

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

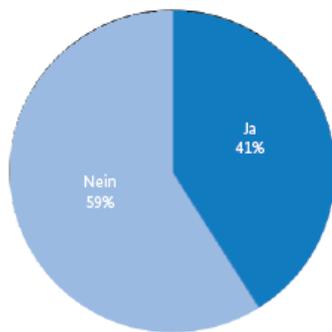


Abbildung 05: Grafik zu den Ergebnissen der 1. Frage

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

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

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

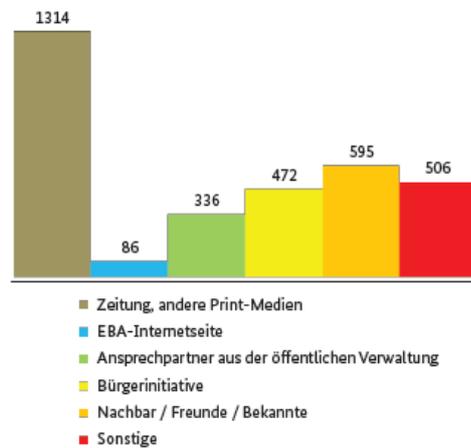


Abbildung 06: Grafik zu den Ergebnissen der 2. Frage

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

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

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

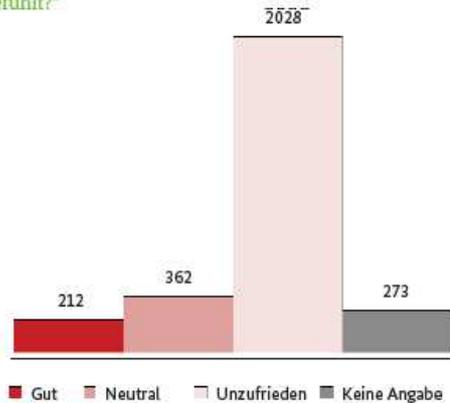


Abbildung 07: Grafik zu den Ergebnissen der 3. Frage

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

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

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

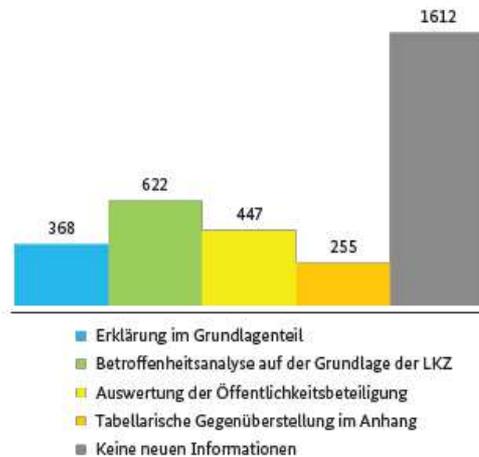


Abbildung 08: Grafik zu den Ergebnissen der 4. Frage (Mehrfachnennungen waren hier möglich)

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

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



Abbildung 09: Grafik zu den Ergebnissen der 5. Frage

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

Antwort auf die Frage 6: „Sind bei Ihnen bereits Lärminderungsmaßnahmen durchgeführt worden?“

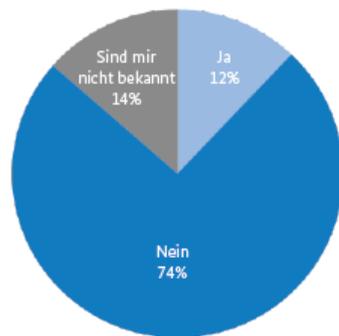


Abbildung 10: Grafik zu den Ergebnissen der 6. Frage

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

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

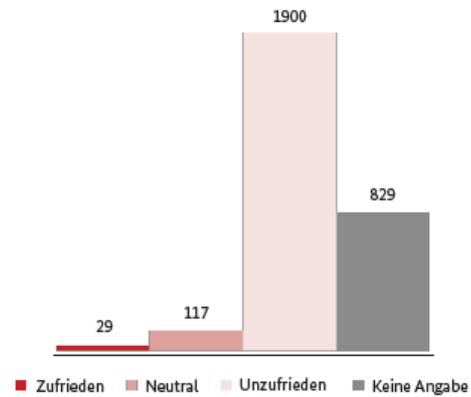


Abbildung 11: Grafik zu den Ergebnissen der 7. Frage

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

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

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

Kommunale Stellungnahmen

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

Öffentlichkeitsarbeit

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

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

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

Verfahren zur Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes

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

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

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

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

Pilot-Lärmaktionsplan Teil A und Lärmsanierungsprogramm des Bundes

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

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

www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/LA/laermvorsorge-und-laermsanierung.html

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

Thematisch dem Lärmsanierungsprogramm des Bundes zugeordnet werden konnten die Hinweise auf Unzufriedenheit mit der Prioritätenliste (Anlage 3 zum Gesamtkonzept der Lärmsanierung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) – Gesamtbedarf der Lärmsanierung), die im Pilot-Lärmaktionsplan Teil A in der Tabelle 09 wiedergegeben wird. Kritik wurde sowohl von Kommunen geäußert, innerhalb derer Zuständigkeitsbereiche keine Lärminderungsmaßnahmen geplant oder umgesetzt wurden, als auch von Kommunen, die bereits als saniert gelten. Die Erstgenannten regen aufgrund einer nach eigenen Angaben sehr hohen Belastung eine Aufnahme in die Prioritätenliste an. Aber auch einige der bereits lärmsanierten Kommunen sehen weiterhin einen hohen Bedarf an Lärminderungsmaßnahmen. Die Arbeiten zur Fortschreibung des Gesamtkonzepts der Lärmsanierung sind aufgenommen worden. Hierbei werden auch die bereits sanierten Streckenabschnitte in die Betrachtung einbezogen werden. Streckenabschnitte, an denen bei der Fortschreibung erneuter Sanierungsbedarf ermittelt wird, werden entsprechend der jeweiligen neu ermittelten Priorisierungskennzahl als sanierungsbedürftig wieder bei den zu sanierenden Streckenabschnitten eingereiht. Die Überprüfung erfolgt rechnerisch. Bei der Fortschreibung werden der Entfall des Schienenbonus zum 1. Januar 2015, die Änderungen der Berechnungsvorschrift Schall 03, die Grenzwertabsenkung auf 57 dB(A) (nachts, reines Wohngebiet) ab 1. Januar 2016 und die Zugbelegungszahlen berücksichtigt werden.

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

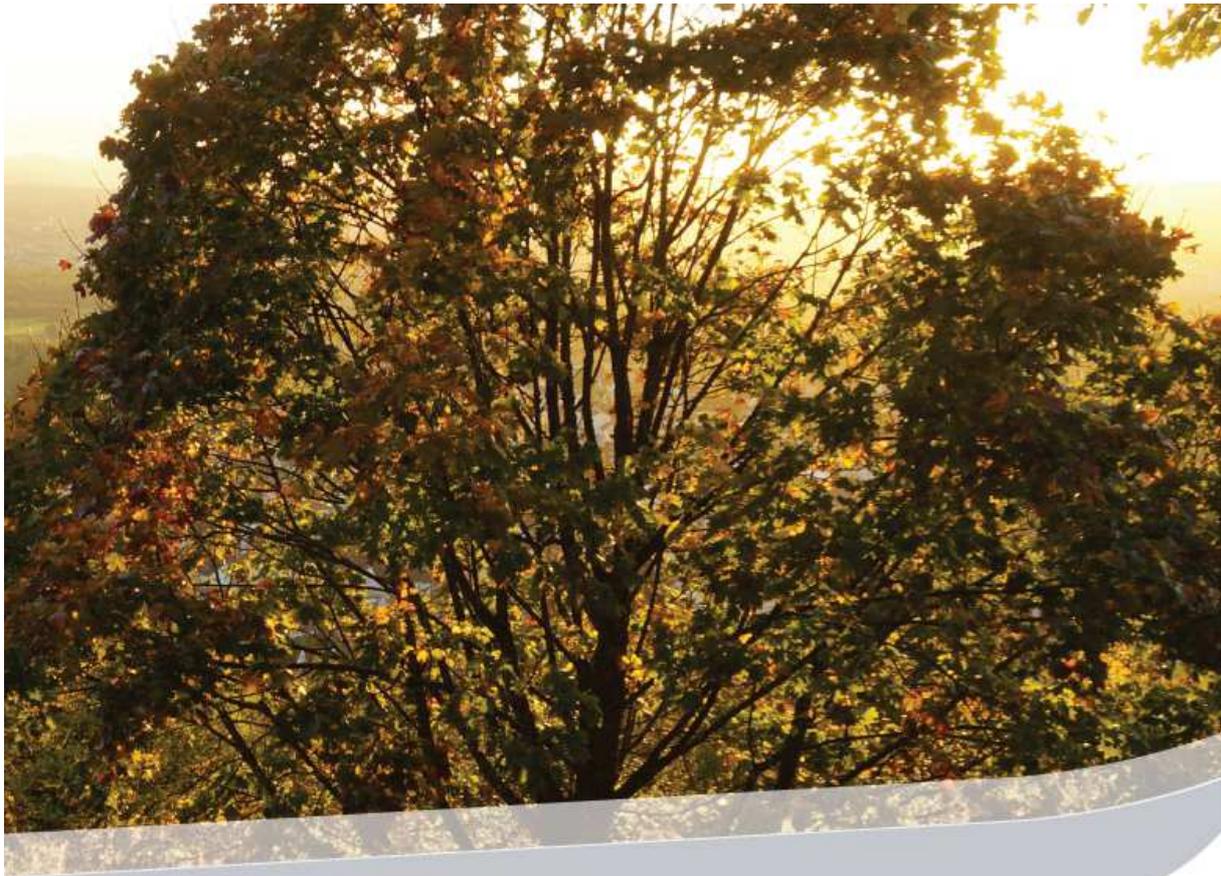
Zusammenfassung und Ausblick



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

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

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



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

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

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

