

OBERMEYER Planen + Beraten GmbH
Institut für Umweltschutz und Bauphysik
Hansastraße 40

Kurort Rathen, den 08.05.2017

80686 München

Amt I Ri/Ga

Stellungnahme der Gemeinde Kurort Rathen zur am 10.03. 2017 übergebenen Machbarkeitsstudie Elbtal /Projekt 23556

Die Gemeinde Kurort Rathen begrüßt grundsätzlich die Machbarkeitsuntersuchung Lärmschutz Elbtal.

Wir wollen die Bemühungen der Bahn und des Bundes unterstützen, schnell und spürbar eine deutliche Lärminderung der Betroffenen zu erreichen.

Zur Erzielung von Lärminderungen sollten zuerst immer die Maßnahmen an der Lärmquelle-Rad /Schiene eine Vorzugsvariante bei allen Überlegungen/Finanzierungen darstellen.

Die Strecke der 6240 Dresden/Tschechien ist durch einen hohen Anteil an Güterverkehr ursächlich sehr stark vom Schienenverkehrslärm betroffen.

Mit der übergebenen Studie werden Schallschutzmaßnahmen zur Lärminderung für die Gemeinde Kurort Rathen empfohlen.

Die Untersuchungsergebnisse der oben genannten Machbarkeitsstudie wurden der Bevölkerung auf der Internetseite von www.kurort-rathen.de bekannt gemacht.

Ausgangssituation:

Seit dem Jahr 2002 hat sich der Schienenverkehrslärm an der Bahnstrecke (6240) Dresden/Schöna massiv verstärkt.

Der für die Gesundheit schädliche Schienenverkehrslärm entsteht zwischen Rad und Schiene.

Ein direkter Zusammenhang der Lärmentwicklung ist bahnseitig in der Rad- und Gleisbeschaffenheit, der Züge, der Zugbelegung mit Güterzügen, der Geschwindigkeit der Züge, der Länge der Züge sowie dem teilweise Vorspannen von Diesellokomotiven auf der elektrifizierten Strecke 6240 zu suchen.

Die Lärmentwicklung beeinflussen auch von der Bahn nicht beeinflussbare Faktoren wie Geländeprofile, Witterungseinflüsse, Begleitbewuchs.

Schallgrenzwerte für die Sanierung an bestehenden Schienenwegen gibt es bislang nicht.

An Neubaustrecken werden einzuhaltende Schallgrenzwerte vorgegeben.

Die Bahnstrecke durch das Elbtal wurde sehr umfangreich saniert, (neuer Unterbau, neue Gleise, neue Signalanlagen, neue Bahnübergänge, neue Verkabelung und Steuerung des Bahnverkehrs von Leipzig) hierbei bleibt offen, wo die Schnittstelle zwischen Neubau und umfangreicher Sanierung liegt.

Ein Planfeststellungsverfahren für die umfangreichen Sanierungen hat es nicht gegeben.

Die Studie betont, dass auf der Strecke im Elbtal in der Vergangenheit bereits freiwillige Lärmsanierungsmaßnahmen des Bundes getätigt wurden. Die Bürger sind mit der derzeit vorzufindenden Lärmsituation an der Strecke sehr unzufrieden und man will ergänzende Maßnahmen an der Bahninfrastruktur durchführen, die die Lärmsituation nachhaltig verbessern sollen.

Dabei unterstellt man im betrachteten Prognosezeitraum einen Umrüstungsgrad von 80 % bei den Güterwagen auf leise Bremstechnologien.

Die Studie lässt hier offen, ob sich der betrachtete Umrüstungsgrad auf die Wagen der DB bezieht, oder auf alle Wagen, die auf der Strecke Dresden – Prag täglich verkehren und was passiert, wenn der Umrüstungsgrad nicht erreicht wird.

Die GROKO hatte sich in ihrer Legislatur zum Ziel gestellt, 50% des Wagenparks, der auf der Schiene verkehrt, auf Flüsterbremsen umzustellen, derzeit sollen es wohl lediglich 32 % sein - Ziel verfehlt.

Die Studie zu Schallschutzmaßnahmen im Elbtal berücksichtigt schon in der Aufgabenstellung nicht alle zur Verfügung stehenden aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen.

Passive Schallschutzmaßnahmen, wie Geschwindigkeitsreduzierung, Trassenänderungen, Nachtfahrverbot, teilweise Bespannung Diesellok statt E-Lok wurden von der Studie komplett ausgeblendet.

Nachfolgende Fragestellungen blieben bei der Durcharbeitung der Studie unbeantwortet offen:

Seite 13 Untersuchungskorridore mit einem Beurteilungspegel sind in keiner Karte mit den Isophonen dargestellt, demnach sind selbige nicht nachvollziehbar.

Warum wurden keine passiven Schallschutzbetrachtungen in der Aufgabenstellung abgefordert.

Seite 10 Tabelle 1 das Betriebsprogramm 2015 und Prognose 2025 weist nur eine unerhebliche Steigerung der Zugfolgen in beide Richtungen Tag um Summen 9 Züge, Nacht um Summe 9 Züge auf. Diese minimale Steigerung der Zugfolgen steht im Widerspruch zu Aussagen eines Mitarbeiters des SMWA, der den Landesverkehrsentwicklungsplan zur Bürgermeisterdienstberatung in Kreischa vorstellte und hier klar und deutlich auch auf direkte Nachfragen eine Verdoppelung der Zugfolgen in den nächsten 7-10 Jahren auf der Strecke 6240 Dresden – Schöna vorgetragen hatte.

Die uns nunmehr vorgelegte Studie zeigt andere Prognosen, insofern ist zu hinterfragen, welche Prognose stimmt.

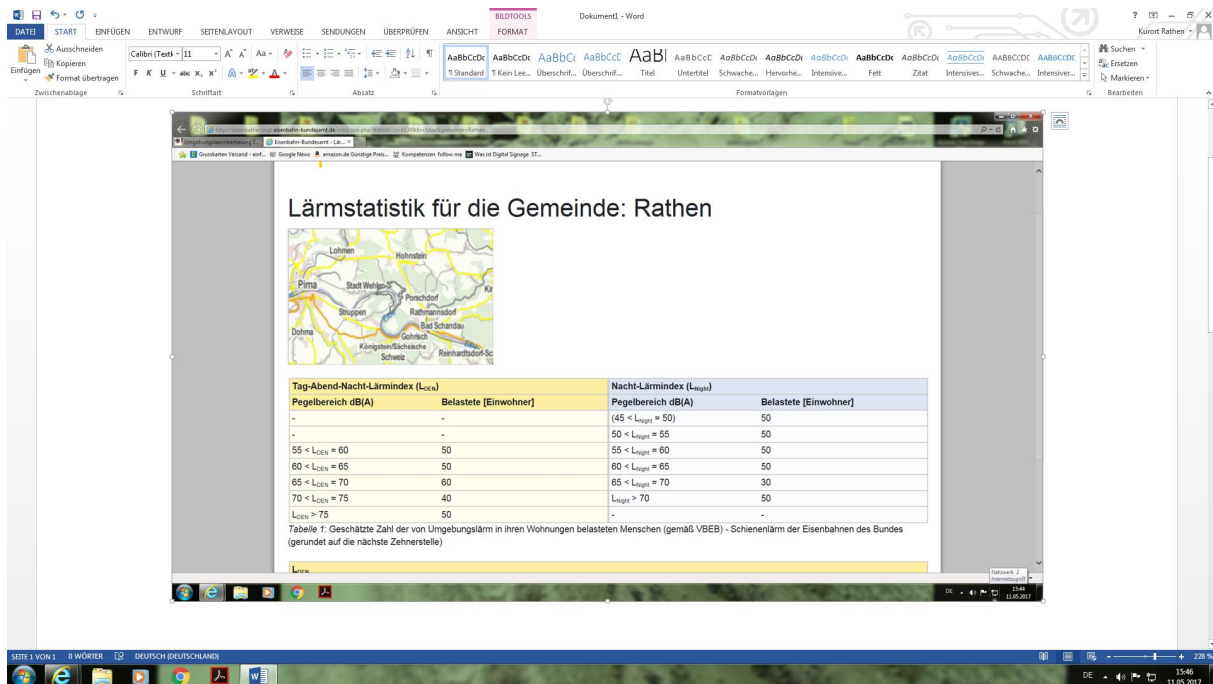
Geht man davon aus, dass die Prognosezahlen der Studie vom 10.03. 2017 stimmen sollten, so ist zwingend eine **Evaluierung** der Prognosedaten vor Ablauf des Prognosehorizontes von der DB abzufordern.

Sollte die Evaluierung eine Verböserung der Prognosezahlen mit sich bringen, so sind die „freiwilligen“ Schallschutzmaßnahmen der DB an der Strecke weiter zu führen.

Die Prognose ist auch deshalb zu hinterfragen, weil bereits im Jahr 2002 folgende Prognose für 2010 vorlag:

2002 Ist Kurort Rathen Zugfolgen beide Richtungen	Tag	58	Nacht	44
Prognose für 2010 Zugfolgen beide Richtungen	Tag	160	Nacht	62
Ist 2015	Tag	161	Nacht	59
Prognose 2025	Tag	170	Nacht	68

Seite 20 Eine wie in der Studie auf Seite 20, unter Punkt 4.3.dargestelltes Anschreiben zur Beteiligung der Gemeinde Kurort Rathen und die Aufforderung zur Abgabe von Bebauungsplänen, Übernachtungszahlen, Flächennutzungsplänen etc. hat es Seitens der DB **nicht** gegeben.



Die geschätzten Zahlen der betroffenen Einwohner entsprechen nicht den tatsächlichen Zahlen.

Objekte		lärmbetrofene	lärmbetrofene	11.05.2017		
		Gästebetten	Einwohner	7		
Anzahl						
Nr	Objekt			Bettenanzahl	Strasse	Hausnummer
1	Basteiblick	12	0	12	Kottesteig	6
2	Haus Bergwart	20		20	Kleine BASTEI	8
3	Burg Altrathen	36	0	36	Am Grünbach	10-11
4	Cafe am Hirschgrund	4	2	4	Wehlener Weg	12
5	Chlupka	4	5	4	Elbweg	14
6	Destillerie Geist von Rathen	8	1	8	Kottesteig	3
7	Elbchalet	6	0	6	Wehlener Weg	4
8	Elbiente Ferienwohnungen	8	0	8	Wehlener Weg	2
9	Elbiente Hotel	60	0	60	Wehlener Weg	1
10	Elbjuwel	4	2	4	Kottesteig	4
11	Elbschlösschen Hotel	131	0	131	Kottesteig	5

12	Ettrich Elbresort	64	0	64	Elbweg	2	
13	Ettrich Hotel	37	2	37	Elbweg	2	
14	Felsengrund & Friedensburg	125	0	125	Pötschaer Weg	4-7	
15	Ferienhaus Ilse	4	0	4	Dr.-Crede-Steig	4	
16	Ferienhaus Pätzold	5	0	5	Pötzschaer Weg	27	
17	Ferienhaus Vogelnest	7	1	7	Dr.-Credé-Steig	10	
18	Ferienwohnung Butter	6	4	6	Am Grünbach	8	
19	Ferienwohnung Familie Frank	5	2	5	Dr.-Credé-Steig	7	
20	Ferienwohnung Frank-Rolof	2	4	2	Dr.-Credé-Steig	6	
21	Ferienwohnung Geipel	4	2	4	Trebenweg	3	
22	Ferienwohnung Gerda Liebholdt	2	2	2	Alte Weißiger Str.	1	
23	Ferienwohnung Grunwald	2	2	2	Pötzschaer Weg	17	
24	Ferienwohnung Preußner	4	2	4	Elbweg	50	
25	Ferienwohnung Schuster	2	2	2	Elbweg	15	
26	Ferienwohnung Uhlemann	4	2	4	Pötzschaer Weg	18	
27	Ferienwohnung Waldhaus	0	0	2	Walteresdorfer Berg	18	
28	Gästehaus Eglin	8	2	8	Dr-Crede-Steig	1	
29	Gästehaus Sonnenheim	8	2	8	Wehlener Weg	7	
30	Haus Elbtalblick	6	2	6	Kottesteig	2	
31	Haus Heidi	19	0	19	Wehlener Weg	8	
32	Haus Landeck	2	3	2	Pötzschaer Weg	2	
33	Henkel Drei Linden Hof	8	0	8	Elbweg	33	
34	Henkel Haus Landlust	6	4	6	Elbweg	23	
35	Landhaus Fröde	8	2	8	Elbweg	30	
36	Landhaus Helia	15	0	15	Dr. Crede-Steig	18	
37	Marienhof	4	8	4	Elbweg	9	
38	Pension Eisenbahnwelten	18	2	18	Elbweg	10	
39	Rohland Jens und Heike	6	4	6	Elbweg	31	

40	Rosengarten Pension	35	0	35	Kottesteig	1	
41	Villa Richter	30	0	30	Zur kleinen Basei	6	
42	Villa Strandblick	8	0	8	Kottesteig	6	
43	Weidmanns Heil	10	1	10	Dr-Crede-Steig	2 0	
44	Wohnmobil Stellplatz Liliensteinblick	18	6	0	Elbweg	5 2	
	Nichtvermieter						
45	Fam Haufe Bernd	0	3		Wehler Weg	3	
46	Fam Haufe Wolfgang	0	2		Wehler Weg	3	
47	Claus Bernahrd	0	1		Wehler Weg	4	
48	Gehrig Christa	0	2		Wehler Weg	9	
49	Kotkamp	0	2		Wehler Weg	1 3	
50	Förster Andreas	0	2		Elbweg	2 7	
51	Förster Dietmar	0	2		Elbweg	2 6	
52	Dombovari	0	4		Elbweg	2 6	
53	Mauch Hugo	0	2		Elbweg	2 2	
54	Mauch Sven	0	1		Elbweg	2 2	
55	Lehmann Ursel	0	1		Elbweg	7	
56	Lindenhof	0	18		Elbweg	6	
57	Höhne	0	4		Credesteig	3	
58	Bogdanski	0	2		Credesteig	4	
59	Peipe	0	2		Credesteig	5	
60	Galle Marco				Credesteig	8	
61	Puchelt	0	3		Credesteig	1 4	
62	Halder	0	4		Credesteig	1 4	
63	Galle Tilo	0	3		Credesteig	1 2	
64	Hampel	0	3		Credesteig	1 6	
65	Förster/ Garbowsky	0	2		Credesteig	2 2	
66	Jonda	0	2		Pötzschaer Weg	1 2	
67	Florian	0	4		Pötzschaer Weg	8	
68	Remmer	0	1		Pötzschaer Weg	1 3	

69	Bambeck	0	3		Pötzschaer Weg	2 4	
70	Obenaus	0	2		Pötzschaer Weg	2 8	
71	Schmidt	0	2		Pötzschaer Weg	2 6	
72	Nowag	0	1		Pötzschaer Weg	3 1	
73	Schilling	0	2		Pötzschaer Weg	2 9	
74	Thoma	0	1		Pötzschaer Weg	2 1	
75	Jäger	0	2		Pötzschaer Weg	1 5	
76	Fam Brandt	0	3		Pötzschaer Weg	7	
77	Liebold	0	2		Alte Rathener Straße	2	
78	Gröschel	0	2		Trebenweg	6	
79	Schöbel	0	1		Trebenweg	7	
80	Kindergarten	0	14		Trebenweg	5	
81	Rienäcker	0	4		Trebenweg	7	
82	Roch	0	2		Am Grünbach 6	6	
	Summe		775				
		60%	465	182			
		Gäste Hotel; Personen	Ständige, betroffene Einwohner				

Seite 20 Der Satz unter 4.3. " Der Wunschnach einer Beteiligung des Ingenieurbüros bei der Ortsbesichtigung bestand in keinem Fall" muss gestrichen werden, denn er suggeriert, die Gemeinden hätten einen solchen Wunsch äußern können. Da keine Kenntnis von einer Begehung in Kurort Rathen bestand, kann schon gar nicht von einem Wunschenken, was ohnehin nur unterstellt werden kann, die Rede sein.

Seite 25 Berechnungsverfahren

Für das gesamte Untersuchungsgebiet wurde ein einheitliches Berechnungsverfahren angewendet.

Die Gemeinde Kurort Rathen und unsere Bürger haben sich nach schriftlicher Aufforderung an der EBA Lärmaktionsplanung beteiligt. Unsere Äußerungen hierzu sind in die Studie eingeflossen.

Für Kurort Rathen werden folgende Punkte nicht berücksichtigt:

Kurort Rathen ist ein staatlich anerkannter Luftkurort, somit sind aus unserer Sicht folgende Lärmrichtwerte einzuhalten:

Tag 57 dbA

Nacht 47 dbA

Schienenstöße in der Ortslage liegen außerhalb des Untersuchungsgebietes von Kurort Rathen, hier ist eine besondere Lärmquelle zu verzeichnen.

Das Abstellgleis in der Ortslage liegt außerhalb des Untersuchungsgebietes, die Motoren der E- oder Dieselloks laufen die ganze Nacht durch.

Eine unzumutbare Lärmbelastung, die nicht in die Studie eingeflossen ist.

Unterhaltsschleifen (US)-Akustisches Schleifen (AS)

Für Kurort Rathen sind auf 1500 m Unterhaltsschleifen vorgesehen, dadurch werden jedoch keine durch das Gehör wahrnehmbare Geräuschminderungen erzielt, eine Einberechnung in die

Lärmschutzwand 3 m hoch

Die Studie macht keine Aussage, was hochabsorbierende Lärmschutzwände sind, im Besonderen fehlt die Aussage, wieviel Lärm als „zusätzlicher Lärm“ auf die Gegenseite reflektiert wird und das Lärmempfinden auf der Gegenseite der Schallschutzwand verbösert.

Schall breitet sich in alle Richtungen gleichmäßig aus, die Schallwellen werden auch vor dem Zug hergeschoben, die Studie lässt offen, wie ein möglicher Lärmschutz im Bereich der mit einer Lärmschutzwand **ungeschützten Bahnübergänge** für die Betroffenen erreicht werden soll.

Seite 28 Pegelminderungen mit Prognoseverkehr bis 2025

Die Angabe der Pegelminderungen um XYZ % ist **nicht nachvollziehbar**, da die Ausgangswerte der Schallbelastungen nicht bekannt sind.

Die Grundwerte sind nachzuarbeiten.

Die Anzahl der örtlich vom Lärm betroffenen –entlasteter-Bewohner ist ebenfalls nicht nachvollziehbar, da hier ebenfalls keine Grundwerte angegeben sind.

Das gesamte Untersuchungsgebiet umfasst eine Länge von 50 km, ortsspezifisch wurden Teilgebiete untersucht.

Aus der vorliegenden Studie ist nicht erkennbar, ob die Untersuchungsergebnisse ortsbezogen gemittelt wurden, oder ob selbige über das gesamte Untersuchungsgebiet gemittelt wurden.

Gemäß Artikel 3 des Grundgesetzes sind alle Bürger gleich zu behandeln, niemand darf bevorzugt oder benachteiligt werden.

Insofern sehe ich grundsätzlich eine Problemlage in den vorgelegten Berechnungsverfahren.

Zusammenfassung

Fazit:

Eine abschließende Stellungnahme zur Studie kann die Gemeinde Kurort Rathen auf Grund vieler offener Fragen zurzeit nicht abgegeben werden, da nachfolgende Fragestellungen unbeantwortet bleiben.

- 1. Wieviel % von den noch nicht umgerüsteten Güterwaggons der DB und in welchem Zeitraum können für die angedachte Lärmsanierungssumme von 150 Mio € auf leise Bremsen umgerüstet werden?**
- 2. Welche genaue Zeitschiene liegt der Umsetzung der örtlichen Lärminderungsmaßnahmen zugrunde?**
- 3. Warum werden Lärminderungsmaßnahmen wie Langsamfahrten in die Studie nicht einbezogen?**
- 4. Wann hat es ein Schreiben, mit welchem Inhalt an die Gemeinde Kurort Rathen gemäß Seite 20 gegeben?**
- 5. Mit welchen genauen Betroffenenzahlen rechnet die Studie für die Gemeinde Kurort Rathen, Schätzungen oder tatsächliche Zählungen?**
- 6. Welche Neubewertung muss es geben, wenn die Anzahl der Betroffenen Bürger höher ist?**
- 7. Sind die B-Plangebiete von Kurort Rathen direkt neben der Bahnstrecke in die Anzahl der Betroffenen mit eingeflossen?**
- 8. Warum berücksichtigt die Studie nicht die Lärmentwicklung an den Schienenstößen in der Ortslage Kurort Rathen?**

9. Warum berücksichtigt die Studie nicht die Lärmentwicklung im Bereich des Abstellgleises Kurort Rathen?
10. Mit welcher Baumaßnahme können die Schienenstöße, Abstellgleis in die Studie berücksichtigt werden??
11. Mit welchen Zuglängen rechnet die Studie für Güterzüge, Personenzüge, Fernverkehrszüge?
12. Berücksichtigt die Studie die Bespannung mit E- und Dieselloks auf der Strecke 6240?
13. Was passiert, wenn im Prognosehorizont 2025 die Annahme Umstellung 80% des Güterwagenparks auf Flüsterbremse nicht umgesetzt ist?
14. Gilt die Umstellung 80% des Güterwagenparks bis 2025 für alle auf der Strecke verkehrenden Güterwagen, oder nur für Güterwagen im Eigentum der DB??
15. In welchem Jahr erfolgt eine Evaluierung der an genommenen Prognosedaten für 2025?
16. Welche Maßnahmen und in welchem Zeitraum kann der Bund und die DB ergreifen, wenn die Prognosedaten 2015 überschritten werden?
17. Welche Grunddaten werden für die Pegelminderungsprognose herangezogen, welche örtlichen Lärmwerte stellen die Ausgangslage dar?
18. Werden die Geländedaten im Geländemodell über die gesamte betrachtete Strecke von ca. 50 km gemittelt, oder erfolgt eine örtliche Geländemittlung.
19. Werden die Pegelminderungen wie vor über die gesamte Strecke von 50 km oder örtlich gemittelt?
20. Welche Schallreflektion ist von den Schallschutzwänden zu erwarten?
21. Sind partiell durchsichtige Schallschutzwände möglich?
22. Um wieviel dB verbösert sich der Lärm auf der Gegenseite der Schallschutzwände??
23. Was für ein Lärmschutz ist an den Öffnungen der Schallschutzwände vorgesehen, vorausgeschobener Lärm (BÜ).
24. Ist eine Erhöhung der Lärmschutzwände nach erfolgter Evaluierung möglich?
25. Warum wird die Strecke 642 zu keinem besonders überwachten Gleis erklärt??
26. Welche Grenzwerte, vor und nachher gibt es für das Unterhaltsschleifen??
27. Welche wirtschaftliche Negativbeeinflussung (Faktor)der Umsatzeinbußen durch den gestiegenen Bahnlärm ist für die vom Tourismus Lebenden in der Studie berücksichtigt.
28. Welchen Einfluss hat der Nationalpark Sächsische Schweiz in der Studie gefunden?
29. Warum werden gemäß §3 des Grundgesetzes der Bundesrepublik nicht alle vom Lärm betroffenen Bürger im Berechnungsverfahren gleich behandelt?