

ANLAGE 1d

zum Bebauungsplan
„An der Bahnhofstraße“, Belgershain

Schreiben-zur-Belastbarkeit-DB-Belegungsdaten

SLG Prüf- und Zertifizierungs GmbH
Dipl.-Ing. L. Förster
ö.b.u.v. Sachverständiger für Schallimmissionsschutz
14.03.2022

IDL Immobilienentwicklung GmbH
Herr Dr. Alfred Heszheimer
Münchener Straße 55

85662 Hohenbrunn

per E-Mail an: ah@ah-partner.de; info@ah-partner.de

Unser Zeichen
2027-22-AA-22

Bearbeiter
Lothar Förster
(Tel.: +49 3722 73 23-663)
(E-Mail: l.foerster@slg.de.com)

Datum
14.03.2022

Aussage zur Belastbarkeit der von der DB Netz AG zur Verfügung gestellten Verkehrsbelegungsdaten der Eisenbahnstrecke Nr. 6366 für schalltechnische Untersuchungen im Rahmen des B-Plan-Verfahrens „An der Bahnhofstraße“ der Gemeinde Belgershain

Sehr geehrter Herr Dr. Heszheimer,

bezugnehmend auf Ihre Anfrage per E-Mail vom 13.03.2022 teilen wir Ihnen hinsichtlich der Belastbarkeit der von der DB Netz AG zur Verfügung gestellten Verkehrsbelegungsdaten der Eisenbahnstrecke Nr. 6366 Leipzig - Geithain/Chemnitz für schalltechnische Untersuchungen im Rahmen des B-Plan-Verfahrens „An der Bahnhofstraße“ der Gemeinde Belgershain- siehe auch Anlagen 1 und 2 - folgendes mit:

- (1) Durch den Punkt 5.2.2 (Satz 1) der DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ wird vorgegeben, dass eine Ermittlung der **Emissionen und Immissionen von einer Eisenbahnstrecke** auf der Grundlage der **prognostischen** (zumeist gegenüber dem Istzustand erhöhten) Verkehrsbelegungen durchzuführen ist.

Diese müssen für den **derzeitigen** baulichen Zustand der Eisenbahnstrecke (hier: eingleisige Strecke) durchgeführt werden, solange kein Planfeststellungsverfahren zu einem Ausbau (hier: zweigleisiger Ausbau) eröffnet worden ist. Genau das ist hier vorliegend der Fall.

Alle im Raum stehenden späteren (baulichen) Veränderungen an der Eisenbahnstrecke einschl. der damit ggf. eintretenden Erhöhungen der Verkehrsbelegungen und der Schallimmissionen müssen von der DB Netz



AG ihrerseits untersucht und ggf. durch zu planende, baulich umzusetzende und zu finanzierende Schallschutzmaßnahmen ausgeglichen werden, sofern dies gemäß § 41 BImSchG - und unter Beachtung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses gemäß § 42 BImSchG - erforderlich ist. **Ein Handlungsbedarf Ihrerseits als Investor des B-Planes besteht daher hinsichtlich der ggf. zu erwartenden Baumaßnahmen an der Eisenbahnstrecke weder gegenwärtig noch zukünftig.**

- (2) Unklar ist jedoch, ob die von Ihnen von der DB Netz AG für das Jahr 2030 mitgeteilten prognostischen Verkehrsbelegungen (siehe Anlage 1) für einen später geplanten zweigleisigen Streckenausbau gelten. Wäre das der Fall, wären diese Zahlen für das B-Plan-Verfahren „An der Bahnhofstraße“ nicht zutreffend, siehe Ausführungen unter Anstrich (1).

Eine entsprechende Nachfrage Ihrerseits bei der DB wäre insofern sinnvoll. Schließlich kommt es im Rahmen einer Schallimmissionsprognose für das B-Plan-Verfahren „An der Bahnhofstraße“ nur auf die prognostischen Zahlen (2030) für den derzeitigen baulichen Zustand einer nur ingleisigen Strecke an.

- (3) Aber auch ohne die in (2) empfohlene Nachfrage bei der DB Netz AG lassen sich die von Ihnen gewünschten Aussagen zur Belastbarkeit der von der DB Netz AG zur Verfügung gestellten prognostischen Verkehrsbelegungen (Anlage 1) für eine Schallimmissionsprognose zum B-Plan-Verfahrens treffen, weil Ihnen zusätzliche (für Ihr Planvorhaben rein informatorische) Verkehrsbelegungsdaten der Eisenbahnstrecke für das Jahr 2019 (siehe Anlage 2) vorliegen - unzweifelhaft für die derzeit eingleisig ausgebaute Strecke:

- a) Aus diesen Verkehrsbelegungsdaten für das Jahr 2019 (Anlage 2) ist ersichtlich, dass derzeit (im eingleisigen baulichen Zustand der Strecke) im Tageszeitraum 35 Züge verkehren (siehe roter Pfeil), d.h., die derzeitige Strecke ist imstande, ca. 2 Züge pro Stunde zu bewältigen.
- b) Aus den in der Anlage 1 angegebenen prognostischen Verkehrsbelegungsdaten für das Jahr 2030 ist ersichtlich, dass zur Nachtzeit - allein diese Beurteilungszeit ist für die schalltechnischen Belange des B-Planes kritisch und ausschlaggebend - die Verkehrsbelegung auf 14 Züge (und insofern auf ebenfalls ca. 2 Züge pro Stunde) gesteigert werden soll, siehe blauer Pfeil.
- c) Aus (a) und (b) folgt, **dass auch die baulich nicht veränderte derzeit nur eingleisige Strecke das prognostische Verkehrsaufkommen „Nacht“ (Jahr 2030) bewältigen kann.**

- (4) **Damit steht fest, dass die von der DB Netz AG benannten (siehe Anlage 1) prognostischen Verkehrsbelegungen „Nacht“ der Eisenbahnstrecke (Jahr 2030) als belastbare Grundlage für die Ermittlung der im B-Plan-Gebiet zu erwartenden prognostischen Schienenverkehrsgeräuschimmissionen dienen können, die für den derzeit vorhandenen ingleisigen Zustand zugrunde zu legen sind.**

Wahrscheinlich wird aber die darüber hinaus geplante Anhebung der tageszeitlichen Zugzahlen von derzeit ca. 2 Zügen pro Stunde (insgesamt 35 Züge) auf prognostisch ca. 4 Züge pro Stunde (insgesamt 74 Züge)

tatsächlich einen zweigleisigen Streckenausbau erfordern. **Dies kann aber hier dahinstehen**, weil der Schallschutz für das B-Plan-Gebiet insbesondere für die kritischere Nachtzeit sicherzustellen ist, in der die jeweils höheren Überschreitungen der schalltechnischen Orientierungswerte gemäß Beiblatt 1 zu DIN 18005 zu erwarten sind.

Mit freundlichen Grüßen

Dipl.-Ing. L. Förster

ö.b.u.v. Sachverständiger
für Schallimmissionschutz



2 Anlagen



Verkehrsbelegungsdaten der Eisenbahnstrecke Nr. 6366 Leipzig - Geithain/Chemnitz für das Jahr 2030

Strecke 6366

Daten nach Schall03 gültig ab 01/2015

Prognose 2030

gemäß aktueller Bekanntgabe der Zugzahlenprognose 2030 des Bundes

Abschnitt **Belgershain**

Bereich von_km **17,5** Gem.-Gr. NW bis_km **23,6** Gem.-Gr. SO

Zugart-	Anzahl		v_max	Fahrzeugkategorien gem Schall03 im Zugverband					
	Tag	Nacht		km/h	Fahrzeug kategorie	Anzahl	Fahrzeug kategorie	Anzahl	Fahrzeug kategorie
RV-V	32	6	120	8_A4	1	9-Z5	5		
RV-VT	2	0	120	6_A8	3				
RV-VT	32	8	120	6_A4	2				
RV-VT	8	0	120	6_A4	3				
	74	14	Summe beider Richtungen						

Erläuterungen

1. v_max gem VzG 2019
2. Auf die in der Prognose 2030 ermittelten SGV -Zugzahlen hat das BMVI eine Grundlast aufgeschlagen, die gesondert ausgewiesen ist.
3. Die Bezeichnung der Fahrzeugkategorie setzt sich wie folgt zusammen:
Nr. der Fz-Kategorie -Variante bzw. -Zeilennummer in Tabelle Beiblatt 1_Achszahl (bei Tfz, E- und V-Triebzügen-außer bei HGV)
4. Für Brücken, schienengleiche BÜ und enge Gleisradien sind ggf. die entsprechenden Zuschläge zu berücksichtigen.

Legende

Traktionsarten:

- E = Bespannung mit E-Lok
- V = Bespannung mit Diesellok
- ET, - VT = Elektro- / Dieseltriebzug

Zugarten: RV = Regionalzug

**Verkehrsbelegungsdaten der Eisenbahnstrecke Nr. 6366 Leipzig - Geithain/Chemnitz
für das Jahr 2019**

Strecke 6366		Gleis:	Richtung:		Abschnitt: 1	Km: 0+000
	Zugart Name	Anzahl Züge		Geschwin- digkeit km/h	Länge je Zug m	
		Tag	Nacht			
1	RV-V	15,0	1,0	120	147	
2	RV-VT1	1,0	-	120	104	
3	RV-VT2	15,0	2,0	120	69	
4	RV-VT3	4,0	-	120	104	
-	Gesamt	35,0	3,0	-	-	

