

01

Herrn
Oberbürgermeister

Reinhard Buchhorn

-Rathaus -

Friedrich -Ebert -Platz 1

51373 Leverkusen

Datum

12.11.2013

Bürgerantrag;

***zur Durchsetzung von Schallschutzmaßnahmen entlang der Bahnstrecke zwischen
Leverkusen – Mitte bis Rheindorf (sog. Baulücke)***

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Buchhorn,

als unmittelbar betroffener Anwohner und Bevollmächtigter weiterer 90 Betroffener , der insgesamt 446 Leverkusener Widerspruchsführer, im RRX- Planfeststellungsverfahren für den Streckenabschnitt 1.2, beantrage ich, diesen Bürgerantrag auf die Tagesordnung der nächsten Sitzung des Stadtrats zu setzen und anhand beigefügter Beratungsunterlage (Anlage 1) zu beschließen :

„Die Verwaltung wird beauftragt, der Empfehlung der Bezirksregierung vom 8. Oktober 2013 folgend, den Planfeststellungsbeschluss vom 13.12. 1988 (Anlage 2), hinsichtlich des unzureichenden Schallschutzes bei ihr zu beanstanden, um einen Neubau auf Grundlage aktueller Messwerte und Prognosen (incl. RRX und Güterzüge) zu erreichen.

Für Rückfragen stehe ich selbstverständlich gerne zur Verfügung.

Beratungsunterlage

TOP _____

Auftrag an die Stadtverwaltung zu Durchsetzung moderner Schallschutzmaßnahmen entlang der Bahnstrecke Leverkusen –Mitte bis Rheindorf

Beratungsanlass:

Die, im RRX – Planfeststellungsverfahren geplante Umwidmung der Leverkusener Bahntrasse „Bahnhof Mitte bis Rheindorf“ zur Mischbetriebsstrecke und verbundener Ertüchtigung zur Aufnahme weiteren Güter- und Fernverkehrs bedarf zügig juristischen Handelns der Stadt zum Schutze der Ortsteile Bürrig, Küppersteg und Rheindorf

Begründung

Unbestritten wird der neue transeuropäische Güterverkehrskorridor Rotterdam – Genua durch Leverkusen führen und wie vom Anwalt der Deutschen Bahn im Erörterungstermin am 8. Oktober im Forum bekannt auch die RRX –Strecke nutzen.

Zitat:

„Ist die Strecke erst mal fertig rollt auf den Gleisen, was anfällt“.

Lärmschutzmassnahmen gibt es nach § 41 des Bundesimmissionsschutz Gesetz nur auf Neubaustrecken oder bei erheblichen baulichen Eingriffen, wenn sie bereits bestehende Lärmpegel auf festgelegte Grenzwerte steigern. Die Lärmpegel werden nicht gemessen sondern prognostiziert und sind bei Falschprognose innerhalb von 30 Jahren (§ 75 VwVfG) nachträglich zu beanstanden.

Streckenbewohner konnten im Erörterungstermin mit der Deutschen Bahn den Feststellungsbescheid der vorhandenen Schutzmauer von 1988 im Original vorlegen, und beweisen, dass sie aufgrund **falscher Prognosen** und aktueller offizieller Bestandsanalyse bereits zu klein gebaut ist.

Die IST -Werte liegen **30 Prozent** über den gesetzlichen Grenzwerten. Die Bezirksregierung empfahl dringend den alten, auf falschen Grundlagen, beruhenden Bescheid von 1988 zu beanstanden, um einen Neubau auf Basis aktueller Messwerte und Prognosen (incl. RRX und Güterzüge) zu erzwingen.

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird beauftragt der Empfehlung der Bezirksregierung vom 8. Oktober 2013 zu folgen und den Planfeststellungsbeschluss vom 13.12. 1988 (Anlage 2),

hinsichtlich des unzureichenden Schallschutz bei ihr zu beanstanden, um einen Neubau auf Grundlage aktueller Messwerte und Prognosen (incl. RRX und Güterzüge) zu erreichen.

Anlage

Planfeststellungsbescheid vom 13.12.1988

Deutsche Bundesbahn
Bundesbahndirektion Köln
Pb 5.103 Nvt/S 2650-6 (598)

Köln, den 13.12.88

Planfeststellungsbeschuß

Nach § 36 Bundesbahngesetz (BbG) vom 13.12.1951 (BGBl I S. 955) zuletzt geändert durch Gesetz vom 18.02.1986 (BGBl I S. 265) wird der Plan für Beseitigung des Bahnüberganges Küppersteger Straße, Bahn-km 13,393 DB-Strecke Köln - Düsseldorf und dem ersatzweisen Neubau einer rund 10 südlicher gelegenen Eisenbahnüberführung für den Kfz-Verkehr, in Leverkusen mit den in diesem Beschuß aufgeführten Änderungen, Ergänzungen und Vorkkehrungen festgestellt.

Die Ersatzmaßnahme für den Fußgängerverkehr besteht in einer Fußgängerunterführung (FGU) im Bereich des jetzigen Bahnübergangs. Da diese FGU gleichzeitig als Bahnsteigzugang für die zukünftige S-Bahnstation Leverkusen-Küppersteg dient, wird diese zusammen mit dem Streckenausbau des Streckenbereichs zwischen Leverkusen-Küppersteg und Leverkusen-Rhoindorf (Bahn-km 12,850 bis 17,093) durch den Planfeststellungsbeschuß der BB Köln vom 12.12.88 - Gz. 5.103 Nvt/S 2650-6 (561/572) - planfestgestellt. In v.g. Beschuß gleichzeitig festgelegt, daß für den Fall einer Verzögerung im Ablauf des Streckenaubaus die Aufrechterhaltung des Fußgängerverkehrs bis zur Fertigstellung gewährleistet ist.

Schallschutz

Für das durch die Baumaßnahme betroffene Gebiet (Mischgebiet) liegen eine Schalluntersuchung vom Mai 1987 und ein Zusatzgutachten vom 22.03.88 vor. Grundlage für die Beurteilung von Verkehrslärm ist das BImSchG. Eine Regel entsprechend § 43 BImSchG, mit der nähere Einzelheiten getroffen werden sollten, liegt seit 1980 als Entwurf (E 80) vor, bis zur Vorlage entgeltlicher Rechtsnormen werden in Anlehnung an einen Erlaß des BMV vom 25.09.1987 Grenzwerte als Orientierungshilfe genutzt, die sich im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens in der 8. Legislaturperiode des Deutschen Bundestages festigt hatten.

Zu diesem Einzelfall werden für den Bau oder die wesentliche Änderung von Straßen in diesem Mischgebiet folgende Grenzwerte festgesetzt.

Tag: 67 dB (A), Nacht: 57 dB (A)

Eine wesentliche Änderung von Straßen liegt vor, wenn durch baulichen Eingriff ein vorhandener Mittelungspegel um mindestens 3 dB (A) erhöht wird und die vorgenannten Werte überschritten werden.

Die Schallimmissionen, die durch den Schienenverkehr auf der DB-Strecke Köln - Düsseldorf an der Bebauung im Untersuchungsgebiet verursacht werden, wurden in einer gesonderten schalltechnischen Untersuchung beurteilt (siehe Gutachten des BZA München vom November 1986).

Zur Beurteilung der Gesamtschallimmissionen aus Straßen- und Schienenverkehr wurden für einige Punkte auch die Immissionen aus Schienenverkehr berechnet und mit den Immissionen aus Straßenverkehr überlagert. Um diese Gesamtschallimmissionen beurteilen zu können, wurde bei den Immissionen des Schienenverkehrs ein "Schienenbonus" von 5 dB (A) berücksichtigt, d.h. die angegebenen Werte liegen um 5 dB (A) unter den tatsächlich errechneten Immissionen.

Eie Emissionen des Schienenverkehrs (derzeitig und zukünftig) wurden dem o.g. Gutachten entnommen.

Zieht man zur Beurteilung der Schallsituation die Gesamtschallimmissionen aus Straßen- und Schienenverkehr heran, so ergeben sich ohne Berücksichtigung der a der DB-Strecke geplanten Schallschutzwand Pegelerhöhungen bis maximal 3 dB (A).

Berücksichtigt man die Schallschutzwand an der Bahnstrecke so ergeben sich, je nach Immissionsort, nur noch tags geringe Erhöhungen, meist jedoch Pegelreduzierungen gegenüber dem derzeitigen Zustand.

Zusätzliche Schallschutzmaßnahmen sind demnach im Untersuchungsgebiet nicht erforderlich.

Anlage zur Umweltverträglichkeitsprüfung vom 21.07.87

Beseitigung des Bahnübergangs Küppersteg

I. Erläuterungen und Beurteilung

1. Klima

Auswirkungen auf das Klima können bis zur Vorlage des Klimagutachtens nicht beurteilt werden.

2. Luft

Durch den Bau von insgesamt 3 P + R-Anlagen im Bereich der S-Bahnstation Leverkusen-Küppersteg ist mit einer Zunahme des Kraftfahrzeugverkehrs zu rechnen (nach der Schalltechnischen Untersuchung liegt die Prognose bei ca. 1 100 Autos pro Tag). Die Auswirkungen der Abgase auf den Luftzustand sind als erheblich anzusehen.

3. Lärm

Der Aussage der schalltechnischen Untersuchung im Auftrage der BI Köln, daß im Untersuchungsgebiet keine Schallschutzmaßnahmen außer evtl. den Bau einer Schallschutzwand entlang der Eisenbahntrasse erforderlich werden, kann aus der Sicht des Lärmschutzes nicht entsprochen werden.

Einige Angaben sind nachzureichen.

3.1 Das Gutachten beschreibt einen "derzeitigen" und einen "zukünftigen" Zustand der Schallimmissionen, ohne jeweils den genauen Zeitpunkt anzugeben, an dem die Verkehrszählungen erfolgten.

Dies ist nachzuholen.

3.2 Im Rahmen der Verlegung des Bahnüberganges wird ein Straßen- und Parkplatz-Neubau durchgeführt. Zur Beurteilung der zu erwartenden Lärmimmissionen durch Straßenverkehr sind deshalb folgende Rechtsvorschriften heranzuziehen:

a) Runderlaß des Ministers für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr des Landes NW vom 23.05.84 - VI/A 1, VI/A 3-13-34(30) - zuletzt geändert durch Runderlaß des MSWV vom 26.05.86 - III/- A 1-13-34(30)

b) Verwaltungsvorschriften zum Landesimmissionsschutzgesetz, Ministerialblatt für das Land NW Nr. 76 vom 22.09.86

Danach handelt es sich um "eine erheblich belästigende, billigerweise unzumutbare Beeinträchtigung mit der Folge von Schutzmaßnahmen" (nach a) bzw. um "schädliche Umwelteinwirkungen" (nach b), wenn

in allgemeinen Wohngebieten 62 dB(A) am Tage und 52 dB(A) in der Nacht

und in Mischgebieten 67 dB(A) am Tage und 57 dB(A) in der Nacht

überschritten werden.

Tabelle 2

Gesamtschallimmissionen aus Schienenlärm (abzüglich 5 dB(A) "Schienenbonus"), aus Straßenverkehr und Park-and-ride-Anlagen
Überschreitung der für den Tag und die Nacht geltenden Immissionsrichtwerte (IRW) an den Immissionsorten (IO) 2.1, 2.2, 4,
9.1, 9.2, 10.1, 10.2 in Abhängigkeit von der Errichtung einer Schallschutzwand an der Bahnlinie

Tag - zukünftiger Zustand -				
IO	Schiene + und Straße	IRW in dB(A)	Überschreitung	
	(a) (b)		(a) (b)	
2.1	69 68	67	2 1	
2.2	68 66	67	1 -	
4	62 60	62	- -	
9.1	70 69	67	3 2	
9.2	65 61	67	- -	
10.1	68 /	67	1 /	
10.2	71	67	4	

Nacht - zukünftiger Zustand -				
IO	Schiene + und Straße	IRW in dB(A)	Überschreitung	
	(a) (b)		(a) (b)	
2.1	61 58	57	4 1	
2.2	63 57	57	6 -	
4	58 56	52	6 4	
9.1	62 59	57	5 2	
9.2	62 54	57	6 -	
10.1	62 /	57	6 /	
10.2	67	57	10	

+ Immissionen aus Schienenverkehr abzgl. 5 dB(A) "Schienenbonus"

(a) Schiene ohne Schallschutzwand

(b) Schiene mit Schallschutzwand