

Ingenieurbüro für Akustik Busch GmbH,  
Eckernförder Straße 315, 24119 Kronshagen

neg - Norddeutsche Eisenbahngesellschaft  
Niebüll GmbH  
Herrn Dewald  
Bahnhofstraße 6  
25899 Niebüll

**DECKBLATT**  
**Anlage 5 Schall-technische Gutachten**  
**Planänderungsantrag 1/2018**  
**zum Planfeststellungsantrag (6.10.2016)**

**4 Seiten per E-Mail an:**  
[i.dewald@neg-niebuell.de](mailto:i.dewald@neg-niebuell.de)  
Kronshagen, 28.09.2017  
279913ihb37

**1. Ergänzung zum Bericht Nr. 279913ghb05 vom 09.12.2016,**  
**schalltechnische Untersuchung zur Erweiterung der Serviceeinrichtung Neumünster**  
**Gbf zu einem KV-Terminal mit Gleisanschluss an eine vorhandene Lok-Drehscheibe,**  
**Zusammenfassung der Plangebiete und Reaktivierung sowie Verlängerung des**  
**Gleises 931**

Sehr geehrter Herr Dewald,

die Norddeutsche Eisenbahn Niebüll GmbH (neg) betreibt in Neumünster eine Serviceeinrichtung Neumünster Gbf neg nach § 2(3)c des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG). Für die Serviceeinrichtung ist eine Erweiterung geplant und im Rahmen eines Planfeststellungsantrags nach § 18 AEG aus 2016 anhängig. Dazu liegt die durch unser Büro erstellte schalltechnische Untersuchung, Bericht Nr. 279913ghb05 vom 09.12.2016 /3/ vor.

Einzelne Maßnahmen waren in einer Entfallensentscheidung aufgrund deren Unerheblichkeit 2015 bereits vorab genehmigt worden. Dazu liegt das durch unser Büro erstellte schalltechnische Gutachten, Bericht Nr. 279913ghb02 vom 30.01.2015 /2/ vor.

**1) Aufgabenstellung**

Seinerzeit war das Verfahren in zwei unterschiedliche Geltungsbereiche getrennt worden. Die Entfallensentscheidung von 2015 bezog sich auf den Bereich nördlich der Max-Johannsen-Brücke. Das noch anhängige Verfahren bezieht sich im Wesentlichen auf ein Plangebiet südlich der Max-Johannsen-Brücke. Die Teilung der Geltungsbereiche begründete

sich im Wesentlichen durch Grundstückseigentum und Widmung. Diese Gründe sind gemäß dem durch den Auftraggeber zur Verfügung gestellten Entwurf des Erläuterungsberichts /5/ zwischenzeitlich entfallen. Daher soll das nördliche Plangebiet nun durch ein Planänderungsverfahren in das laufende Planfeststellungsverfahren einbezogen werden.

Darüber hinaus soll westlich an das vorhandene Gleis 930 angrenzend das im Lageplan (Anlage 1) eingetragene ca. 200 m lange Gleis 931 reaktiviert und um ca. 50 m Richtung Süden verlängert werden. Der Gleiskörper wird als straßenbündiger, geschlossener Bahnkörper ausgeführt. Um das Gleis 931 befahren zu können, wird nördlich des Plangebietes die Weiche 930 wiedereingebaut.

Ferner soll eine ca. 6 x 4,50 m<sup>2</sup> große „Tanktasse“ mit Leichtflüssigkeitsabscheider im Gleis 930 integriert werden. Dort sollen Umschlaggeräte (z. B. Reachstacker) und Dieseltriebfahrzeuge (z. B. Tugmaster) gemäß den Vorgaben des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) von einem Tank-Lkw aus betankt werden können.

Es soll geprüft werden, ob und inwieweit diese Planungsänderungen schalltechnisch relevant sind. Die Ergebnisse der Prüfung sind in dieser 1. Ergänzung zum schalltechnischen Gutachten /3/ zusammengefasst.

## **2) Ergebnisse**

### **Zur Zusammenfassung des Geltungsbereichs**

In Abschnitt 2) auf Seite 7 unter Absatz 7 des schalltechnischen Gutachtens /3/ heißt es hierzu:

*„Gemäß der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm 1998 (TA Lärm 98) /1/ ist für die schalltechnische Untersuchung ein umfassender Anlagenbegriff zu Grunde zu legen. In der schalltechnischen Untersuchung wird daher trotz des auf das südliche Plangebiet beschränkten Planfeststellungsverfahrens vorschriftenkonform die gesamte Betriebsfläche der Serviceeinrichtung als Zusatzbelastung zu Grunde gelegt.“*

Damit ist bereits im vorliegenden schalltechnischen Gutachten /3/ die gesamte Anlage berücksichtigt. Eine erneute schalltechnische Untersuchung ist daher aus sachverständiger Sicht für die Zusammenlegung der beiden Plangebiete in einen Geltungsbereich nicht erforderlich.

### **Zur Reaktivierung und Verlängerung des Gleises 931 mit Weiche 930 und Tanktasse**

Der den schalltechnischen Berechnungen zum Anlagenlärm gemäß TA Lärm /1/ im Gutachten /3/ zu Grunde gelegte Betrieb ist in Abschnitt 3) ab Seite 8 ausführlich dargestellt. Es war von einem Frachtaufkommen von ca. 50.000 Lkw jährlich ausgegangen worden.

Dieser Umfang war für einen Tag mit starker Auslastung des gesamten Plangebietes auf ca. 228 Lkw-Transporte am Tag nebst dem zugehörigen Verkehr auf den Gleisen sowie Reach-Stacker- und Tugmaster-Betrieb usw. heruntergebrochen worden.

Der zulässige nächtliche Anlagenbetrieb ist in Abschnitt 3.1) des Gutachtens /3/ ab Seite 11 dargestellt. Der den Berechnungen zu Grunde gelegte Schienenverkehr im Plangebiet ist ab Seite 19 in Tabelle 1 in Abschnitt 3.4) des Gutachtens /3/ dargestellt. Es wurden tagsüber 6 und nachts (22 bis 6 Uhr) 3 jeweils ca. 700 m lange Güterzüge berücksichtigt.

Nach Auskunft des Auftraggebers ändert sich der den Berechnungen zu Grunde gelegte Betrieb im Plangebiet durch die Erweiterung und Reaktivierung des Gleises 931 nebst den beschriebenen Nebenanlagen nicht. Das Gleis 931 liegt nur ca. 5 m westlich des Gleises 930. Die schalltechnisch maßgeblichen Wohngebäude sind jedoch mindestens 120 m von der Gleisanlage entfernt. Aus dem Gehöreindruck der Geräusche bei den Wohngebäuden ist es daher nach sachverständiger Einschätzung nicht möglich zu unterscheiden, ob ein Zug auf das Gleis 930 oder das benachbarte Gleis 931 rangiert. Die geplante Baumaßnahme ist daher aus sachverständiger Sicht so lange schalltechnisch irrelevant, wie der Durchsatz der KV-Anlage selbst nicht relevant erhöht wird<sup>1</sup>. Dies gilt auch für die geplante Weiche 930 sowie die Tanktasse.

Aus sachverständiger Sicht sind daher, solange die Kapazität der KV-Anlage nicht schalltechnisch relevant erhöht wird, keine weiteren schalltechnischen Berechnungen erforderlich.

Hinweis:

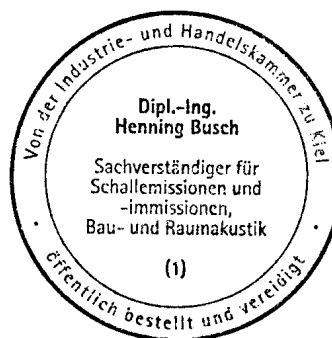
Gemäß Abschnitt 4.3) auf Seite 24 des Gutachtens /3/ sind länger andauernder nächtlicher Stillstandsbetrieb von Lokomotiven im Plangebiet wegen der damit verbundenen lauten und möglicherweise im Sinne der DIN 45680 /8/ tieffrequenten und möglicherweise auch einzeltonhaltigen Motorengeräusche zu vermeiden. Derartige Geräusche sind gemäß Schall 03 von 2014 /7/ dem gewerblichen Betrieb zuzurechnen und gemäß TA Lärm 98 /1/ zu beurteilen. Dies gilt auch weiterhin.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.  
Mit freundlichen Grüßen

INGENIEURBÜRO FÜR AKUSTIK  
BUSCH GmbH



(Dipl.-Ing. Henning Busch)



---

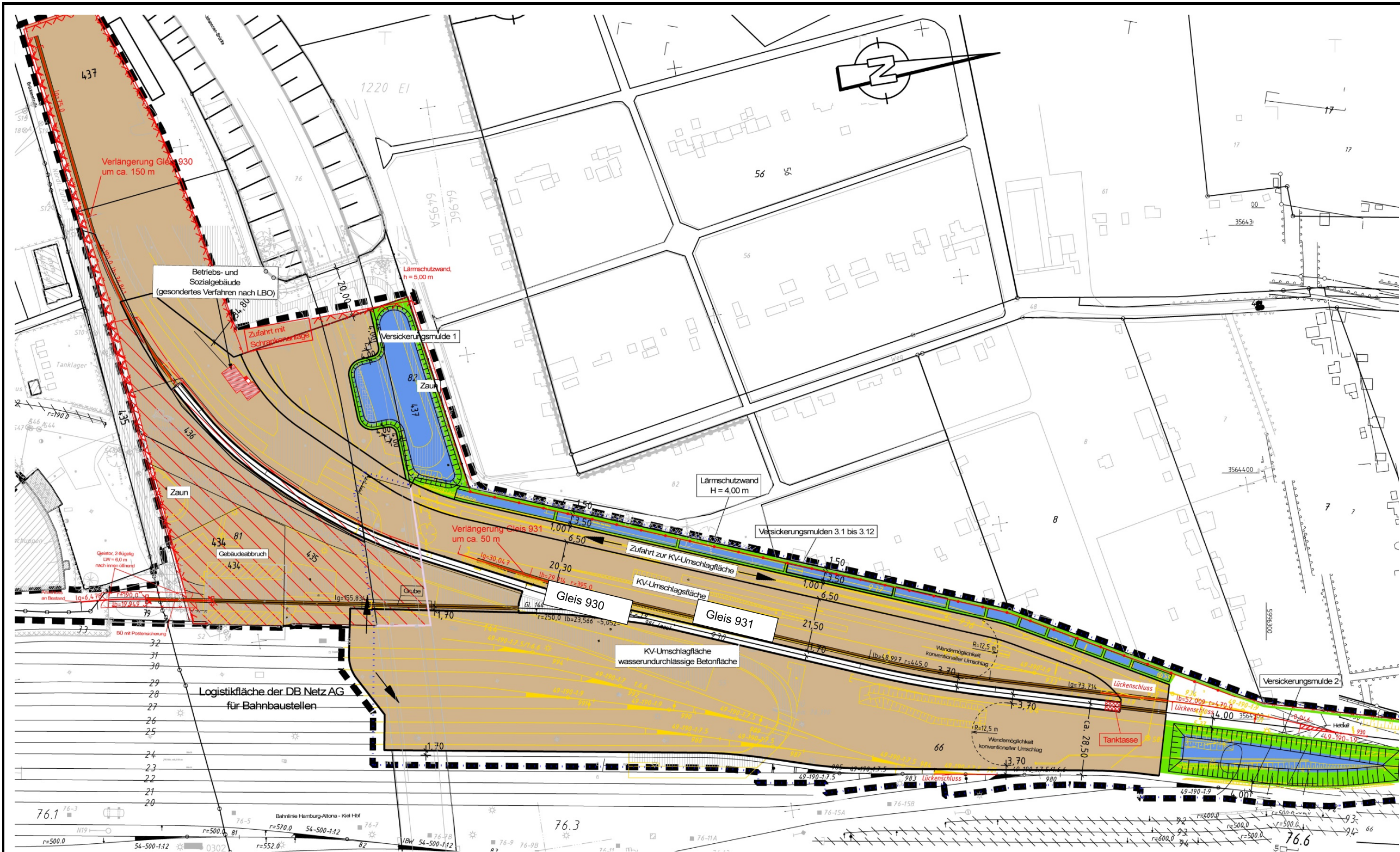
<sup>1</sup> Eine Verdopplung des Betriebes führt zu einer Pegelerhöhung um 3 dB.














## **Anlagen**

- 1 Lageplan mit den im Plangebiet vorgesehenen Baumaßnahmen ohne Maßstab

## **Quellen**

- /1/ Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - TA Lärm -, 08/98, veröffentlicht im Gemeinsamen Ministerialblatt Nr. 26 vom 28.8.98, Seite 503 ff,
- /2/ Ingenieurbüro für Akustik Busch GmbH, Gutachten zu den Geräuschen vom Betrieb einer Anlage für kombinierten Verkehr in Neumünster, Bericht Nr. 279913ghb02 vom 30.01.2015,
- /3/ Ingenieurbüro für Akustik Busch GmbH, schalltechnische Untersuchung zur Erweiterung der Serviceeinrichtung Neumünster Gbf zu einem KV-Terminal mit Gleisanschluss an eine vorhandene Lok-Drehscheibe, Bericht Nr. 279913ghb05 vom 09.12.2016,
- /4/ Sellhorn Ingenieurgesellschaft mbH, Erweiterung der Serviceeinrichtung Neumünster, Lageplan Gesamtmaßnahme, Genehmigungsplanung, Plan Nr. 4-LP-14175.PLT vom 20.11.2015,
- /5/ Norddeutsche Eisenbahngesellschaft Niebüll GmbH NEG, Erweiterung der Serviceeinrichtung Neumünster Gbf NEG zu einem KV-Terminal mit Gleisanschluss an eine vorhandene Lokdrehscheibe, Antrag auf UVP-Vorprüfung für beabsichtigte Planänderungsverfahren, Entwurfsstand vom 17.09.2017,
- /6/ Vierte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, Verordnung über genehmigungsbedürftige Anlagen - 4. BImSchV), Neufassung vom 02.05.2013,
- /7/ Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) vom 12.06.1990 (BGBl. I. S. 1036), die durch Artikel 1 der Verordnung vom 18.12.2014 (BGBl. I. S. 2269) bezüglich der neuen Berechnung der Beurteilungspegel für Schienenwege (Anlage 2, Schall 03) geändert worden ist,
- /8/ DIN 45680: Messung und Bewertung tieffrequenter Geräuschimmissionen in der Nachbarschaft, 03/97.



Legende:	
	gepl. Versickerungsmulden
	gepl. Ort beton
	gepl. Gleisauskleidung/BÜ, straßenbündige Betonplatten
	gepl. Grünfläche, Böschung
	vorh./tlw. abzubrechende befestigte Fläche
	gepl. Hecke als Kompensationsmaßnahme gem. § 44 BNatSchG
	Planungsgrenze der NEG
	Planungsgrenze Nord
	dem Bahnbetrieb gewidmete Grundstücksteile
	Planungsgebiet über Widmungsflächen hinaus
	Nachtschlagsfläche
	Planung, Gleisverlängerung
	Bestand

Auftraggeber:	<b>neg – Norddeutsche Eisenbahngesellschaft Niebüll GmbH</b> Bahnhofstraße 6, 25899 Niebüll		<b>INGENIEURBÜRO FÜR AKUSTIK BUSCH GmbH</b>	
Projekt:	<b>Schalltechnische Untersuchung zur Erweiterung der Serviceeinrichtung Neumünster Gbf zu einem KV-Terminal</b>		Projektnummer:	279913ihb37
			Datum:	28.09.2017
Bezeichnung:	<b>Lageplan mit den im Plangebiet vorgesehenen Baumaßnahmen</b>		Maßstab:	ohne
			<b>Anlage 1</b>	