

Lärmschutz der Güterumgehungsbahn

Das Eisenbahn-Bundesamt (Abteilungsleiter Peter Schäfer, Herr Seeliger) hat sich in einer Verhandlung mit der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (Herren Frie-wald und Hartmann) und Vertretern der Bürgerinitiativen (RA Günther, Herr Uwe Schröder) sowie der DB Netz AG (Frau Schneider) am 14.11.2006 in Aussicht ge-stellt, die Finanzierung von zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen gegenüber der bis-herigen Praxis wesentlich zu erleichtern, wenn Bürger sich an den Kosten maßgeb-lich beteiligen.

Im Einzelnen:

1. Die Baukosten für die Erhöhung einer Lärmschutzwand sollen pauschal ermittelt werden. Bei einer Erhöhung von 2m auf 2,50 m sollen die Bürger 10% der Gesamt-kosten tragen; nach bisheriger Praxis wären es 20% gewesen. Bei einer Erhöhung von 2m auf 3m sind es entsprechend 20% statt bisher rd. 33%. Hinzu kommen noch die Planungskosten (inkl. Bauüberwachung und Verwaltungskosten) der DB AG, die nach Auffassung des Eisenbahn-Bundesamtes nicht mehr als 13% betragen sollen. Die Werte für Erhöhungen von 1,5m auf 2,5m liegen noch nicht vor, werden diesen aber voraussichtlich entsprechen.

2. Verlängerungen geplanter bzw. zusätzliche Lärmschutzwände soll die DB AG er-gänzend ausschreiben, so dass die Kosten direkt ermittelt werden können. Alternativ käme auch eine Anteilsbeteiligung an den Gesamtkosten (entsprechend der Länge) in Betracht.

3. Schließlich hat das Eisenbahn-Bundesamt in Aussicht gestellt, fiktive Kosten für Lärmschutzmaßnahmen, die zwar grundsätzlich notwendig sind, deren Kosten-Nutzen-Verhältnis aber nach der Förderrichtlinie des Eisenbahn-Bundesamtes zu ungünstig ist, zu übernehmen. Dabei wird entsprechend Anhang 2 der RL vom 07.03.2005 der Nutzen für die Bemessung zugrunde gelegt.

4. Zur Ablöse von Betriebskosten für die Lärmschutzwände und für die spätere Er-satzinvestition nach ca. 25 Jahren war das Eisenbahn-Bundesamt nur zur Moderati-on bereit (entsprechend Ankündigung im Schreiben Keppel an SVS vom 11.10.06), da sich dazu DB AG und Bürger / Hamburg einigen müssen. Die Höhe der Ablöse-kosten ist aber abhängig von den Baukosten; mit den unter 1.-3. gefundenen Rege-lungen haben sich damit die Ablösekosten deutlich reduziert. Außerdem kann auf die Kosten für eine Ersatzinvestition verzichtet werden. Die Höhe der Unterhaltungskos-ten ergibt sich wesentlich aus Graffiti-Beseitigung und zusätzlichen Kosten bei Ober-baumaßnahmen.

5. Das Eisenbahn-Bundesamt ist dagegen nicht bereit, die Förderungen im Bereich Barmbek für passiven Schallschutz, zurückzunehmen. Damit stehen diese Maßnah-men einer neuen Förderung mit aktivem Schallschutz entgegen.

6. Auch war das Eisenbahn-Bundesamt leider nicht bereit, von seiner bisherigen Pra-xis abzuweichen, Lärmschutzwände für erst nach 1974 (Inkrafttreten des Bundes-

Immissionsschutzgesetzes) errichtete Gebäude zu finanzieren. Davon ist insbesondere der Bereich Salomon-Heine-Weg betroffen.

7. Brücken: die Schall 03 ist nicht in der Lage, die Lärmbelastung, die von Stahlbrücken ausgeht, angemessen zu erfassen. Deshalb soll die tatsächliche Lärmbelastung durch die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt gemessen werden; die DB muss dabei eingebunden werden. Das Eisenbahn-Bundesamt stellte in Aussicht, Entdröhnungsmaßnahmen versuchsweise zu finanzieren.

8. Das Eisenbahn-Bundesamt empfahl, dass Hamburg einen einheitlichen Zuwendungsbescheid ggü. der DB erlässt, der auch die Mittel der Bürger umfasst. Ein Vertrag zwischen DB und Bürgern wäre dann nicht mehr erforderlich. Die Vertreter der Bürger begrüßten diese Lösung; die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt hat sich reserviert gezeigt.