

Herrn Vorsitzenden
des Bau- und Umweltausschusses

Beratungsvorlage

zu TOP 6 der Sitzung des Bau- und Umweltausschusses am 10. März 2011

Schienenverkehrslärm an der Strecke 2610

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird beauftragt, den Minister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung aufzufordern, im Rahmen der anstehenden Aktualisierung des Gesamtkonzeptes der Lärmsanierung die Priorität der Ortsdurchfahrten an der Schienenstrecke 2610 in Meerbusch zu erhöhen. Des Weiteren sollte der Minister gebeten werden, sich für eine Erhöhung des Finanzvolumens für Lärmsanierungsmaßnahmen an der Strecke sowie für die Umrüstung der Bestandsflotte auch im europäischen Ausland auf Flüsterbremse einzusetzen.

Begründung:

Der Rat hat sich in den Sitzungen vom 28. Oktober 2010 und 16. Dezember 2010 mit der Problematik des Schienenverkehrslärms befasst (siehe Anlagen 1 und 2); in der letzten Sitzung des Rates wurde vereinbart, die Problematik im zuständigen Bau- und Umweltausschuss zu behandeln.

Darüber hinaus hat der Nahverkehrs- und Straßenbauausschuss des Rhein-Kreises Neuss am 9. November 2010 das Thema mit dem Ergebnis behandelt, die DB AG aufzufordern, die Priorisierung für das Lärmsanierungsprogramm zu überprüfen und die Lärmproblematik dem Bundesverkehrsminister vorzutragen. Dies ist inzwischen geschehen; das Schreiben des Landrates vom 22.11.2010 sowie das Antwortschreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung an den Rhein-Kreis Neuss vom 14.12.2010 sind ebenfalls beigefügt (siehe Anlagen 3 und 4).

Um möglichst alle Aspekte in Zusammenhang mit der Schienenlärmproblematik zu beleuchten, hat sich die Verwaltung zur Vorbereitung der Beratung im Bau- und Umweltausschuss schriftlich am 28.12.2010 mit einem Fragenkatalog an die DB AG gewandt (Anlage 5) und darum gebeten, einen Referenten in die Ausschusssitzung zu entsenden. Der Bitte der Stadt um Entsendung eines Referenten zur Teilnahme am Bau- und Umweltausschuss ist die DB AG nicht nachgekommen, in dem als Anlage 6 beigefügten Schreiben vom 28.1.2011 hat sie sich jedoch sehr ausführlich zu den angefragten Themen geäußert.

Soweit Angaben zu Verkehrszahlen abgefragt wurden, erfolgte eine Korrektur gegenüber früheren Angaben.

Der Jahresdurchschnitt der täglichen Zugbewegungen in beiden Richtungen wurde im Schreiben vom 28.1.2011 der DB AG für die letzten 3 Jahre für den Personennahverkehr mit jeweils 110 Zügen, für den Bereich Güterzüge 2008 mit: 77, 2009 mit 73 und 2010 mit 75 Zügen angegeben. Das Bundesumweltzentrum in Berlin hatte der Verwaltung zur Ratssitzung am 28. Oktober 2010 eine Anzahl von 167 Zugbewegungen, davon 67 Güterzüge, benannt.

Hinsichtlich der wiederholt geäußerten Befürchtung einer Zunahme des Güterverkehrsaufkommens hat die DB AG mitgeteilt, dass es keine gesonderte Prognose im Zusammenhang mit logistischen Verflechtungen der Binnenhäfen gebe. Die Prognose des Bundesverkehrswegeplanes gehe bis 2025 von einem Absinken der Güterzugzahlen auf 43 Züge/Tag aus.

Es gibt für den Lärmschutz an **bestehenden** Schienenwegen **keine verbindlichen Grenzwerte**, die bei der Nutzung des Schienenweges einzuhalten wären. Die 16. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (16. BImSchV) legt lediglich für den Neubau oder die wesentliche Änderung eines Schienenweges Immissionsgrenzwerte fest; als wesentliche Änderung zählt aber hierbei nicht etwa eine Änderung in der Nutzungshäufigkeit.

Für Maßnahmen der Lärmsanierung werden im Bundeshaushalt jährlich 100 Mio. € bereitgestellt. Mit diesem Programm werden sowohl aktive Maßnahmen (z.B. Lärmschutzwände) als auch passive Lösungen (z.B. Schallschutzfenster, Lüftungseinrichtungen) finanziell gefördert. Das Lärmsanierungskonzept enthält bundesweit 3.129 Sanierungsbereiche mit einer Streckenlänge von 3.500 km. Zur Umsetzung des Sanierungsprogramms wurde bundesweit ein Konzept erarbeitet, das eingeteilt ist in Streckenabschnitte und die Strecken (Ortsdurchfahrten) zur Lärmsanierung benennt. Die Dringlichkeit einer Sanierung wird anhand einer Prioritätensetzung definiert, die solche Streckenabschnitte bevorzugt, bei denen die Lärmbelastung besonders hoch ist. Kriterien sind insbesondere die Höhe der erreichbaren Lärminderung und die Zahl der betroffenen Anwohner.

Der Streckenabschnitt 54 – Neuss-West, Neuss, Dormagen, Dormagen-Delrath, Neuss-Elvekum, Neuss-Nord, Neuss-Selikum, Neuss-Süd, Neuss-Weissenberg – für den die Sanierungsmaßnahmen angelaufen sind, hat die Prioritätensziffer 12,414, der Sanierungsabschnitt 43 – Korschenbroich-Kleinenbroich, Kaarst-Büttgen, Meerbusch-Osterath, Meerbusch-Bösinghoven die Prioritätensziffer 1,947 (Ifd. Nr. 43).

Aufgrund dieser Priorisierung ist gem. Schreiben der DB AG vom 28.1.2011 nicht vor Ablauf von zehn Jahren mit Lärmuntersuchungen im Streckenabschnitt Meerbusch-Osterath und Meerbusch-Bösinghoven zu rechnen. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat in seinem Schreiben an den Rhein-Kreis Neuss vom 14.12.2010 mitgeteilt, dass das Gesamtkonzept derzeit in Abstimmung mit der DB Netz AG aktualisiert werde.

Die effektivste Möglichkeit der Lärmsanierung setzt jedoch an der Quelle an. Besondere Bedeutung hat hierbei die Verbundstoffbremssohle, mit der das Rollgeräusch eines Güterzuges halbiert werden kann. Neue Wagen – insgesamt 10.000 bundesweit – wurden mit dieser Technik beschafft. Die Umrüstung der Bestandsflotte – die umgerüstete Fahrzeuge sind 10 dB leiser – wird derzeit vom Bund in einem Pilotprojekt mit einem Volumen von 40 Mio. € gefördert, die Kosten liegen bei 4.000 bis 8.000 € pro Wagen. Bundesweit wären 135.000 Bestandsgüterwagen umzurüsten. Nach der Stellungnahme der DB AG vom 28.1.2011 ist die pilothafte Umrüstung der Wagen auf die Bundesrepublik Deutschland beschränkt und bezieht das europäische Ausland nicht mit ein.

Die Schienenstrecke durch Osterath fällt mit einer jährlichen Belastung von etwa 60.000 Zugbewegungen in die zweite Stufe der Lärmkartierung gemäß § 47c des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG).

Die Kartierung erfolgt durch das Eisenbahnbundesamt bis zum 30. Juni 2012. Danach ist bis spätestens 18. Juli 2013 ein Lärmaktionsplan aufzustellen (§ 47d BImSchG).

Lösung:

Nach derzeitigem Rang der Strecke der Ortsdurchfahrten Meerbusch-Osterath und Meerbusch-Bösinghoven in der Prioritätenliste ist mit einer baldigen spürbaren Verbesserung für die Anwohner durch Bereitstellung von Zuschüssen für passive Schallschutzmaßnahmen wie den Einbau von Schallschutzfenstern und Lüftungseinrichtungen zur Reduzierung des Innenraumpegels nicht zu rechnen. Auch das Umrüstungsprogramm wird aufgrund des zur Verfügung gestellten Finanzvolumen und der Kosten für die Umrüstung der einzelnen Waggons eine überregionale Wirkung erst langfristig zeigen.

Insofern sollte der Bundesverkehrsminister aufgefordert werden, bei der anstehenden Aktualisierung des Gesamtkonzeptes der Lärmsanierung die Priorität der Ortsdurchfahrten in Meerbusch zu erhöhen. Des Weiteren sollte der Minister gebeten werden, sich für eine Erhöhung des Finanzvolumens für Lärmsanierungsmaßnahmen an der Strecke sowie für die Umrüstung der Bestandsflotte auch im europäischen Ausland auf Flüsterbremse einzusetzen.

Kosten/Deckung:

entfällt

Personalaufwand:

entfällt

In Vertretung



Angelika Mielke-Westerlage
Erste Beigeordnete