

Vorzimmer Erste Stadträtin

B-rb



07.05.2024

**An das Team  
Parlamentarische Angelegenheiten**

**mit der Bitte um Weiterleitung an die Stadtverordnetenversammlung**

**Anfrage der Grünen-Fraktion vom 24.04.2024 für die Sitzung der  
Stadtverordnetenversammlung am 16.05.2024  
Lärmmessungen der DB zur Neubaustrecke bei Langwaden**

Anfrage 1:

Gibt es bei der Erhebung, Berechnung und/oder Bewertung von Lärm Unterschiede zwischen den Verfahren bzw. Projekten der Deutschen Bahn AG, der Autobahn GmbH und des Hessischen Landesamtes für Naturschutz, Umwelt und Geologie in seiner Lärmkartierung? Falls ja, wie sehen diese Unterschiede aus, wie werden sie begründet und welches Verfahren ist maßgeblich für die Bewertung der bestehenden und künftigen Lärmbelastung von Wohngebieten in Langwaden und Schwanheim im Kontext der Vorhaben "Neubaustrecke Rhein/Main - Rhein/Neckar" und "Sechsspuriger Ausbau der A67"?

Antwort:

Die schalltechnischen Berechnungen für die Vorhaben „Neubaustrecke Frankfurt–Mannheim“ und „Sechsspuriger Ausbau der A67“ sind im Rahmen der Planrechtsverfahrens gemäß 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) durchzuführen. Bei der Lärmkartierung ist als Grundlage die „Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) (BUB)“ heranzuziehen. Die Berechnungsergebnisse nach 16. BImSchV und BUB sind aufgrund abweichender Berechnungsalgorithmen und Beurteilungszeiten nicht miteinander vergleichbar.

### Anfrage 2

Welche gesetzlichen Regelungen zur Lärmberechnung und Lärmbelastung gibt es für das DB Bauprojekt?

### Antwort

Maßgeblich ist die 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV). Das Berechnungsverfahren für den Schienenverkehr ist in Anlage 2 der 16. BImSchV (Schall 03) beschrieben.

### Anfrage 3

Wie kann man Kontrollmessungen nach Abschluss der Neubaustrecke erreichen, auch wenn diese gesetzlich nicht vorgeschrieben sind, um feststellen zu können, ob und wie sich die Lärmwerte verändert haben?

### Antwort:

Lärmauswirkungen entlang von Eisenbahnstrecken werden gemäß 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) berechnet. Von einer Messung hat der Gesetzgeber abgesehen, da zum einen bei neuen Eisenbahnstrecken eine künftige Lärmbelastung nicht gemessen werden kann, da die Eisenbahnstrecke zum Zeitpunkt der Ermittlung der Lärmauswirkungen noch nicht vorhanden ist. Zum anderen beeinflussen meteorologische und örtliche Gegebenheiten die Ausbreitung des Lärms aufgrund von Luftdruckschwankungen an jedem Ort und zu jeder Zeit unterschiedlich. Die meteorologischen Einflüsse (z.B. Windrichtung) und örtlichen Gegebenheiten werden bei der Berechnung der Lärmauswirkungen dabei immer zu Gunsten des bestmöglichen Lärmschutzes unterstellt. Das Eisenbahn-Bundesamt als Aufsichtsbehörde der Deutschen Bahn prüft und erteilt die Baugenehmigung auf Grundlage der gesetzlichen Vorgaben. Eine Kontrollmessung ist nicht vorgesehen.

### Anfrage 4

Welche Ansprüche haben Lärmbetroffene ggü. den Vorhabenträgern auf Basis welcher Lärmmessungsverfahren bzw. zu welchem Lärmschutz ist die DB und zu welchem die Autobahn GmbH mindestens bei der Verwirklichung ihrer Projekte verpflichtet? Werden die Auswirkungen der Neubaustrecke der DB und des Ausbaus der A67 an irgendeiner Stelle des Verfahrens gemeinsam betrachtet?

### Antwort:

Ansprüche auf Lärmvorsorge ergeben sich aus den Regelungen der 16. BImSchV, getrennt für die Verkehrsträger Straße und Schiene. In allgemeinen Wohngebieten gilt dabei beispielsweise der nächtliche Grenzwert von 49 dB(A). Außerhalb der gesetzlichen Regelungen werden zusätzlich die Auswirkungen beider Vorhaben auf die Gesamtlärmsituation betrachtet (grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle 60dB(A) nachts / 70dB(A) tagsüber).