,188	49,208	X65
-	5200	Würzburg	1733, 5201	90007	1,6	1,735	0,135	49,208	X65
-	5200	Würzburg	5201	90007	1,735	2,8	1,065	49,208	X65
-	5201	Würzburg	5209, 5910	90007	-0,227	-0,169	0,058	49,208	-
-	5201	Würzburg	5209	90007	-0,164	-0,064	0,1	49,208	-
-	5201	Würzburg	5209	90007	0,008	0,108	0,1	49,208	-
-	5201	Würzburg	1733, 5209	90007	0,132	0,35	0,218	49,208	-
-	5321	Würzburg		90007	130,8	131	0,2	49,208	-
-	5321	Würzburg		90007	131,4	131,5	0,1	49,208	-
-	5321	Würzburg		90007	138,8	138,844	0,044	49,208	-
-	5321	Würzburg	5209, 5910	90007	140,135	140,241	0,106	49,208	X65
-	5910	Würzburg	5209	90007	89,8	90,8	1	49,208	-
-	5910	Würzburg	5209	90007	90,8	91	0,2	49,208	X65
-	5910	Würzburg	5209	90007	91	91,2	0,2	49,208	X65
-	5910	Würzburg	5209	90007	91,2	91,5	0,3	49,208	X65
-	5910	Würzburg	5209	90007	91,5	91,9	0,4	49,208	X65
-	5910	Würzburg	5209, 5321	90007	93,268	93,546	0,278	49,208	X65
-	5910	Würzburg	5209, 5321	90007	93,546	93,58	0,034	49,208	X65
-	5910	Würzburg	5209	90008	89,492	89,8	0,308	22,26	-

LP-Nr | Nummer der Lärmschwerpunkte, **StrNr** | Streckennummer, **weitere Streckennummern** | weitere Streckennummern,

SaAb | Nummer des Sanierungsabschnittes, **SSW** | von km, **bis km** | bis km, **GL** | Gesamtlänge an km, **PKZ** = Priorisierungskennziffer des Sanierungsabschnittes, **Bem** | Bemerkung, X65: auf 65 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A),

X57: auf 57 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A), V: Lärmvorsorge, M: Machbarkeitsstudie

Impressum

Herausgeber

Eisenbahn-Bundesamt

Stand

Juli 2024

Gestaltung

Eisenbahn-Bundesamt - Referat 53

Bildnachweis

Titelblatt

Deutsche Bahn, Volker Emersleben

Diese Publikation wird vom Eisenbahn-Bundesamt im Rahmen ihrer Öffentlichkeitsarbeit herausgegeben. Die Publikation wird kostenlos abgegeben und ist nicht zum Verkauf bestimmt.



www.laermaktionsplanung-schiene.de