

Der Oberbürgermeister

I/01-011-20-06-kr

Dezernat/Fachbereich/AZ

21.03.12

Datum

Beratungsfolge	Datum	Zuständigkeit	Behandlung
Rat der Stadt Leverkusen	26.03.2012	Entscheidung	öffentlich (TOP 13)

Betreff:

Informationsveranstaltung der Bundesbahn zum erhöhten Verkehrsaufkommen auf der Gütergleisstrecke durch Leverkusen

- Antrag der Fraktion BÜRGERLISTE vom 21.01.12
- Nr. 1446/2012 (ö)
- Stellungnahme vom 27.02.12
- Anfrage der Fraktion BÜRGERLISTE vom 04.03.12
- Anfrage der Fraktion BÜRGERLISTE vom 08.03.12
- Stellungnahme der Verwaltung vom 16.03.12 (s. Anlage)

II/20-200
Ingrid Noreiks
☎ 2031

16.03.12

01

- über Herrn Stadtkämmerer Häusler
- über Herrn Oberbürgermeister Buchhorn

gez. Häusler
gez. Buchhorn

Informationsveranstaltung der Bundesbahn zum erhöhten Verkehrsaufkommen auf der Gütergleisstrecke durch Leverkusen

- Antrag der Fraktion BÜRGERLISTE vom 21.01.2012
- Nr. 1446/2012 (ö)
- Anfrage der Fraktion BÜRGERLISTE vom 04.03.2012
- Anfrage der Fraktion BÜRGERLISTE vom 08.03.2012

I. Anfrage vom 04.03.2012

Der mit der o. g. Anfrage übersandte Fragenkatalog wird im Zusammenhang mit der Stellungnahme der Verwaltung vom 27.02.2012 wie folgt beantwortet:

1.) Auf der Grundlage welcher Quellen hat der Fachbereich Umwelt diese Stellungnahme verfasst?

Sind dies offizielle Stellungnahmen der DB, die der Verwaltung schriftlich vorliegen? Bitte um Angabe der Quellen!

Die o. g. Stellungnahme der Verwaltung basiert auf allgemein zugänglichen Informationen der DB Netz AG im Internet zur Ausbaustrecke zwischen Emmerich und Oberhausen sowie den Unterlagen zur Vorplanung der Variante 4 der Gütergleisverlegung (GGV) in Opladen vom 22.07.2011, die im Auftrag der nbso GmbH durch die DB International GmbH in Köln erstellt wurden.

2.) Welche Auskünfte der DB liegen der Fachverwaltung schriftlich zur jetzigen und zukünftigen Belastung der Gütergleisstrecke durch Leverkusen/Opladen vor?

Sind hier Verträge mit der DB zur Verkehrsbelastung der Strecke vorgesehen oder ist die Frequentierung - Taktzahl der Züge in beide Richtungen - nach oben völlig offen?

Der Fachverwaltung liegen die Daten aus der Vorplanung der Variante 4 der Gütergleisverlegung in Opladen vor. Vertragliche Regelungen zwischen DB AG und Stadt Leverkusen sind weder vorgesehen, noch mangels rechtlicher Grundlagen möglich, da überregionale Bahnprojekte als übergeordnete Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen nicht bilateral auf lokaler Ebene verhandelbar sind.

3.) Welche Geräuschwerte müssen nach Gesetz - am Tag/ in der Nacht - von der DB eingehalten werden? Hat hier die DB möglicherweise einen Sonderstatus? Kann sich die DB möglicherweise auf Bestandsschutz berufen, obwohl die Strecke nicht nur umgebaut, sondern zudem verlegt wird?

Die vorhandenen Gleistrassen unterliegen dem Bestandsschutz und daher hinsichtlich einzuhaltender Grenzwerte keiner gesetzlichen Regelung. Daher wurden durch die DB AG die in der Stellungnahme der Verwaltung vom 27.02.2012 aufgeführten Maßnahmen im Rahmen der freiwilligen Lärmsanierung umgesetzt.

Im Falle der GGV handelt es sich um eine wesentliche Änderung gemäß 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung). Die Einhaltung der Grenzwerte ist Gegenstand des eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahrens zur GGV und wurde gutachterlich bereits bei der ursprünglichen Variante 3 (mittlere Lösung) berücksichtigt. Die Variante 4 (kleine Lösung) wird daher gutachterlich neu bewertet.

4.) Hat der Rat der Stadt Leverkusen die Umweltverträglichkeitsprüfung, die der Verwaltung vorliegt, bereits zur Kenntnis erhalten? Bitte Kopie der Umweltverträglichkeitsprüfung beilegen. Wieso kann hier die DB mit Zahlen für 2015 arbeiten, obwohl eine weitere deutliche Erhöhung der Taktzahlen - in beide Richtungen - klar abzusehen ist, da sich sonst der riesige finanzielle Aufwand überhaupt nicht lohnen würde, ja - siehe u. a. Nachtverkehr - völlig unrentierlich wäre?

Die Umweltverträglichkeitsprüfung wurde für die mittlere Lösung zur Gütergleisverlegung erstellt. Die mittlere Lösung wurde gemäß Ratsbeschluss vom 06.12.2010 nicht weiterverfolgt, sondern die kostengünstigere Variante 4. Hierfür wurde die Verwaltung beauftragt, die weiteren Planungsschritte vorzunehmen. Für die Variante 4 wird die Umweltverträglichkeitsprüfung mit der Leistungsphase 3 beauftragt. Nach Vorliegen der Ergebnisse werden diese dem Aufsichtsrat der neuen bahnstadt opladen/Rat vorgelegt.

Der zweite Teil der Anfrage wird zur Beantwortung an die DB Netz AG gestellt.

5.) Liegt der Fachverwaltung die Rentabilitätsberechnung der DB zu dem Milliarden schweren Ausbau der Strecke von Rotterdam bis zunächst nach Genua vor, damit sie hier Fakten für Leverkusen einsehen/ableiten kann? Gibt der dreispurige Ausbau einer Teilstrecke von Emmerich bis nach Oberhausen nicht Anlass zu Überlegungen, dass es sich mit der Taktverdichtung um eine unmittelbare Betroffenheit unserer Stadt handeln könnte und die angegebenen unverbindlichen Angaben der Bundesbahn Placebocharakter haben? Formulierungen der Fachverwaltung „ist auszugehen“ oder „ist nicht zu erwarten“ sind wenig Vertrauen erweckend.

Der Verwaltung liegen keine Rentabilitätsberechnungen der DB AG zum Streckenausbau zwischen Rotterdam und Genua vor. Dieses sind ausdrücklich betriebswirtschaftliche Darstellungen, zu denen die Stadt Leverkusen keinen Zugang hat.

**6.) Welche Taktzahl - Tag/Nacht - erreicht der Personenverkehr zusätzlich?
Sind auch hier höhere Taktzahlen zu erwarten?**

Im Bundesverkehrswegeplan 2003 ist in der Prognose für 2015 für den Personenverkehr folgende Steigerung bzw. Abnahme angegeben. Zum Vergleich ist der Erhebungszeitraum 2009 angeführt:

Strecke	2009 - 22:00 - 06:00 h	2015 - 22:00 - 06:00 h
2730	20	26
Strecke	2009 - 06:00 - 22:00 h	2015 - 06:00 - 22:00 h
2730	155	146

II. Anfrage vom 08.03.2012

Der Fragenkatalog wird wie folgt beantwortet:

- 1.) Hat der Stadt bei der Planung der bahnstadt die Wirtschaftlichkeitsberechnung der DB zur Gütergleisstrecke von Rotterdam bis Genua vorgelegen? Ist es richtig, dass dort die Wirtschaftlichkeit des Ausbaus der Strecke nur dann gesehen wird, wenn sich das Transportvolumen auf dieser Strecke zumindest um das ca. Viereinhalbfache steigert?**

Hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit der Strecke wird eine Anfrage an die DB Netz AG gestellt.

- 2.) Ist es weiterhin richtig, dass ein dreispuriger Ausbau der Strecke zumindest bis in den Frankfurter Raum – Perspektive weiterer dreispuriger Ausbau bis Süddeutschland – vorgesehen/angedacht ist, wobei sich die erste Ausbaustufe bis ins Ruhrgebiet bereits in der Endplanung –u.a. Bürgerbeteiligung – befindet?**

Hierzu wird eine Anfrage an die DB Netz AG gestellt.

- 3.) Wann gedenkt – auch vor diesem Hintergrund – die Stadtverwaltung daran zu gehen, ein Umweltverträglichkeitsgutachten für die schon beschlossene Gütergleisverlegung auf Leverkusener Gebiet zu erarbeiten? Oder liegt ein solches bereits vor, möglicherweise von der DB im Zusammenhang mit dem Gesamtausbau der Strecke und der hierdurch deutlich steigenden Lärmbelastung erstellt? Oder soll erst jetzt -anstatt vor, nun nach dem Beschluss zur Verlegung der Strecke – hierfür ein Umwelt- und/oder Lärmschutzgutachten erstellt werden? Falls bereits bei der Stadt/bahnstadt bzw. bei der DB Gutachten vorliegen sollten, hätte unsere Fraktion dies/e gerne umgehend zur Verfügung!**

Die DB Netz AG, Regionalbereich West, hat mit Datum vom 30.09.2010 für die mittlere Variante, Gütergleisverlegung Strecke 2324, den Erläuterungsbericht vorgelegt. Dieser ist Bestandteil der Entwurfsplanung. Der Erläuterungsbericht enthält Aussagen zum Lärmschutz und zur Erschütterung. Darin heißt es: „Aufgrund des Abrückens der Gütergleise von der bestehenden Wohnbebauung in östlicher Richtung können anlagebedingt Verringerungen der Lärmimmissionen erwartet werden. Für den Bereich östlich der Strecke 2730 erhöhen sich jedoch die Lärmimmissionen.“

Mit der vom Rat in seiner Sitzung am 06.12.2010 erfolgten Beschlussfassung zur weiteren Verfolgung der Variante 4 wird ein Verschwenk der Gütergleise südlich der Fixheider Straße vermieden. Damit sind auch höhere Lärmimmissionen für den östlichen Bereich ausgeschlossen. Es verbleibt bei einer höheren Lärmbelastung für die Wohnbebauung an der Werkstättenstraße. Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist für die Variante 4 insgesamt neu aufzustellen. Die Beauftragung wird im Frühjahr 2012 erfolgen.

4.) Wer wird den notwendigen Lärmschutz –passiv und/oder aktiv- der durch die Gütergleisverlegung notwendig wird – die Bestandschutzregelung greift dann ja wohl nicht mehr – zu den neuen/gebündelten Lärmbelastungen bezahlen? Mit welchen Kosten –für wen? – wird hier gerechnet? Sind diese Kosten bereits in die Berechnungen –wie und wo? – zur neuen bahnstadt opladen eingeflossen?

Die aufgrund der Vorplanung vorliegenden Kosten für den Lärmschutz wurden bei der Gesamtaufstellung der Kosten bereits berücksichtigt. Eine genaue Darstellung der Kosten erfolgt mit der Vorlage der Leistungsphase 3 für die Variante 4.

**5.) Welche dbA-Werte werden hier tagsüber bzw. nachts erwartet?
Auf welcher Verkehrsdichteannahme zu welchem Jahr wird hier gerechnet?
Spielt hier die mögliche Verviereinhalbfachung (siehe oben) des Güterverkehrs bereits eine Rolle?**

Es werden die in der Beantwortung der Anfrage vom 21.01.2012 gegebenen Zugbelegungszahlen zugrunde gelegt. Diese basieren auf dem Bundesverkehrswegeplan 2003 mit der Prognose für 2015.

Fachbereich Finanzen i. V. mit neue bahnstadt opladen und Fachbereich Umwelt