

AUSBAU EISENBAHNSTRECKE OLDENBURG - WILHELMSHAVEN
PLANFESTSTELLUNGSABSCHNITT 1
ERÖRTERUNGSTERMIN VOM 02.- 04.12.2015
ERÖRTERUNG DER STELLUNGNAHME UND EINWENDUNGEN DER STADT OLDENBURG

KRITIKPUNKTE AN DER ANTRAGSTRASSE AUS SICHT DES SCHALLSCHUTZES



KRITIKPUNKTE AN DER ANTRAGSTRASSE AUS SICHT DES SCHALLSCHUTZES

- Historie
 - Abstimmungsprozess mit der Deutschen Bahn
- Prognosezugzahlen 2025
 - Der Prognosezeitpunkt 2025 ist zu kurz.
 - Nach der Studie BVU aus dem Jahr 2015 ist die Leistungsfähigkeit der Strecke Bremen - Oldenburg am Tag erreicht. Daher können die zukünftigen Güterzüge aufgrund des JadeWeserPorts nur in der Nacht fahren.
 - Dies führt zu einer Zunahme des nächtlichen Beurteilungspegels von 4 dB(A).



KRITIKPUNKTE AN DER ANTRAGSTRASSE AUS SICHT DES SCHALLSCHUTZES

- Falsche Anwendung der Schall 03 (1990) hinsichtlich der Berücksichtigung der Abschirmung durch Gebäude
 - Bei einer Bebauung mit Lücken wird nur die Abschirmung durch die der Bahn- oder Betriebsanlage nächste Gebäudereihe berücksichtigt (Schall 03, Kapitel 7.5)
 - Im schalltechnischen Gutachten zum PFA 1 wurden stattdessen sämtliche Gebäude in den Berechnungen berücksichtigt.
 - Dies führt zu einer deutlich geringen Anzahl der Gebäude mit Anspruch auf passiven Schallschutz als bei korrekter Anwendung der Schall 03.
 - In anderen Planfeststellungsverfahren zum Neubau oder der wesentlichen Änderung von Schienenwegen wird in den schalltechnischen Gutachten lediglich die 1. Gebäudezeile berücksichtigt.



KRITIKPUNKTE AN DER ANTRAGSTRASSE AUS SICHT DES SCHALLSCHUTZES

- Überschätzung der Abschirmung vorhandener Gebäude aufgrund der modelltechnischen Abbildung der vorhandenen Gebäude
 - Im schalltechnischen Gutachten zum PFA 1 wurde die schalltechnisch wirksame Gebäudehöhe überschätzt.
 - Daraus ergeben sich zu geringe Beurteilungspegel an den Gebäuden in zweiter und weiteren Reihen sowie an den Rückseiten der jeweiligen Gebäude (Eigenabschirmung des Gebäudes).
 - Abweichungen nach Berechnungen der Stadt Oldenburg von bis zu 4 dB(A)
- Unplausible Berechnungen im Bereich der Pferdemarktbrücke
 - Abweichungen nach Berechnungen der Stadt Oldenburg von bis zu 7 dB(A)



KRITIKPUNKTE AN DER ANTRAGSTRASSE AUS SICHT DES SCHALLSCHUTZES

- Höhere Beurteilungspegel bei Berechnungen mit der Version 7.4 des Programms SoundPLAN, als bei der Version 6.5, die für die Berechnungen im Zuge der Planfeststellungsverfahren für den Abschnitt Oldenburg – Wilhelmshaven verwendet wurde.
 - Abweichungen von bis zu 2,1 dB(A)
- Keine plausible Darstellung zum Gesamtverkehrslärm (Überlagerung von Straßen- und Schienenverkehrslärm)