



Stadt Hann. Münden · Postfach 1528 · 34335 Hann. Münden

Regierungspräsidium Kassel  
Am Alten Stadtschloss 1  
Dezernat 21 z.Hd. Herr Zierau  
**34112 Kassel**

Fachdienst: Stadtplanung  
Verwaltungsgebäude: Böttcherstraße 3  
Ansprechpartner/Zi.-Nr: Frau Weinert / 209  
Telefon (05541) 75- 228  
Telefax (05541) 75- 403  
E-Mail-Adresse: Weinert@Hann.Muenden.de  
Ihre Nachricht / Zeichen:  
Sprechzeiten: Mo - Fr 8.00 - 12.00 Uhr  
Do von 8.00 - 17.00 Uhr  
oder nach Terminvereinbarung

### Bereich Stadtentwicklung

Datum: **26.04.2022**

## Raumordnungsverfahrens für die Ausbaustrecke (ABS) Paderborn-Halle Abschnitt Kurve Kassel

Sehr geehrter Herr Zierau,

im Rahmen des Beteiligungsverfahrens möchten wir folgende Stellungnahme zum Ausbau der Schienenstrecke Paderborn-Halle, Abschnitt Kurve Kassel, einbringen.

Unabhängig vom weiteren Verfahrensablauf fordert die Stadt Hann. Münden vorsorglich im Rahmen der parlamentarischen Befassung übergesetzliche Schallschutzmaßnahmen der Lärmvorsorge gemäß § 16. BImSchV für die betroffenen Orts- und Stadtteile sowie ggf. die Beseitigung des Bahnüberganges Bonaforth bzw. Schaffung einer alternativen Verkehrsverbindung insbesondere für Rettungsdienste.

Die Stadt Hann. Münden begrüßt den geplanten Ausbau des Schienennetzkes durch die DB Netz AG, um bestehende Engpasssituationen zu entlasten und langfristig die Verlagerung der Güterverkehre von der Straße auf die Schiene zu unterstützen. Damit folgt man den auf europäischer Ebene formulierten Zielen und modernisiert und erweitert das deutsche Schienennetz für die Herausforderungen der Zukunft. **Damit verbunden werden sollen laut dem Bundesverkehrswegeplan 2030 auch die Verwirklichung von Lärmschutzzielen und somit die Senkung der Lärmbelastung für die Bevölkerung.**

Die Kernstadt Hann. Münden sowie die Ortsteile Bonaforth, Laubach und Hedemünden liegen an den Hauptverkehrsstrecken des Bundes 1733 (Hannover – Kassel – Würzburg), 6343 (Halle – Hann. Münden) und 1732 (Hannover – Kassel).

Aus den aktuellen Lärmkartierungsergebnissen des Eisenbahn-Bundesamtes im Rahmen der Lärmaktionsplanung an Haupteisenbahnstrecken ist die Lärmbelastung für die Mündener Bevölkerung ablesbar. Lärmsanierungen haben bisher nur in einem kleinen Teilabschnitt stattgefunden. Die Kartierungsergebnisse zeigen, dass mit der in Hann. Münden bereits durchgeführte Lärmsanierung die Ziele der EU-Umgebungslärmrichtlinie nicht erreicht werden. Die für nach der Lärmsanierung prognostizierten Immissionslärmswerte werden regelmäßig und erheblich (teils um mehr als 10 dB(A)) überschritten. Die Überschreitung lässt sich nur zum Teil mit dem Wegfall des sog. Schienenbonus erklären. Offensichtlich entfaltet die Lärmsanierung nicht die Wirkung, die man sich von den durchgeführten Maßnahmen versprochen hat. Dabei ist uns bewusst, dass im Rahmen der Lärmsanierung

nach der Schall 03 prognostizierten Lärmwerte nicht unmittelbar mit den LDEN- und LNight-Werten der EU-Umgebungslärmrichtlinie vergleichbar ist. Eine Untersuchung des Umweltbundesamtes hat jedoch gezeigt, dass trotz unterschiedlicher Ermittlungsverfahren, sowohl die Tagwerte im Vergleich zum LDEN als auch die Nachtwerte im Vergleich zum LNight annähernd (max. 1 dB(A) Abweichung) vergleichbar sind.

Mit der Fortschreibung des Gesamtkonzeptes der Lärmsanierung des Bundes 2019 wurden einige Sanierungsbereiche neu aufgenommen, die bereits auf 65 dB(A) lärmsaniert wurden (Streckenabschnitt 1732 mit Gesamtlänge von 2,7 km und Streckenabschnitt 6343 mit Gesamtlänge von 5,3 km). Allerdings ist mit der Prioritätskennziffer 6,181 auf der Prioritätenliste nicht mit einer zeitnahen Lärmsanierung zu rechnen. Aus diesem Grund steht die Bevölkerung nicht nur Mehrbelastungen, sondern insbesondere auch der Bestandsbelastung an diesen Streckenabschnitten entsprechend kritisch gegenüber. Eine zu erwartende Mehrbelastung durch die Ausbaustrecke Paderborn-Halle ist ohne eine erforderliche Verbesserung des Lärmschutzes für die Stadt Hann. Münden nicht hinnehmbar.

Im Rahmen der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG (URL) hat der Rat der Stadt Hann. Münden gemäß §§47a-f Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) am 16.12.2021 einen Lärmaktionsplan beschlossen (<https://www.hann.muenden.de/Rathaus-Politik/Städtebau/Lärmaktionsplanung>).

Die Lärmkartierungsergebnisse des Eisenbahn-Bundesamtes zeigen bereits heute, neben der erheblichen Belastung durch die Hauptverkehrsstraßen, die große Belastung der Bewohner durch den Schienenverkehr.

#### Lärmkartierungsergebnisse - Eisenbahnlärm (Lärmaktionsplan 2017/2018):

LDEN dB(A)	Belastete Menschen - Eisenbahnlärm	LNight dB(A)	Belastete Menschen - Eisenbahnlärm
> 55 bis 60	2.650	> 45 bis 50	4.530
> 60 bis 65	860	> 50 bis 55	2.270
> 65 bis 70	260	> 55 bis 60	710
> 70 bis 75	120	> 60 bis 65	210
> 75	40	> 65 bis 70	100
		> 70	30
<b>Summe</b>	<b>3.930</b>	<b>Summe</b>	<b>7.850</b>

LDEN dB(A)	Fläche in km <sup>3</sup>	Wohnungen	Schulen	Krankenhäuser
55 bis 65 dB(A) LDEN	19	2.016	40	1
65 bis 75 dB(A) LDEN	7	216	0	0
> 75 dB(A) LDEN	2	22	0	0

Hann. Münden	Lärmkennziffer (LKZ)	
	LDEN	LNight
	19.448	32.732

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung wurden aus diesem Grund u.a. „Ruhige Gebiete“ abgegrenzt und festgelegt. Die Abgrenzung erfolgt unter den Gesichtspunkten der Lärmvorsorge und der Lärminderung. Zur Lärmvorsorge sollen innerhalb der Ruhigen Gebiete Ruhezone ausgewiesen werden, in denen ein Umgebungslärmpegel von LDEN 55 dB und LN 35 dB nach fachlicher Einschätzung bereits eingehalten ist. Die Ruhezone werden ergänzt durch Entwicklungsruhezone, in denen zumindest einer der vorgenannten Werte erreicht ist und die durch Lärminderungsmaßnahmen zu Ruhezone entwickelt werden sollen.

Durch den Schienenlärm werden Waldgebiete entlang der Schienenstrecke so belastet, dass nachts der Zielwert von L<sub>Night</sub> 35 dB(A) nicht erreichbar scheint. Die Stadt Hann. Münden geht davon aus, dass im Rahmen der Lärmaktionsplanung der Bahn (zumindest mittelfristig) weitergehende Lärmschutz- und Lärmsanierungsmaßnahmen entlang der bestehenden Gleistrassen durchgeführt werden. Bei der Bemessung der Maßnahmen kann und soll der Ruheanspruch der ausgewiesenen ruhigen Gebiete berücksichtigt werden.

Insbesondere durch die Überlagerung verschiedener Lärmquellen (Schiene, BAB 7), sind die betroffenen Stadt- und Ortsteile Mündens gleichermaßen erheblich durch Umgebungslärm beeinträchtigt. Die Stadt kann daher nur den Anspruch erheben, mögliche Lärmschutzmaßnahmen für die gesamte Zulaufstrecke im Stadtgebiet, unabhängig vom Untersuchungsraum, zu fordern. Eine Abgrenzung des Untersuchungsraumes auf den Ortsteil Bonaforth ist zur Ermittlung der Planungskorridore zwar nachvollziehbar, nicht aber bei der Betrachtung der betriebsbedingten Wirkfaktoren durch eine Verkehrszunahme und zusätzliche Lärmbelastung auf der gesamten Schienenstrecke.

Als Planunterlagen der schalltechnischen Untersuchung dienten verschiedene Verkehrsprognosen des Antragstellers (S. 6, Schalltechnische Untersuchung), die nicht Teil der Raumordnungsunterlagen sind. Somit kann die Berechnungsgrundlage der Schallimmissionen nicht nachvollzogen werden. Vorsorglich verweisen wir auf unsere Stellungnahme zur Vorbereitung des ROV vom 27.03.2018, die weiterhin Bestand hat.

Auszug Stellungnahme vom 27.03.2018

*Für das geplante ROV sind die bestehenden Güterverkehre sowie aktualisierte Bedarfszahlen darzustellen. Die zusätzlichen neuen Verkehre sind in entsprechenden Entwicklungsszenarien im Zusammenhang mit anderen Streckenertüchtigungen sowie möglichen Kapazitätsverschiebungen darzustellen. Selbstverständlich ist darunter auch ein sogenanntes „Worst-Case-Szenario“ aufzuführen, in dem auf anderweitige beeinflussende Maßnahmen verzichtet wird.*

*Die Verkehrsprognose des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) für das Jahr 2025 erwartet einen deutlichen Mehrverkehr auf dieser Relation, der sich aus neuem Güterverkehr (Verlagerung Straße auf Schiene) und verlagertem Schienenverkehr (Hauptsächlich von der Ost-West-Relation über den Knoten Hannover) zusammensetzt (S. 6). Gemäß Verkehrsprognose des Bundes sollen im Jahr 2025 ca. 44 Güterzüge/Tag auf dieser Relation verkehren.*

*In der Publikation des Umweltbundesamtes „Schienennetz 2025/2030, Ausbaukonzeption für einen leistungsfähigen Schienengüterverkehr in Deutschland“ (UBA 2010) wird ebenso ein starker Zuwachs für die Güterverkehre prognostiziert und u.a. zur Entlastung des Hannoveraner Knotens der geplante „Bypass“ über Kassel – Halle empfohlen (UBA 2010, S. 108). Allerdings wird hier zur großräumigen Entlastung bestehender Engpässe im Ost-West-Verkehr für die Strecke Paderborn – Kassel – Halle (mit der geplanten direkten Verbindungskurve) prognostiziert, dass dieser Korridor zunächst den gesamten Ost-West-Verkehr mit 150 Zügen aufnehmen kann (UBA 2010, S. 61).*

*Aus diesem Grund sind für das ROV auch die möglichen Streckenpotenziale bei maximaler Auslastung darzustellen.*

*Da mit dem geplanten Bauvorhaben eine Entlastungsstrecke für die Hauptgüterverkehrsstrecke in der Ost-West-Verbindung ertüchtigt wird und laut Prognosen mit einer Mehrbelastung von bis zu 150 Zügen/Tag gerechnet werden kann, wird hiermit der Antrag gestellt, den Untersuchungsraum für die „betriebsbedingten“ Geräuschimmissionen im Rahmen der UVPG für das „Schutzgut Mensch“ auf die betroffenen Stadt- und Ortsteile Hann. Mündens auszuweiten. Dabei ist auch die bestehende Vorbelastung durch Schienenverkehre in der Nord-Süd-Relation zu berücksichtigen (vgl. S. 20). Insbesondere sind die „potentiell betriebsbedingten Auswirkungen“ der Lärmbeeinträchtigung für die verschiedenen Tag- und Nachtzeiten in geeigneter Form zu*

*ermitteln und darzustellen, da laut Aussage des Antragsstellers zusätzliche Güterverkehre überwiegend auf die Nacht verlagert werden sollen.*

*Die Nachtverlagerung dient sicherlich auch der „Schonung“ der vorhandenen Regionalverkehre, die tagsüber häufiger verkehren, dies wird grundsätzlich unterstützt.*

*Der zusätzliche Güterverkehr darf sich nicht negativ auf die Pünktlichkeit und Taktung des Schienenpersonenverkehrs auswirken.*

Grundsätzlich bemängelt die Stadt Hann. Münden am Verfahren, dass die Alternativenprüfung im weiteren Umfeld ohne gleichwertige Parameter durchgeführt wurde und zu einem verzerrten Ergebnis geführt hat, dies betrifft insbesondere die Kosten-Nutzen-Analyse. Aber auch innerhalb des Untersuchungsrahmens werden direkte Auswirkungen des Projektes nicht vollumfänglich dargestellt, weil sich die betriebsbedingten Auswirkungen nicht auf den Untersuchungsraum beschränken lassen. Dies betrifft insbesondere auf den Zulaufstrecken die Betroffenheit beim Schutzgut Mensch durch die betriebsbedingten Schallausbreitungen sowie die Auswirkungen auf Rettungsdienste, Feuerwehr und Schülerverkehre durch die betriebsbedingte Verlängerung der Schließzeiten von Bahnübergängen. Insbesondere im Ortsteil Bonaforth steht keine alternative Anbindung an die Kernstadt zur Verfügung, so dass bei Verlängerung der Schließzeiten des Bahnübergangs Bonaforth auf der Bundesstraße 496, die als reguläre Umleitungsstrecke der BAB 7 ohnehin häufig überlastet ist, mit einer nicht hinnehmbaren Verschlechterung der Verkehrsanbindung zu rechnen ist und die Erreichbarkeit für Feuerwehr und Rettungsdienste erheblich eingeschränkt werden.

Als Anrainer der Zulaufstrecke der Kurve Kassel und einer unmittelbaren Betroffenheit durch betriebsbedingte Auswirkungen setzt die Stadt Hann Münden ebenso wie die Gemeinde Staufenberg eine weitere Verfahrensbeteiligung voraus.

Mit freundlichen Grüßen  
Im Auftrage

Gez. Weinert