

Zum Tag gegen den Lärm
29. April 2009
Mitwirkung der Öffentlichkeit in der Aktionsplanung
Sibylla Windelberg
Bundesvereinigung gegen Schienenlärm

Die Geschichte von einem, der auszog, die Aktionsplanung zu verstehen

Es war einmal ein Betroffener, der hatte irgendwo aufgeschnappt, dass die Gemeinden und Städte strategische Aktionspläne zur Lärminderung für hoch belastete Gebiete aufzustellen haben - und das bereits bis zum 13. 8. 2008.

Die Information interessiert ihn. Er wohnt an einer vielbefahrenen Güterzugstrecke.

Unser Betroffener wohnt natürlich nicht in irgendeiner Stadt. Er wohnt in Hannover. Dort liest er eines Tages, es war im Mai 2008, in einer Tageszeitung, Hannover sei einer Forderung der EU nachgekommen und habe die Hauptlärmquellen im Straßenverkehr aufgelistet. Der Schienenlärm sei allerdings nicht erfasst. Die Lärmkarten zum Schienenlärm habe das Eisenbahnbundesamt (EBA) bisher noch nicht erstellt. Anspruch auf Lärmsanierung habe aber sowieso keiner und Grenzwerte habe die EU auch nicht festgelegt. Das wolle man schon mal klarstellen. Falsche Hoffnungen solle sich ja keiner machen.

Ja nun, fragt sich unser Betroffener. Was sollen Aktionspläne, aus denen kein Anspruch abzuleiten ist? Was dabei herauskommt sieht man ja bei der Lärmsanierung an Schienenwegen. Alles freiwillig. Alles beliebig. Irgendwann.

Unser Betroffener überlegt: Wie war das noch beim Planfeststellungsverfahren für die Güterzugstrecke, an der er wohnt? Da konnten damals die Betroffenen Einwendungen machen.

Unser Betroffener forderte natürlich – wie alle anderen auch - mehr Lärmschutz. Auch die Stadt Hannover wollte mehr Lärmschutz an der Schiene. Sogar die Anhörungsbehörde – eigentlich auf stereotype Ablehnung von Einwendungen programmiert - beschloss, dass die Bahn die Lärmschutzwand bis über eine Brücke hinaus verlängern müsse. Schließlich sei der Lärm in diesem Abschnitt am lautesten.

Das ist 8 Jahre her. Die Beekebrücke ist bis heute nicht lärmsaniert.

Weshalb unser Betroffener stutzt: Die Stadt hat sich die ganzen Jahre nicht darum gekümmert, dass die Lärmschutzwände über die Brücke hinaus verlängert wurden.

Das ist doch klar, sagt die Stadt. Ist doch Sache der Bahn.

Ein Kläger versuchte damals auf eigene Faust, die Bahn zur Verlängerung der Lärmschutzwände zu bewegen. Das Eisenbahnbundesamt mischte sich ein. Der Kläger möge doch seine Klage zurückziehen, dann werde er auch die Lärmschutzwand bekommen. Das bekam er sogar schriftlich.

Der Kläger willigte ein.

Nach diesem Kuhhandel stellte die Bahn fest: Die Emissionen der Brücke seien viel zu hoch. Schallschutzwände würden da gar nichts nützen. Die Emissionen auf der Brücke seien immer noch höher als davor oder dahinter. Eine neue Brücke müsse her. Aber, das wäre ja wohl allen klar, das geht nicht.

Nach fast 4 Jahren prüfte die Bahn den Vorgang nochmals und stellte abschließend messerscharf fest: April, April. Alles nur ein Missverständnis. Die Bahn habe niemals eine Brückensanierung vorgehabt.

Da fragt sich unser Betroffener etwas irritiert: Warum soll die Stadt denn einen Aktionsplan für Schienenlärm aufstellen, wenn sie der Bahn gegenüber gar nicht weisungsbefugt ist? Die Bahn kann doch machen, was sie will. Sie hat ihren eigenen Zeitplan. Ihre eigenen Projekte.

Und unser Betroffener zieht den Schluss: Für die Lärmsanierung an Schienenwegen bleibt alles beim Alten – mit oder ohne Aktionsplan.

Zum Tag gegen den Lärm
29. April 2009
Mitwirkung der Öffentlichkeit in der Aktionsplanung
Sibylla Windelberg
Bundesvereinigung gegen Schienenlärm

Die Bahn arbeitet gemächlich ihre Prioritätenliste ab. Das dauert und dauert, - wie unser Betroffener von anderen Betroffenen hört.

Er selbst setzt sich derweil gemütlich mit Ohrenschutz hinter seinem Stück Lärmschutzwand zur Ruhe.

Munter wird er erst wieder als er während eines Ausfluges zufällig in einer Stuttgarter Straßenbahn ein Papier entdeckt. Da steht etwas von einem Brückensanierungsprogramm der Bahn drauf. Wäre ja super, denkt er, wenn nun die Beekebrücke endlich saniert wird. Unser Betroffener fragt bei der Bahn an – wohlwissend, dass sie nur höchst ungern Auskunft gibt. Ach, was soll's, er zuckt mit den Achseln. Er ist einfach neugierig.

Also, da möge er sich doch bitte schön gedulden, teilt ihm die Bahn mit. Alles sei noch streng vertraulich. Hätte er sich natürlich denken können, unser Betroffener. Zugeben musste er aber immerhin, dass die Bahn ja eigentlich gar nicht so ein Auskunftsmuffel sei, wie ihr immer unterstellt wird. Sie verriet ihm nämlich, dass die Beekebrücke dabei sei. Irgendwann – vielleicht August - würden die Pläne im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens ausgelegt. Dann könne sich jeder über Details informieren.

Ach, so was dummes aber auch. Wieder so ein Planfeststellungsverfahren, denkt unser Betroffener. Man macht sich Mühe und viel Arbeit und es wird doch nur alles abgelehnt am Ende. Blöde Situation. Die Bahn macht ja sowieso, was sie will. Dabei wären seine Fragen doch so wichtig und seine Anregungen findet er noch viel wichtiger. Unser Betroffener ist unglücklich.

Und so kommt es, dass es aus ist mit dem Ohrenschutz und der Ruhe hinter seinem Stück Lärmschutzwand.

Vielleicht ist ja doch etwas dran an der Aktionsplanung? Vielleicht ist inzwischen zur Lärmsanierung an Schienenwegen mehr zu erfahren? Vielleicht kann man an anderer Stelle seine Fragen, Bedenken und Anregungen einbringen?

Er besucht die Internetseite der Stadt Hannover. Er klickt hier, er klickt da. Endlich. Er findet eine kurze Zusammenfassung der weiteren Aktionsplanung. Ach so? Die Karten des Eisenbahnbundesamtes liegen immer noch nicht vor?

Inzwischen ist es April 2009.

Er sucht nach weiteren Infos zur Lärmaktionsplanung in Hannover und entdeckt ein Protokoll (September 08) von einer Sitzung des Bezirksrates, in dessen Bezirk die Beekebrücke liegt. Ein Vertreter der planfeststellenden Behörde stellt der Versammlung den weiteren Verlauf der Aktionsplanung vor. Der Vertreter versichert, dass auch der Bezirksrat – sofern er überhaupt betroffen sei – nach Fertigstellung des Plans mit abstimmen könne. Danach werde der Plan öffentlich ausgelegt.

Unser Betroffener kommt zu dem Schluss: Eine Mitwirkungsmöglichkeit der Öffentlichkeit ist wohl nicht vorgesehen. Alles ist scheinbar nur übliches Planfeststellungsverfahren.

Er will sich vergewissern, ob er zum richtigen Schluss gekommen ist und besucht die Internetseite des Nds. Umweltministerium. Das wird doch wohl zuständig sein für die Aktionsplanung, denkt er. Und richtig: Dort findet er Handreichungen zur Aktionsplanung für die Städte und Gemeinden in Niedersachsen.

Okay, denkt unser Betroffener nach Durchsicht. Alles klar: Aktionsplanung läuft vermutlich in ganz Niedersachsen nach dem Muster von Planfeststellungsverfahren ab.

Unser Betroffener macht aber noch eine Entdeckung: Die Lärmkarten des EBA stehen im Netz und zwar schon seit Anfang August 2008.

Zum Tag gegen den Lärm
29. April 2009
Mitwirkung der Öffentlichkeit in der Aktionsplanung
Sibylla Windelberg
Bundesvereinigung gegen Schienenlärm

Und dann macht unser Betroffener eine Entdeckung, die ihn länger beschäftigt:
Die Immissionen der Beekebrücke, einer Brücke mit stählernem Überbau ohne Schotterbett, sind ja viel weniger geworden.

Er kramt den Schall – Immissionsplan 2000 der Stadt Hannover hervor. Mit über 75 dB(A) ist dort der Wert angegeben. In der Karte des EBA liegt er unter 75 dB(A).

„Na und“, sagt das EBA dazu. Kann schon mal vorkommen, dass durch die Unterteilung in 5 dB breite Klassen schon ein geringfügiger Unterschied ausreicht, um (Teil)Ergebnisse in die nächsthöhere oder -niedrigere Pegelklasse zu verschieben.

Ne, so einfach geht das aber nicht, denkt unser Betroffener leicht aufgebracht.. Wer weiß denn schon, was eine VBUSch oder eine Schall 03 ist? Ein paar Eingeweihte vielleicht. Die meisten aber wissen doch gar nicht, dass nach der Schall 03 der Schienenbonus bei der Berechnung des Lärms berücksichtigt wird und bei der Berechnung des Lärms nach der VBUSch nicht. Die beiden Karten lassen sich so 1 zu 1 doch gar nicht miteinander vergleichen.

Also zählt unser Betroffener zu dem Lärmwert im Immissionsplan 5 dB(A) hinzu. Dann liegt der Immissionswert an der Beekebrücke im Bereich von 80 –85 dB(A). Das ist immerhin ein Unterschied von 5 bis 10 dB(A) nachts, wenn man die beiden Karten nun vergleicht.

Wenn unser Betroffener dann noch daran denkt,

- dass nach der derzeit gültigen Schall 03 der Brückenzuschlag nur 3 dB(A) beträgt,
- dass nach Stand der Technik ein Brückenzuschlag von 12 dB(A) erforderlich ist,
- dass nach neuer Schall 03 ein Brückenzuschlag von 12 dB(A) auch vorgesehen ist,
- dass vermutlich bei der geplanten Sanierung der Beekebrücke noch die alte Schall 03 angewandt wird,
- dass der dann ermittelte Wert hinten und vorne nicht mehr stimmen kann und
- dass eh keiner was von ihm hören will und sich eh keiner für seine Fragen interessiert

dann hält unser Betroffener es für die beste Idee, seine Ohrschützer wieder aufzusetzen und sich in Ruhe hinter seinem Stück Lärmschutzwand zu verkrümeln.

Dort erinnert er sich irgendwann noch einmal daran, wie es ihm damals erging als das Umweltinformationsgesetz in Kraft trat. Ja, damals lief er von Pontius zu Pilatus, weil er wissen wollte, wie hoch denn die Lärmbelastung vor seiner Haustür sei. Am Ende seiner langen Odyssee kam er zu dem Ergebnis, dass die Anwendung des Umweltinformationsgesetzes gerade für Betroffene an Schienenwegen nicht gilt - wegen der Sonderstellung der Bahn.

Wie heißt es doch immer so schön am Ende eines Märchens:
Und wenn sie nicht gestorben sind, dann leben sie noch heute.

Analog könnte es am Ende dieser Geschichte heißen:
Und da sich nichts geändert hat, so gilt es auch noch heute.

Sibylla Windelberg

26.4.2009