NÜRNBERG

Lärmaktionsplan für Nebeneisenbahnstrecken im Ballungsraum Nürnberg

2018

Stand vom 2019-07-15 12:30 Einvernehmen der Regierung erteilt

Inhalt

1 Rechtliche Grundlagen 2
2 Lärmaktionspläne der Regierung von Mittelfranken 2014 und 2015 2
3 Lärmaktionsplan des Eisenbahnbundesamtes 2018 2
4 Situation in Nürnberg 3
4.1 Generelle Situation 3
4.2 Güterbahn Ost 4
4.3 Rangierbahnhof 5
4.4 Gräfenbergbahn und Ringbahn 6
5 Maßnahmen 8
5.1 Generelle Maßnahmen 8
5.2 Güterbahn Ost 8
5.3 Rangierbahnhof 9
5.4 Gräfenbergbahn 9
6 Öffentlichkeitsbeteiligung und Inkrafttreten der Fortschreibung 10
7 Quellen 10
8 Impressum 10

1 Rechtliche Grundlagen

Nach § 47d Abs. 1 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) sind Lärmaktionspläne für Eisenbahnstrecken aufzustellen, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden. Zuständig dafür sind das Eisenbahn-Bundesamt für Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr sowie die Stadt Nürnberg für den Ballungsraum Nürnberg für die Strecken mit einem Verkehrsaufkommen von weniger als 30.000 Zügen pro Jahr (§ 47e BImSchG).Die Lärmaktionspläne mussten erstmals 2008 aufgestellt und danach alle 5 Jahre überprüft und nötigenfalls überarbeitet werden. Im Jahr 2018 war also die zweite Überarbeitung fällig.

Bis 2014 war die Regierung von Mittelfranken dafür zuständig, den Lärmaktionsplan für Haupteisenbahnstrecken aufzustellen. Da es zum damaligen Zeitpunkt mit den vorliegenden Daten nicht möglich war, Haupt- und Nebeneisenbahnstrecken voneinander abzugrenzen, hat die Regierung von Mittelfranken in ihrem Lärmaktionsplan alle Eisenbahnstrecken berücksichtigt.

Unabhängig von den Lärmaktionsplänen für Eisenbahnstrecken sind in Ballungsräumen Lärmaktionspläne für den Straßenverkehr, den Verkehr von Straßenbahnen und U-Bahnen, bestimmten gewerblichen Anlagen aufzustellen. Außerdem sind Lärmaktionspläne für den Flugverkehr und Hafenanlagen aufzustellen, sofern das aufgrund der kartierten Lärmbelastung notwendig ist. Bei der nächsten Fortschreibung 2023 sollen die Eisenbahnnebenstrecken in den Lärmaktionsplan des Ballungsraums Nürnberg integriert werden.

Die Grundlage für die Lärmaktionspläne an Eisenbahnstrecken in Nürnberg sind die Lärmkarten, die das Eisenbahn-Bundesamt erstellt hat.

2 Lärmaktionspläne der Regierung von Mittelfranken 2014 und 2015

Die Regierung von Mittelfranken hat den ersten Lärmaktionsplan für Eisenbahnstrecken in Nürnberg im Mai 2014 in Kraft gesetzt. In diesem Lärmaktionsplan weist sie darauf hin, dass die DB Netz AG in Nürnberg umfangreiche Lärmsanierungsmaßnahmen vor allem in Form von Lärmschutzwänden realisiert hatte, die in der Lärmkarte, die damals den Stand von 2008 beschrieben hat, nicht berücksichtigt waren. Die ausgewiesene Lärmbelastung überschritt deshalb in vielen Bereichen die tatsächliche Belastung erheblich. Dazu kommt, dass weder die Regierung von Mittelfranken, noch die Stadt Nürnberg rechtlich die Möglicheit haben, Lärmminderungsmaßnahmen an Eisenbahnstrecken des Bundes fachlich zu bewerten und durchzusetzen. Das wäre die Aufgabe des Bundesverkehrsministeriums, des Eisenbahn-Bundesamts und der DB Netz AG. Deshalb wurden in diesem Lärmaktionsplan nur bereits durchgeführte und theoretisch mögliche Lärmschutzmaßnahmen erläutert. Ansonsten wird darauf verwiesen, dass eine Beurteilung der Lärmsituation erst möglich sein wird, wenn die bereits durchgeführten Lärmschutzmaßnahmen bei der nächsten Lärmkartierung berücksichtigt werden.

Im Dezember 2015 hat die Regierung den Lärmaktionsplan überprüft. Mittlerweile hatte das Eisenbahn-Bundesamt eine neue Lärmkartierung veröffentlicht. Auch bei dieser Kartierung waren die umfangreichen Lärmsanierungsmaßnahmen in Nürnberg nicht berücksichtigt. Aus diesem Grund hat die Regierung den Lärmaktionsplan von 2014 unverändert fortgeschrieben.

3 Lärmaktionsplan des Eisenbahnbundesamtes 2018

Im Jahr 2018 war die zweite Überprüfung und Fortschreibung des Lärmaktionsplans an Eisenbahnstrecken des Bundes fällig. Mittlerweile ist die Zuständigkeit für die Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr an das Eisenbahn-Bundesamt übergegangen.

Die Grundlage für die Fortschreibung der Lärmaktionspläne ist die Lärmkarte des Eisenbahn-Bundesamtes von 2017. Auch in dieser Lärmkarte ist nur wieder ein kleiner Teil der vorhandenen Lärmschutzwände berücksichtigt. Der Rangierbahnhof und weitere Betriebsanlagen der DB in Nürnberg wurden überhaupt nicht berücksichtigt, da sie nach Ansicht des Eisenbahn-Bundesamtes keine Schienenwege im Eigentum des Bundes sind. Der Vorbahnhof und der Einfahrbahnhof des Rangierbahnhofes wurden trotzdem als Eisenbahnstrecken kartiert.

Im Lärmaktionsplan Teil A auf Seite 55 stellt das Eisenbahn-Bundesamt fest:

„Die Belastungsanalyse des Lärmaktionsplanes dokumentiert und bewertet deutschlandweit die Lärmsituation an Haupteisenbahnstrecken und gibt so einen Überblick über das Ausmaß der Lärmbelastung an verschiedenen Orten. Über Maßnahmen zur Reduzierung des Schienenverkehrslärms entscheidet indes die Politik.“

Der Lärmaktionsplan ist demnach eine Analyse und legt keine Maßnahmen fest, sondern verweist auf bereits laufende Maßnahmen wie die Umrüstung der Güterwagen oder das Lärmsanierungsprogramm des Bundes.

Auf Seite 57 wird darauf hingewiesen, dass das Lärmsanierungsprogramm neu priorisiert wird:

"Durch den Wegfall des Schienenbonus sowie der Absenkung der Auslösewerte ist eine Neuberechnung des Bedarfs für die Lärmsanierung erforderlich. Diese Neuberechnung betrifft das gesamte Schienennetz der Eisenbahnen in der Baulast des Bundes. Diese Überprüfung erfolgt rechnerisch durch die DB Umwelt. Dabei werden auch die bereits sanierten Abschnitte wieder mit betrachtet. Somit kommt es zu einer vollständigen Überarbeitung der Prioritätenliste. Alle sanierungsbedürftigen Abschnitte werden mit neuen Priorisierungskennziffern nach den aktuellen Bemessungswerten versehen, auch die bereits in der Liste vorhandenen. Dadurch entsteht eine neue Reihung. Wo und in welchem Umfang sich ein erneuter, ein erhöhter oder ein erstmaliger Bedarf an Lärmsanierung ergibt und an welcher Stelle der Anlage 3 die Abschnitte dann stehen werden, ist erst nach Fertigstellung der Liste zu ersehen. Die DB Umwelt rechnet mit Ergebnissen noch im Jahr 2018."

Aus diesen Gründen kann der Lärmaktionsplan des Eisenbahn-Bundesamtes keine Aussagen zu geplanten Maßnahmen im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms des Bundes machen.

Am 01.01.2019 ist die geänderte Förderrichtlinie zum freiwilligen Lärmsanierungsprogramm des Bundes mit der Veröffentlichung im Verkehrsblatt 24/2018, S. 858 in Kraft getreten. Außerdem hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) das Gesamtkonzept des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms des Bundes überarbeitet. Dazu wurde auch die Anlage 3 mit dem Verzeichnis der noch zu bearbeitenden Lärmsanierungsbereiche und –abschnitte neu erstellt. Diese Reihung ist allerdings nicht statisch, sondern wird regelmäßig überprüft und fortgeschrieben.

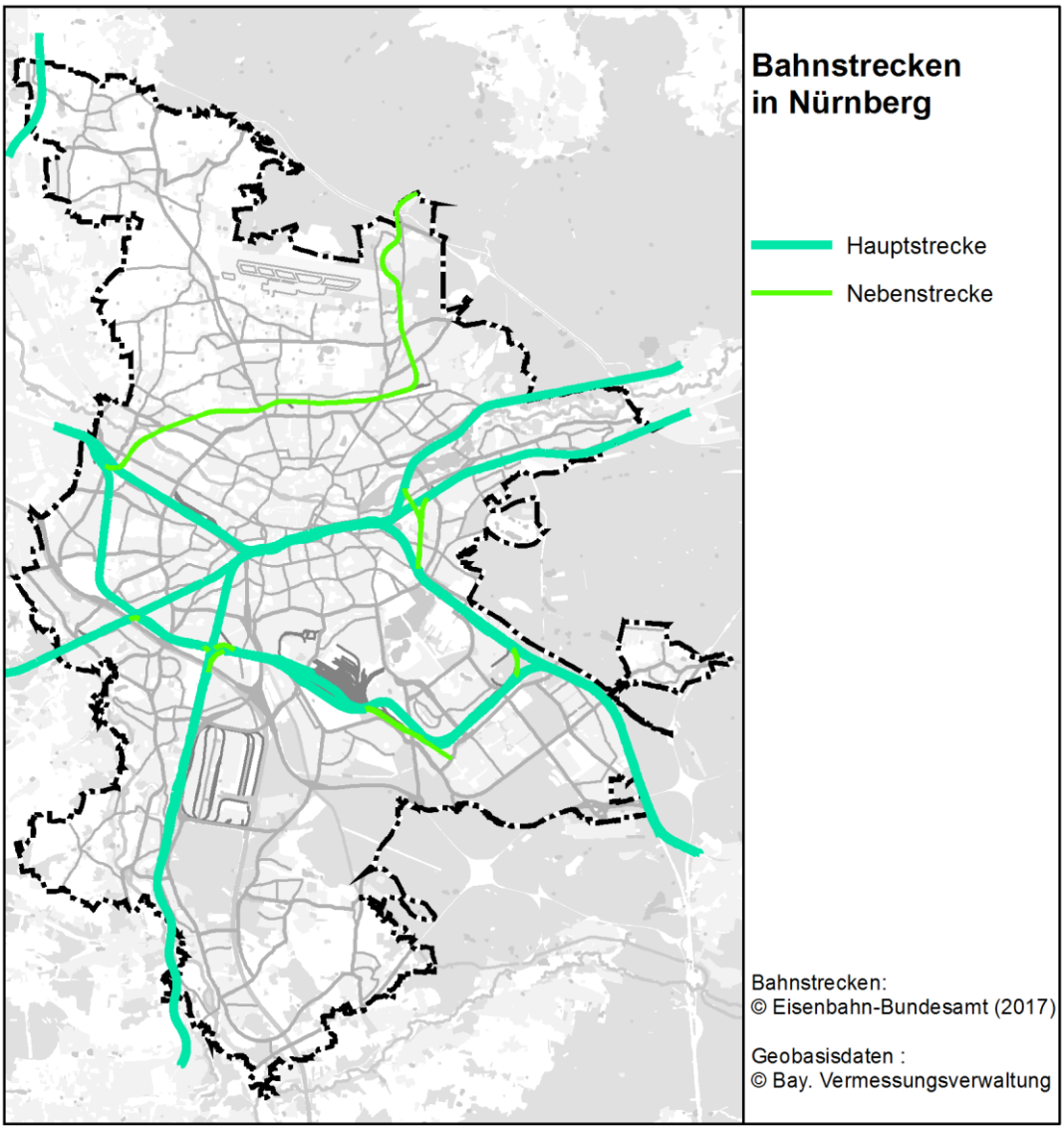
Die DB Netz AG, die die Lärmschutzmaßnahmen umsetzt, geht angesichts der beschränkten Ressourcen davon aus, dass in Nürnberg in nächsten drei Jahren keine weiteren Lärmsanierungsmaßnahmen durchgeführt werden.

4 Situation in Nürnberg

4.1 Generelle Situation

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. 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. Das alles erzeugt sehr starken Verkehr auf den Eisenbahnstrecken.

Fast alle Eisenbahnstrecken in Nürnberg sind Haupstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr. Wenn man von einigen Überführungsgleisen an Streckenkreuzungen absieht, die man nicht als eigenständige Strecken sehen kann, weist die Lärmkarte für Nürnberg nur drei Nebenstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von weniger als 30.000 Zügen pro Jahr aus. Es handelt sich dabei um die Güterbahn Ost, einen Teil des Rangierbahnhofs und die Gräfenbergbahn.



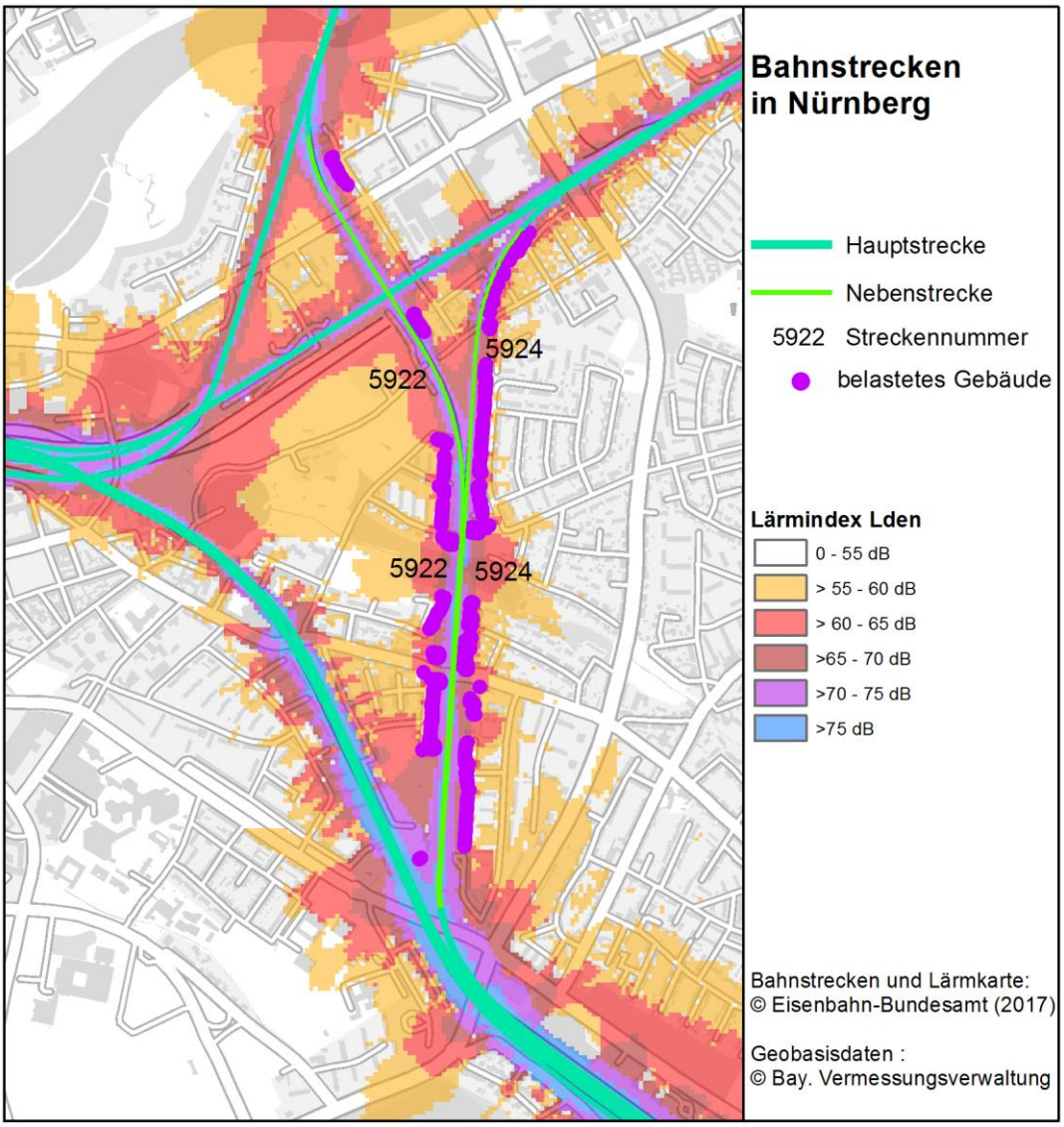
Der Vergleich der Belastetenzahlen zeigt, dass die Lärmbelastung an den Nebenstrecken weit unter der Lärmbelastung an den Haupstrecken liegt:

	Tagesmittel über 70 dB	Nachts über 60 dB
Hauptstrecken	1792	4464
Nebenstrecken	94	549

Belastetenzahlen an Haupt- und Nebenstrecken

4.2 Güterbahn Ost

Die Güterbahn Ost (Streckennummer 5922 von km 1,3 bis km 3,3 im Westen und Streckennummer 5924 von km 1,3 bis km 3,0 im Osten) verbindet die beiden Strecken nördlich und südlich der Pegnitz mit dem restlichen Güterbahnnetz. Auf ihr verkehren ausschließlich Güterzüge. Sie ist nicht elektrifiziert. Die Verkehrsbelastung beträgt 6.685 Züge im Jahr. Zum Vergleich dazu liegt die Verkehrsbelastung auf der westlich gelegenen Hauptstrecke bei 122.465 Zügen im Jahr.



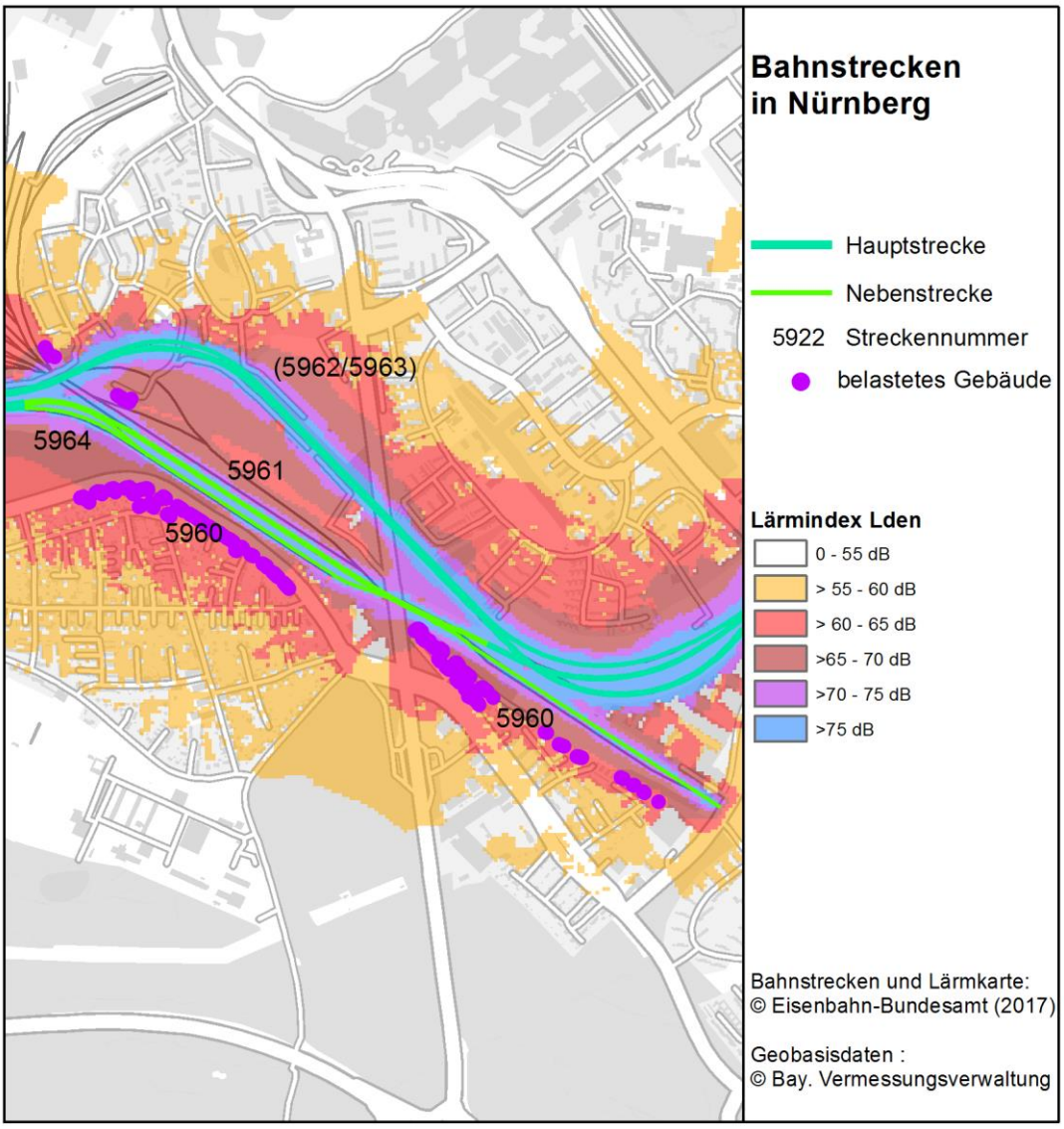
An der Strecke liegen 461 Fassadenpunkte an 100 Gebäuden, an denen der Immissionspegel Lden für alle Strecken mehr als 67 dB oder der Immissionspegel Lnight für alle Strecken mehr als 57 dB beträgt und der Immissionspegel für alle Strecken mindestens 3dB höher als der Immissionspegel für die Nebenstrecken ist. Das bedeutet, dass die Lärmbelastung durch die Nebenstrecken an diesen Punkten höher ist als die Lärmbelastung durch die in der Nähe liegenden Hauptstrecken und den Sanierungswert überschreitet. Die Zahl der Belasteten nach VBEB für diese Strecke kann aus den vom Eisenbahn-Bundesamt gelieferten Daten nicht für einzelne Streckenabschnitte abgeleitet werden.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat vom vom 30. Juni bis 25. August 2017 die Öffentlichkeit mit einem Fragebogen an der Lärmaktionsplanung beteiligt. In diesem Bereich wurden 13 Beiträge abgegeben. Die Mehrheit fühlt sich abends und nachts im Haus beim Schlafen und Entspannen stark gestört. Die Hauptquelle sind Fahr- und Bremsgeräusche beim Güterverkehr. Als weitere störende Quellen werden der Straßenverkehr und die Straßenbahn genannt. Den Bürgern sind keine Lärmschutzmaßnahmen bekannt, sie schlagen Verbesserungen an den Zügen und der Strecke vor. Das Lärmsanierungsprogramm ist ihnen überwiegend unbekannt. Eine Lärmreduzierung bei Güterzügen können sie nicht feststellen.

4.3 Rangierbahnhof

Die Nebenstrecke am Rangierbahnhof (Streckennummer 5960 von km 2,9 bis km 5,1 im Süden, Streckennummer 5961 von km 0 bis km 1,3 vom Bahnhof Langwasser und Streckennummer 5964 von km 2,9 bis km 3,3 als Verbindung von beiden) enthält einen Teil des Rangierbahnhofs (Vor- und Einfahrbahnhof) und einen Teil der Hauptstrecke, die am Rangierbahnhof vorbeiführt, hier aber als Nebenstrecke ausgewiesen ist. Auf diesen Strecken verkehren ausschließlich Güterzüge. Sie sind teilweise nicht elektrifiziert. Die Verkehrsbelastung beträgt für alle drei Streckennummern zusammen 19.107 Züge im Jahr im Westen des

Einfahrbahnhofs, 15.511 Züge im Osten des Einfahrbahnhofs und 4.968 Züge im Vorbahnhof. Zum Vergleich dazu liegt die Verkehrsbelastung auf der nördlich gelegenen Hauptstrecke bei 34.990 Zügen im Jahr.



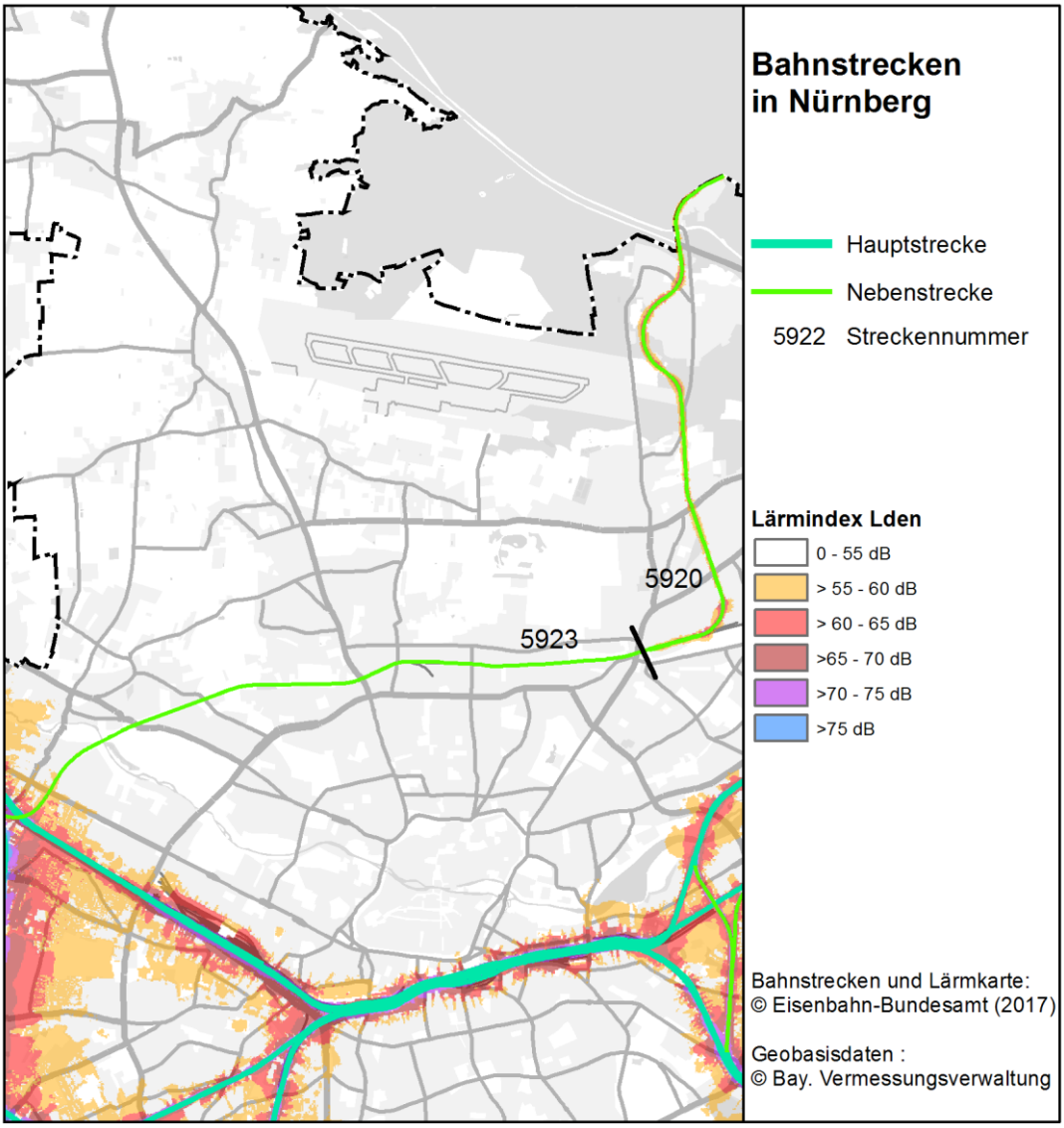
An der Strecke liegen 240 Fassadenpunkte an 75 Gebäuden, an denen der Immissionspegel Lden für alle Strecken mehr als 67 dB oder der Immissionspegel Lnight für alle Strecken mehr als 57 dB beträgt und der Immissionspegel für alle Strecken mindestens 3dB höher als der Immissionspegel für die Nebenstrecken ist. Das bedeutet, dass die Lärmbelastung durch die Nebenstrecken an diesen Punkten höher ist als die Lärmbelastung durch die in der Nähe liegenden Hauptstrecken und den Sanierungswert überschreitet. Die Zahl der Belasteten nach VBEB für diese Strecke kann aus den vom Eisenbahn-Bundesamt gelieferten Daten nicht für einzelne Streckenabschnitte abgeleitet werden.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat vom vom 30. Juni bis 25. August 2017 die Öffentlichkeit mit einem Fragebogen an der Lärmaktionsplanung beteiligt. In diesem Bereich wurden 76 Beiträge abgegeben. Die Mehrheit fühlt sich abends und nachts im Haus bei geöffnetem Fenster beim Schlafen und Entspannen stark gestört. Die Hauptquelle sind Fahr- und Bremsgeräusche beim Güterverkehr. Als weitere störende Quelle wird der Straßenverkehr genannt. Den Bürgern sind keine Lärmschutzmaßnahmen bekannt, sie schlagen Verbesserungen an den Zügen und der Strecke vor. Das Lärmsanierungsprogramm ist ihnen zum Teil unbekannt, zum Teil fühlen sie sich nicht aureichend informiert. Eine Lärmreduzierung bei Güterzügen können sie überwiegend nicht feststellen. Die Beiträge kommen nicht aus dem am höchsten belasteten Bereich entlang der Trierer Straße.

4.4 Gräfenbergbahn und Ringbahn

Die Gräfenbergbahn und Ringbahn (Streckennummer 5920 von km 0 bis km 5,7 vom Nordostbahnhof Richtung Gräfenberg und Streckennummer 5923 von km 3,2 bis km 10,0 vom Nordostbahnhof Richtung Fürth)

sind die Stichstrecke der Regionalbahn vom Nordostbahnhof nach Gräfenberg und ihre Verbindung zum restlichen Bahnnetz in Richtung Fürth. Auf ihr verkehren fast ausschließlich Personenzüge. Sie ist nicht elektrifiziert. Die Verkehrsbelastung beträgt 19.015 Züge im Jahr im Bereich des Nordostbahnhofs und 17.691 Züge im Jahr auf der Gräfenbergbahn. Für die Verbindung der Gräfenbergbahn mit dem restlichen Bahnnetz über die Ringbahn sind zwischen 915 Züge im Jahr im Westen und 1.830 Züge im Jahr im Osten angegeben. Möglicherweise wurden hier noch der Nordbahnhof und der Nordwestbahnhof berücksichtigt, die aber beide nicht mehr existieren. Zum Vergleich dazu liegt die Verkehrsbelastung auf der südwestlich gelegenen Hauptstrecke Nürnberg–Fürth bei 119.736 Zügen im Jahr.



An der Strecke liegen keine Fassadenpunkte, an denen der Immissionspegel Lden für alle Strecken mehr als 67 dB oder der Immissionspegel Lnight für alle Strecken mehr als 57 dB beträgt und der Immissionspegel für alle Strecken mindestens 3dB höher als der Immissionspegel für die Nebenstrecken ist. Das bedeutet, dass die Lärmbelastung durch die Nebenstrecken an keinem Fassadenpunkt höher ist als die Lärmbelastung durch die in der Nähe liegenden Hauptstrecken und den Sanierungswert überschreitet.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat vom vom 30. Juni bis 25. August 2017 die Öffentlichkeit mit einem Fragebogen an der Lärmaktionsplanung beteiligt. In diesem Bereich wurden 10 Beiträge abgegeben. Die Mehrheit fühlt sich nachts im Haus bei geöffnetem Fenster beim Schlafen und Entspannen stark gestört. Die Hauptquelle sind Schienenstöße und sonstiges beim Personenverkehr (Es ist bekannt, dass dort öfter Züge mit laufenden Motoren vor den Wohngebäuden abgestellt sind, Güterzüge fahren hier keine). Den Bürgern sind keine Lärmschutzmaßnahmen bekannt, sie schlagen Verbesserungen an den Zügen vor. Das Lärmsanierungsprogramm ist ihnen überwiegend unbekannt.

5 Maßnahmen

5.1 Generelle Maßnahmen

Der Lärmaktionsplan des Eisenbahn-Bundesamtes gibt einen sehr guten Überblick über mögliche Schallschutzmaßnahmen gegen Bahnlärm. Kurz zusammengefasst kann man sagen:

Es gibt grundsätzlich drei Bereiche, in denen man ansetzen kann, um die Lärmbelastung für die Bürger in ihren Wohnungen zu verringern: Die Lärmquelle (also Züge und Schienen), das Wohngebäude (also Lärmschutzfenster und sonstige passive Schallschutzmaßnahmen) und den Übertragungsweg (also Schallschutzwände und -wälle).

Die Lärmquelle liegt immer auf Flächen, die für den Bahnverkehr gewidmet sind. Auf diesen Flächen hat die Stadt Nürnberg, auch wenn sie im Stadtgebiet liegen, nicht die kommunale Planungshoheit. Die zuständige Genehmigungs- und Aufsichtsbehörde ist das Eisenbahn-Bundesamt. Maßnahmen an den Schienen werden von der DB Netz AG durchgeführt, Maßnahmen an den Fahrzeugen von den jeweiligen Betreibern. Die wichtigste zur Zeit laufende Lärmschutzmaßnahme ist hier die Umrüstung der Güterwagen auf lärmmindernde Bremsen. Diese Bremsen vermeiden die sonst üblichen Beschädigungen an den Rädern und Schienen, so dass damit ausgerüstete Wagen viel leiser rollen.

Der Übertragungswert von der Schallquelle zum Wohngebäude kann sehr weit sein und sich über verschiedene Flächen erstrecken. Allerdings haben Schallschutzwände (oder -wälle) nur dann eine gute Wirkung, wenn sie entweder sehr nah an der Lärmquelle oder dem Wohngebäude liegen. In der Nähe der Gleise handelt es sich meistens auch wieder um gewidmete Bahnflächen, so dass die Stadt Nürnberg hier keine Lärmschutzwände bauen kann. Die Deutsche Bahn hat aber im Laufe der letzten Jahre in Nürnberg viele Lärmschutzwände im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms errichtet. Auf der Seite der Wohngebäude werden von der Stadt Nürnberg nötigenfalls Schallschutzwände oder eine abschirmende Riegelbebauung festgesetzt, wenn ein Bebauungsplan aufgestellt wird. Das wirkt sich aber nur bei Neubaugebieten aus. Bei bestehenden Gebäuden liegt es in der Regel in der Verantwortung des Eigentümers, die Bewohner vor gesundheitsgefährdendem Lärm zu schützen. Dazu kann er zum Beispiel Schallschutzfenster und eine kontrollierte, fensterunabhängige Lüftungsanlage einbauen lassen.

Das Gleiche gilt für Maßnahmen an den Wohngebäuden selbst. In Bebauungsplänen können passive Schallschutzmaßnahmen wie zum Beispiel Schallschutzfenster in Kombination mit kontrollierten, fensterunabhängigen Lüftungsanlagen festgesetzt werden. Bei bestehenden Gebäuden ist auch hier wieder in der Regel der Eigentümer in der Verantwortung. Wo dies nicht der Fall ist (in der Regel, wenn die Gebäude vor dem Inkrafttreten des Bundes-Immissionsschutzgesetzes 1974 errichtet worden sind), wurden auch hier von der Deutschen Bahn im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms die Kosten für Lärmschutzfenster und Lüftungsanlagen übernommen.

Aktuell wird das Lärmsanierungsprogramm neu priorisiert. Dazu werden alle Schienenstrecken nochmals bewertet und für die Lärmsanierung neu priorisiert. Das gilt auch für bereits sanierte Schienenstrecken. Im Januar 2019 wurde eine erste Liste mit zu sanierenden Schienenstrecken veröffentlicht. Diese Liste ist allerdings nicht statisch, sondern wird regelmäßig überprüft und fortgeschrieben.

5.2 Güterbahn Ost

Entlang der Strecke sind keine Lärmschutzwände vorhanden.

In den vom Eisenbahn-Bundesamt zur Verfügung gestellten Unterlagen werden für diesen Bereich zwei Sanierungsmaßnahmen genannt:

Die Strecke 5922 von km 1,3 bis km 1,6 (entlang der Marthastraße nördlich der Ostenstraße) wurde vor 2016 saniert. Es konnten dabei aber keine passiven Lärmschutzmaßnahmen an betroffenen Gebäuden umgesetzt werden. Die Gründe dafür sind nicht dokumentiert. Möglicherweise wurde bei einer genaueren Berechnung festgestellt, dass die Grenzwerte für die Sanierung nicht erreicht wurden, die betroffenen Gebäude nach 1974 errichtet worden sind und damit der Eigentümer für die Sanierung verantwortlich ist, der Gebäudeeigentümer das Angebot der Sanierung nicht angenommen hat oder die betroffenen Gebäude nicht bewohnt waren.

Die Strecke 5924 (vom Dutzendteich bis Laufamholz) ist als auf 0,5 km saniert angegeben. Allerdings ist die Lage des Sanierungsabschnitts unbekannt, er kann auch auf einer angrenzenden Hauptstrecke liegen. Auch ob und gegebenenfalls welche Maßnahmen durchgeführt worden sind, ist nicht dokumentiert.

Für die Gebäude an der Pastoriusstraße wurde 2001 von der Stadt Nürnberg ein Bebauungsplan aufgestellt. Der Bebauungsplan enthält Festsetzungen zum Schutz vor dem Lärm der Bahnstrecke. Damit kann es an diesen Gebäuden keine Notwendigkeit zur Sanierung geben.

Für die sonstigen Wohngebäude an der Güterbahn Ost wäre zu überprüfen, ob eine Lärmsanierung notwendig ist. Im Rahmen der Neupriorisierung des Lärmschutzprogramms im Januar 2019 wurde die westliche Teilstrecke (Streckennummer 5922) zum größten Teil als Sanierungsabschnitt aufgenommen. Diese Einstufung kann sich aber auch wieder ändern. Einen Zeitplan für die Prüfung und eventuelle Umsetzung nötiger Lärmschutzmaßnahmen gibt es noch nicht.

5.3 Rangierbahnhof

Entlang der Strecke sind keine Lärmschutzwände vorhanden.

In den vom Eisenbahn-Bundesamt zur Verfügung gestellten Unterlagen werden für diesen Bereich mehrere Sanierungsmaßnahmen genannt:

Die Strecke 5960 (vom Vorbahnhof über den Einfahrbahnhof am Südrand des Rangierbahnhofs entlang bis zum Frankenschnellweg) wurde auf 4,9 km, die Strecke 5961 (vom Bahnhof Langwasser bis einschließlich Einfahrbahnhof) auf 6,4 km und die Strecke 5964 (vom Einfahrbahnhof am Südrand des Rangierbahnhofs entlang bis zum Frankenschnellweg) auf 6,7 km saniert. Die genaue Lage der Sanierungsabschnitte ist nicht erkenntlich. Da die Länge der Sanierungsabschnitte aber grob mit der Länge der gesamten Streckenabschnitte übereinstimmt, kann man davon ausgehen, dass damit die Gebäude im Bereich der hier untersuchten Nebenstrecke betrachtet worden sind. Ob als Ergebnis Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt worden sind, ist in der Unterlagen mit einer Ausnahme nicht dokumentiert:

Die Strecke 5960 wurde von km 0,4 bis km 1,4 saniert. Hier wurde entlang der Minervastraße eine 1,0 km lange Lärmschutzwand errichtet. Der Bereich liegt allerdings nicht an der hier betrachteten Nebenstrecke.

Im April 2008 informierte die Deutschen Bahn im Verkehrsausschuss des Stadtrats zum Stand der Lärmsanierung: In der Kettelersiedlung und entlang des Nötteleinwegs, des Gensfelderwegs und Am Harnischschlag war passiver Schallschutz realisiert worden. Dazu waren 68 Vereinbarungen mit Gebäudeeigentümern abgeschlossen worden. 157 Gebäudeeigentümer hatten auf den angebotenen Lärmschutz verzichtet.

Im Rahmen der Neupriorisierung des Lärmschutzprogramms im Januar 2019 wurde nur die Hauptstrecke nördlich des Vor- und Einfahrbahhofs (Streckennummer 5962) als Sanierungsabschnitt aufgenommen, nicht aber die in diesem Lärmaktionsplan zu betrachtenden Nebenstrecken. Diese Einstufung kann sich auch wieder ändern. Einen Zeitplan für die Prüfung und eventuelle Umsetzung nötiger Lärmschutzmaßnahmen gibt es noch nicht. Wegen der großen Entfernung zu den Gebäuden, die durch die Nebenstrecken belastet sind, ist nicht damit zu rechnen, dass diese Sanierungsmaßnahme dort eine erhebliche Auswirkung hat.

Grundsätzlich erscheint es wenig sinnvoll, in diesem Bereich einzelne Nebenstrecken und Teile des Rangierbahnhofs getrennt von den nahegelegenen Hauptstrecken und dem Rest des Rangierbahnhofs zu betrachten.

5.4 Gräfenbergbahn

Die Lärmbelastung durch die Nebenstrecken ist im Bereich der Gräfenbergbahn an keinem Fassadenpunkt höher als die Lärmbelastung durch die in der Nähe liegenden Hauptstrecken und überschreitet den Sanierungswert. Damit gibt es in diesem Bereich keine Notwendigkeit dafür, Maßnahmen im Rahmen des Lärmaktionsplans aufzustellen

Die Wohngebäude am Nordostbahnhof sind in der Lärmkarte des Eisenbahn-Bundesamtes noch nicht berücksichtigt. Sie wurden aber auf Grundlage des von der Stadt Nürnberg 2013 aufgestellten Bebauungsplans errichtet. Dieser Bebauungsplan setzt Maßnahmen fest, um die Bewohner vor gesundheitsschädlichem Lärm zu schützen. Damit kann es an diesen Gebäuden keine Notwendigkeit zur Sanierung geben.

6 Öffentlichkeitsbeteiligung und Inkrafttreten der Fortschreibung

Die Fortschreibung des Lärmaktionsplans wurde vom 03.06.2019 bis 24.06.2019 öffentlich ausgelegt. Es gingen zwei Beiträge von Bürgern ein. Der eine betrifft eine Brücke an der Güterbahn Ost, er wurde an die DB Netze mit der Bitte um Berücksichtigung bei der Lärmsanierung weitergeleitet. Der andere betrifft die Emissionen der DB Regio Werkstatt an der Austraße. Diese Anlage wurde vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) nicht kartiert und wird deshalb auch nicht im Lärmaktionsplan behandelt. Der Beitrag wurde an das EBA als zuständiger Aufsichtsbehörde weitergeleitet.

Das Einvernehmen der Regierung von Mittelfranken wurde am 10.07.2019 erteilt.

Die Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Stadt Nürnberg wurde vom Stadtrat am <Datum einfügen> beschlossen. Sie tritt mit der Bekanntmachung im Amtsblatt in Kraft.

7 Quellen

Lärmkarte des Eisenbahn-Bundesamtes, Stand 2017-06-30, Quelle: www.eba.bund.de

Lärmaktionsplan des Eisenbahn-Bundesamtes, Stand Teil A: Februar 2018, Stand Teil B: August 2018, Quelle: www.laermaktionsplanung-schiene.de oder www.eba.bund.de

Lärmsanierungsprogramm des Bundes – Bayern, Stand 2017-12-31, Quelle: www.deutschebahn.com, (Auflistung aktiver und abgeschlossener Lärmschutzmaßnahmen)

Präsentation „Lärmsanierung im Stadtbereich Nürnberg“ im Verkehrsausschuss des Stadtrats, DB Projektbau GmbH, 2008-04-17 (unveröffentlicht)

Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes – überarbeitete Fassung 2018, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Verkehrsblatt 24/2018, S. 858, Quelle: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/laermvorsorge-und-laermsanierung.html

Maßnahmen zur Lärmsanierung als Baustein der Lärmminderung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes - Gesamtkonzept der Lärmsanierung, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Stand Januar 2019, Quelle: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/laermvorsorge-und-laermsanierung.html

8 Impressum

Herausgeber:

Stadt Nürnberg
Umweltamt
Bauhof 2
90402 Nürnberg
Telefon 0911/231-3647
E-Mail uwa@stadt.nuernberg.de
Internet umwelt.nuernberg.de

Fotos: [Name]
Erscheinungsdatum: [Datum]

Dieses Werk wurde ausschließlich in digitaler Form veröffentlicht.