

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
Ansgaritorstraße 2 28195 Bremen

Bahnlärm-Initiative Bremen
c/o: Angelina Sörgel
Manteuffelstraße 8
28203 Bremen

Auskunft erteilt
Herr Lange

Dienstgebäude:
Contrescarpe 73

Zimmer 5.09

T (04 21) 361 10106
F (04 21) 496-10106

E-mail
jens.lange@bau.bremen.de

Datum und Zeichen
Ihres Schreibens

Mein Zeichen
(bitte bei Antwort angeben)
53-2 (AEG18/SHHV-Oldenburger
Kurve)

Bremen, 19.09.2011

**Planfeststellungsverfahren nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG);
Seehafenhinterlandverkehr (SHHV), Ertüchtigung des Knotens Bremen (Strecke 1401
Bremen-Sebaldsbrück - Bremen-Rbf, 1412 Bremen Hbf, W 601- Bremen Hbf, W 514,
1500 Oldenburg-Hbf – Bremen-Hbf);
hier: Planungsabschnitt Oldenburger Kurve, Bau-km von km 0,0+33 bis 0,9+54**

- Anhörungsverfahren-

Sehr geehrte Dame, sehr geehrter Herr,

in dem oben genannten Verfahren haben Sie Einwendungen gegen den Plan erhoben. Die DB-Projektbau GmbH als Trägerin des Vorhabens und Antragstellerin für die Planfeststellung hat zu Ihrer Einwendung mit Schreiben vom 16.09.2011, hier eingegangen am 17.09.2011, eine Stellungnahme abgegeben. Anliegend übersende ich Ihnen diese Stellungnahme zur Kenntnis.

Weiterhin wird noch eine Erörterung aller Einwendungen stattfinden, für die ich Ihnen noch gesondert eine Einladung zusenden werde. Ein Termin für die Erörterung steht noch nicht fest.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag



Lange

Anlage: Stellungnahme DB Netze

DB ProjektBau GmbH • Joachimstraße 8 • 30159 Hannover

Bahnlärm-Initiative Bremen
Dr. Angelina Sörgel
Manteuffelstraße 8

28215 Bremen

DB ProjektBau GmbH
Regionalbereich Nord
Regionales Projektmanagement
ESTW / BÜ-/BTXX Maßnahmen
NDS./Bremen
Joachimstraße 8
30159 Hannover
www.deutschebahn.com

Elena Sutter
Telefon 0511 286-2205
Telefax 0511 286-3071
Elena.Sutter@deutschebahn.com
Zeichen I.BV-N-P(L) ESu

16.08.2011

**Projekt Seehafenhinterlandverkehr (SHHV)
Planfeststellungsverfahren nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz
Ertüchtigung des Knotens Bremen, Oldenburger Kurve**

Stellungnahme zu den Einwendungen (Priv.2)

Sehr geehrte Frau Dr. Sörgel,

die DB Netz AG, vertreten durch die DB ProjektBau GmbH, hat beim Eisenbahn-Bundesamt die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens für die Oldenburger Kurve von Bahn km 0,0+33 bis 0,9+54 beantragt. Im Rahmen des erforderlichen Anhörungsverfahrens, für das der Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa in Bremen (Anhörungsbehörde) zuständig ist, haben Sie Einwendungen gegen das von uns beabsichtigte Vorhaben erhoben. Ihre Einwendung wurde uns mit der Bitte um Stellungnahme zugeleitet. Dem möchten wir mit diesem Schreiben nachkommen.

Ziel des Verfahrens ist es für eine neue Verbindungskurve (Oldenburger Kurve) das Baurecht zu erlangen. Diese dient der besseren Betriebsabwicklung des Güterverkehrs. Mit der neuen Verbindungskurve ist künftig eine direkte Fahrtmöglichkeit gegeben, so dass eine zügigere Betriebsabwicklung ermöglicht und lärm erzeugende Bremsauf- und Anfahrvorgänge vermieden werden. Durch die geplante Maßnahme wird die Kapazität der Strecke nicht erhöht.

Zu Punkt 1)

Hierzu zitieren wir aus der Stellungnahme des schalltechnischen Gutachters „Bonk-Maire-Hopmann GbR“:

Der für die schalltechnischen Prüfungen i.S. der 16. BImSchV **maßgebliche Untersuchungsbereich** richtet sich ausschließlich nach den Grenzen des geplanten „Neutrassierungsbereichs“

...

sowie nach dem Abstand zur Bahnanlage, für den mit einer Überschreitung der festgelegten IMMISSIONSGRENZWERTE gem. 16. BImSchV zu rechnen ist.

Für schutzbedürftige Bau- bzw. Freiflächen, die sich außerhalb des maßgeblichen Untersuchungsbereichs befinden (dies betrifft u.a. die Wohnbebauung im Bereich der Nicolaistraße und der Struckmannstraße), war daher für die Anspruchsprüfung das sogen. „**Baugrubenmodell**“ anzuwenden, bei dem für die Ermittlung des Beurteilungspegels außerhalb der Baustrecke ausschließlich die Emissionen aus dem Bauabschnitt berücksichtigt werden.

Nach den Ergebnissen der durchgeführten Kosten-Nutzen-Betrachtung für die vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen führt eine Verlängerung der Lärmschutzwände über das Brückenbauwerk *Breitenweg* hinaus im Vergleich zur Planfeststellungsvariante (die jeweils vor dem Brückenbauwerk endet) zu einem ungünstigeren Kosten-Nutzen-Verhältnis (vgl. hierzu nachfolgende Tabelle). Eine derartige Wandverlängerung würde aus statischen Gründen eine kostenintensive Ertüchtigung des Brückenbauwerks *Breitenweg* erfordern und daher zu einen überproportionalen Anstieg der Kosten je lfdm. Lärmschutzwand führen.

Erweiterte Kosten-Nutzen-Betrachtung für die geplante Lärmschutzwand südlich der Oldenburger Kurve

Variante	aktiver Lärmschutz Außenwand südlich der Strecke 1401	Kosten für aktiven Lärmschutz *) [€]	gelöste Schutzfälle		Kosten pro gelöstem Schutzfall [€]	Schutzfälle mit verbleibender Grenzwert- Überschreitung		Schutzfälle mit verbleibender Überschreit. des Bezugswerts >70 dB(A) >60 dBA		maximaler Beurteilungs- pegel L _{i,max}		maximale Pegel- minderung D _{i,r,max}
			Tag	Nacht		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	
0	Ohne LSW	0 €	0	0	0 €	0	164	0	0	56,4	58,2	
1	"Vollschutz" LSW 2m	786.800 €	0	164	4.810 €	0	0	0	0	46,6	48,5	10,2
2	LSW 2m	475.200 €	0	141	3.370 €	0	23	0	0	51,4	53,3	9,5

Erweiterte Kosten-Nutzen-Betrachtung für die geplante Lärmschutzwand nördlich der Oldenburger Kurve

Variante	aktiver Lärmschutz Außenwand südlich der Strecke 1401	Kosten für aktiven Lärmschutz *) [€]	gelöste Schutzfälle		Kosten pro gelöstem Schutzfall [€]	Schutzfälle mit verbleibender Grenzwert- Überschreitung		Schutzfälle mit verbleibender Überschreit. des Bezugswerts >70 dB(A) >60 dBA		maximaler Beurteilungs- pegel L _{i,max}		maximale Pegel- minderung D _{i,r,max}
			Tag	Nacht		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	
0	Ohne LSW	0 €	0	0	0 €	0	94	0	0	55,5	57,3	
1	"Vollschutz" LSW 2m	1.148.800 €	0	94	12.221 €	0	0	0	0	49,1	51,0	9,0
1A	LSW 2m BBW Breitenweg	775.600 €	0	90	8.618 €	0	4	0	0	49,1	51,0	9,0
2	LSW 2m	418.800 €	0	81	5.170 €	0	13	0	0	53,8	55,7	8,3

*) Die Kosten für die Ertüchtigung des "Brückenbauwerks Breitenweg" betragen etwa 500.000,- € (Schätzung gemäß DB ProjektBau GmbH) und wären im Falle einer Verlängerung der LS-Wände über das Brückenbauwerk hinaus jeweils mit 250.000,- €/Wand anzusetzen (Vollschutz)

Kostenansätze			Wandlängen	
Wandhöhe	Kosten €/lfdm	Ertüchtigung "BBW Breitenweg"	Länge der LSW - Südseite:	[m]
1.5m	1080	500.000,- €	Var. 1 ("Vollschutz") Einbeziehung BBW Breitenweg	449
2.0m	1200		Var. 2 (Empfehlung)	396
2.5m	1320			
3.0m	1440		Länge der LSW - Nordseite:	[m]
3.5m	1690		Var. 1 ("Vollschutz")	749
4.0m	1930		Var. 1A Einbeziehung BBW Breitenweg	438
>4m	490 je m ²		Var. 2 (Empfehlung)	349

Zudem ist an dieser Stelle nochmals darauf hinzuweisen, dass sich die betrachtete Wohnbebauung außerhalb der eigentlichen Neubaustrecke befindet.

Aus den genannten Gründen wurde in der schalltechnischen Untersuchung die Lärmschutzvariante 2 empfohlen, bei der die Lärmschutzwände jeweils vor dem Brückenbauwerk *Breitenweg* enden.

Für schutzbedürftige Gebäude mit festgestellter Grenzwertüberschreitung, die nicht oder nicht ausreichend durch die vorgesehenen 2m hohen Lärmschutzwände abgeschirmt werden, besteht nach den gesetzlichen Bestimmungen der 16. BImSchV¹ „dem Grunde nach“ ein Anspruch auf passiven Lärmschutz. D.h. für die betroffenen Gebäude besteht ein Anspruch auf Überprüfung, ob und inwieweit das resultierende bewertete Bau-Schalldämm-Maß $R'_{w,res}$ der vorhandenen Umfassungsbauteile zu verbessern ist bzw. ob der Einbau schallgedämmte Lüftungsöffnungen erforderlich ist.

Zu Punkt 2)

Hierzu zitieren wir aus der Stellungnahme des schalltechnischen Gutachters „Bonk-Maire-Hoppmann GbR“:

Nach den Ergebnissen ergänzender schalltechnischer Berechnungen ergibt sich unter Beachtung der derzeitigen Zugbelastung (**Analysefall 2007**) in der Nachbarschaft des Bauvorhabens („Oldenburger Kurve“) die folgende Gesamt-Immissionsbelastung durch Schienenverkehrslärmimmissionen (Summenpegel) von den Bahnstrecken 1401, 1412, 1500, 1740 und 2200:

Nicolaistraße: tags 67-75 dB(A) / nachts 71-76,5 dB(A)
Struckmannstraße tags 63-65 dB(A) / nachts 64-66,5 dB(A)
Kastanienstraße tags bis zu 61 dB(A) / nachts bis zu 63 dB(A)

Dem gemäß werden bereits in der bestehenden Situation sowohl die jeweils maßgebenden IMMISSIONSGRENZWERTE der 16. BImSchV als auch die Sanierungsgrenzwerte im Bereich der schienenzugewandten Fassaden der betroffenen Wohnbebauung tags und nachts zum Teil erheblich überschritten. Aufgrund der bereits im Prognose-Nullfall (ohne Oldenburger Kurve) prognostizierten deutlichen Zunahme der Güterzugbelastung auf den Strecken 1401 und 1500 ergibt sich eine Zunahme der Gesamt-Immissionsbelastung gegenüber der Ist-Situation um 3 - 3,5 dB(A) im Bereich der Nicolaistraße, um 2 - 2,5 dB(A) im Bereich der Struckmannstraße sowie um 1 - 1,5 dB(A) im Bereich der Kastanienstraße.

Durch den Neubau der Oldenburger Kurve wird etwa die Hälfte der Güterzugfahrten von der bestehenden Strecke 1500 auf die neue Gleistrasse verlagert. Aufgrund dieses Verlagerungseffektes und der geplanten 2m hohen Lärmschutzwände beiderseits der Oldenburger Kurve ergibt sich im Prognosefall (mit Oldenburger Kurve sowie i.V. mit den an diesem Gleisbogen vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen) gegenüber dem Prognose-Nullfall (ohne Oldenburger Kurve) bei den unmittelbar angrenzenden schutzbedürftigen Bau- und Freiflächen eine **Abnahme** der Gesamt-Immissionsbelastung um 1,5 - 2 dB(A) im Bereich der Nicolaistraße sowie um bis zu 0,5 dB(A) im Bereich der Struckmannstraße und der Kastanienstraße.

Die Gesamt-Immissionsbelastung wird im vorliegenden Fall - insbesondere in der Nachtzeit - im Wesentlichen durch den Schienenverkehrslärm bestimmt, so dass die o.g. Aussagen bezüg-

¹ Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom 12.06.1990, veröffentlicht im Bundesgesetzblatt, Jahrgang 1990, Teil 1

lich der zu erwartenden Änderung der Summenpegel durch Schienenverkehrslärmimmissionen qualitativ auch für die zu erwartende Änderung der Gesamt-Immissionsbelastung durch Straßen- und Schienenverkehrslärmimmissionen herangezogen werden können. In jedem Falle ist im Prognosefall gegenüber dem Prognose-Nullfall von einer **Abnahme** der Gesamt-Immissionsbelastung durch Straßen und Schienenverkehrslärmimmissionen auszugehen, da die Straßenverkehrslärmimmissionen unverändert bleiben und die Schienenverkehrslärmimmissionen - wie oben beschrieben - abnehmen werden.

Für die schutzbedürftige Bebauung im Bereich der Nicolaistraße führt die Bahn zur Zeit ein Lärmsanierungsprogramm durch. Entsprechend den vorläufigen Ergebnissen kann davon ausgegangen werden, dass südöstlich der Strecke 1500 zwischen Doventorsteinweg und Breitenweg eine Lärmschutzwand vorgesehen wird, mit der eine deutliche Minderung der Gesamt-Immissionsbelastung durch Schienenverkehrslärm im Bereich der Nicolaistraße erreicht werden kann. Zudem sind für die angesprochene Wohnbebauung zusätzliche passive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen, wenn der Lärmsanierungsgrenzwert überschritten wird.

Zu Punkt 3)

Entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen der 16. BImSchV sind die Schienenverkehrslärmimmissionen rein rechnerisch auf der Grundlage der SCHALL 03² zu ermitteln.

Zu Punkt 4)

Entsprechend den Regelungen der 16. BImSchV war bei der hier zu beurteilenden Baumaßnahme die prognostizierte Zugbelastung im Prognosefall (mit künftiger Gleisführung) zu betrachten. Dabei wurde auf das Prognosejahr 2015 abgestellt. Diese Prognosezahlen enthalten (unabhängig von der tatsächlichen baulichen Entwicklung im Bereich des Jade-Weser-Ports) bereits die im Rahmen der übergeordneten Maßnahme See-Hafen-Hinterland-Verkehr (SHHV) zu erwartende erhöhte Güterzugbelastung.

Eine Gegenüberstellung der gelösten und verbleibenden Schutzfälle im Rahmen der „Lärmvorsorge“ ist der Anlage 11.5 des schalltechnischen Gutachtens zu entnehmen. Die Lärmsanierung ist ein freiwilliges Lärmschutzprogramm und kennt demgemäß keine Vorgaben. Auch entscheidet alleine die Bundesregierung über Nachbesserungen.

In Rahmen der Planung und Vorbereitung der Planfeststellungsverfahren war der Vorhabenträgerin (VHT) klar, dass der Prognosehorizont 2015, keine ausreichend langfristige Verkehrsentwicklung der Norddeutschen Häfen berücksichtigt. Zum Zeitpunkt der Erstellung des Schallgutachtens lagen die Zahlen 2025 des Bundes nicht vor. Die VHT hat aus diesen Gründen die vorliegende Prognosezahlen 2015 entsprechend modifiziert, in dem er alle die ihm bekannte¹ Verkehrsentwicklungen, insbesondere aus den Häfen Jade-Weser-Port und Bremerhaven, in die Prognosezahlen 2015 mit aufgenommen hat. So wurde sichergestellt, dass auch alle längerfristigen Verkehrsentwicklungen berücksichtigt wurden.

² Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen - schall 03 Ausgabe 1990, eingeführt mit Schreiben der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn vom 19.03.1990 (W 2.010 Mau 9.1) - vgl. auch Anlage 2 zur 16. BImSchV

Zwischenzeitlich hat der Bund seine Prognosenzahlen 2025 veröffentlicht. Für den Bereich der Strecke 1500 Bremen-Oldenburg ergeben sich Reduzierungen von 30 Zügen/je 24 Stunde gegenüber den Zugzahlen die von der VHT ins Verfahren eingebracht wurden. Bei eine Aktualisierung des Schallgutachtens wurden sich die Schallimmissionen im Prognosefall verringern.

Der sogenannte Schienenbonus ist in § 43 Abs. 1 Nr. 3 BImSchG verankert. Dort heißt es, dass in den Rechtsverordnungen zum Bundesimmissionsschutzgesetz den Besonderheiten des Schienenverkehrs Rechnung zu tragen ist. In einer neuen Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes zur Frage der Bemessung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen an der Ausbaustrecke Lüneburg-Stelle (Dreigleisigkeit) ist der so genannte Schienenbonus ausdrücklich höchstrichterlich bestätigt worden. In seinem Urteil vom 21.12.2010 (Az 7 A 14.09) wird unter Ziffer 54 ausgeführt, dass der Senat jedenfalls derzeit keinen Anlass zur richterrechtlichen Korrektur des Schienenbonus zu erkennen vermag.

Zu Punkt 5)

Hierzu zitieren wir aus der Stellungnahme des schalltechnischen Gutachters „Bonk-Maire-Hopmann GbR“:

Bei der Berechnung der Schienenverkehrslärmimmissionen wurde im vorliegenden Fall im Sinne eines konservativen Ansatzes für die „Oldenburger Kurve“ gem. Abschnitt 5.8 der SCHALL 03¹ ein Zuschlag³ $D_{Ra} = 8 \text{ dB(A)}$ für Kurvenradien unter 300 m angesetzt, obwohl ein derartiger Zuschlag nur dann zwingend zu beachten ist, wenn beim Befahren enger Kurvenradien auch tatsächlich Quietschgeräusche auftreten, die nicht durch technische Maßnahmen ausgeschlossen werden können. Ohne Berücksichtigung eines derartigen Zuschlags würde sich für eine deutlich geringe Anzahl von Objekten eine Überschreitung des jeweils maßgebenden IMMISSIONSGRENZWERTS der 16. BImSchV⁴ ergeben, so dass ggf. vollständig oder zumindest teilweise auf die vorgeschlagenen 2 m hohen Lärmschutzwände verzichtet werden könnte. Die angesprochenen Maßnahmen zur Verhinderung von „Kurvenquietschen“ befinden sich noch in der Erprobungsphase im Rahmen des Konjunkturprogramms II.

Zu Punkt 6)

Es trifft sicherlich zu, dass eine langfristige Lösung auch eine Umgehungsstrasse um Bremen vorsieht. Über eine solche Alternative entscheidet allerdings alleine die Politik und nicht der

¹ Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen - schall 03 Ausgabe 1990, eingeführt mit Schreiben der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn vom 19.03.1990 (W 2.010 Mau 9.1) - vgl. auch Anlage 2 zur 16. BImSchV

³ Abschnitt 5.8 der SCHALL 03 „Einfluß von Kurven“
Treten beim Befahren enger Kurvenradien Quietschgeräusche auf, so sind – soweit nicht durch technische Maßnahmen ausgeschlossen werden können – folgende Korrekturwert D_{Ra} für den gesamten Kurvenabschnitt in Ansatz zu bringen: $R < 300\text{m} \rightarrow D_{Ra} = +8 \text{ dB(A)}$
 $300\text{m} < R < 500\text{m} \rightarrow D_{Ra} = +3 \text{ dB(A)}$
 $R \geq 500\text{m} \rightarrow D_{Ra} = 0 \text{ dB(A)}$

⁴ Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom 12.06.1990, veröffentlicht im Bundesgesetzblatt, Jahrgang 1990, Teil 1

Schienenverkehrsträger DB Netz AG. Die Forderung auf Umrüstung von Güterwagen ist ganz im Sinne der DB Netz AG. Allerdings hat die DB Netz AG darauf keinen Einfluss. Über den Einsatz des Wagenmaterials bei Güterzügen entscheiden allein die einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Güterzüge auf den Gleisen der DB Netz AG fahren. Allerdings ist damit zu rechnen, dass die Bundesregierung die Umrüstung von Güterfahrzeugen fördern will. Auch ist in absehbarer Zukunft vorgesehen, dass die DB Netz AG berechtigt wird, Trassengebühren nach Lärmemissionen zu staffeln.

Wir hoffen, dass wir Ihre Fragen im Wesentlichen beantwortet haben. Falls noch Punkte offen sind, besteht die Möglichkeit, diese im Erörterungstermin zu klären. Zum Erörterungstermin erfolgt eine gesonderte Einladung durch die Anhörungsbehörde, den Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa.

Mit freundlichen Grüßen

DB ProjektBau GmbH
Regionalbereich Nord



i.V. Peter Behrend



i.A. Elena Sutter

Ortsamt West • Waller Heerstraße 99 • 28219 Bremen

Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Auskunft erteilt Herr Bischoff

Tel.: 0421/361-8064 o. 15946
Fax: 0421/496 8064

E-mail:
reiner.bischoff@oawest.bremen.de

www.ortsamtwest.bremen.de

Datum und Zeichen
Ihres Schreibens

Mein Zeichen
(bitte bei Antworten angeben)

Bremen, 21.09.2011

Öffentliche Sitzung des Stadtteilbeirates Findorff vom 15.09.2011 - Ertüchtigung der Oldenburger Kurve

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Stadtteilbeirat Findorff hat im Rahmen der öffentlichen Sitzung am 15.09.2011 einstimmig folgenden Antrag beschlossen:

„Der Beirat Findorff fordert den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr auf, dem Verkauf des Grundstücks zur Ertüchtigung der „Oldenburger Kurve“ nur zuzustimmen, wenn die Deutsche Bahn folgende verbindliche Zusagen gibt:

1. Stadtgebiet ist Wohngebiet!

Alle angrenzenden Grundstücke werden bezüglich des Lärmschutzes, unabhängig von ihrer jetzigen Ausweisung im Flächennutzungsplan, wie Wohngebiet betrachtet. Dies gilt insbesondere für das jetzige Gewerbegebiet „Plantage“, sowie für die Mischgebiete in unmittelbarer Nähe zu den Gleisanlagen. Die Entwicklung der Stadt und der Stadtteile darf durch die neue Baumaßnahme der Bahn nicht nachhaltig behindert werden.

2. Schutz der Schulen!

Priorisierung der Lärmschutzmaßnahmen in der Nähe von Schulen, Bildung ist eine wichtige Säule unserer Gesellschaft. Sie darf nicht unter einer für die Bahn kostengünstigen Verkehrsführung leiden.



Eingang
Waller Heerstr. 99



Dienstgebäude
Waller Heerstraße 99
28219 Bremen



Straßenbahn
Linie 2 u.10
Haltestelle
Waldau Theater

Bremer Landesbank (BLZ 290 500 00) Kto. 1070115000
Deutsche Bundesbank, Filiale Bremen (BLZ 290 000 00) Kto. 29001565
Sparkasse Bremen (BLZ 290 501 01) Kto. 1090653

3. Grüne Plakette für Lärmschutz!

Ähnlich der Umweltzonen im Straßenverkehr, werden die innerstädtischen Gleisstrecken als spezielle Lärmschutzzone ausgewiesen. Das Durchfahren dieser Lärmschutzzone ist nur lärmreduzierten Waggons gestattet. Wenn dies in Ermangelung geeigneter Waggons nicht unverzüglich durchsetzbar ist, muss ein Plan zur schrittweisen Umsetzung erstellt werden. Für diese Lärmschutzzone sind geeignete Grenzen und Maßnahmen zur Überwachung festzulegen.“

Wir bitten Sie, dieses Votum des Beirates Findorff zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen
In Vertretung



- Bischoff -