

**Informationsveranstaltung „Lärmschutz an Bahnstrecken in Leverkusen“
12. Februar 2014 – Forum Leverkusen / Terrassensaal – 18.00 Uhr**

Podiumsteilnehmer:

Verwaltung: Herr OB Buchhorn
Herr StK. Stein
Herr Beig. Märtens
Frau Beig. Deppe

DB ProjektBau GmbH: Herr Kolle (Projektleiter RRX)
Herr Faber (stv. Leiter Lärmsanierungsprogramm)
Frau Legge (Projektingenieurin RRX)
Herr Baumgärtel (Schallgutachter, Fa. ISU Plan)

Niederschrift:

TOP 1 Begrüßung und Einführung Herr OB Buchhorn

Herr OB Buchhorn begrüßt die Teilnehmer der Informationsveranstaltung und führt in seiner Eröffnungsrede in die Gesamtthematik ein. Zielsetzung der Veranstaltung ist eine umfassende Information der betroffenen Bürgerinnen und Bürger sowie der kommunalen Mandatsträger, die sich in der Sitzung des Rates der Stadt Leverkusen am 17.02.2014 mit der Thematik befassen. Die anwesenden Vertreter der DB ProjektBau GmbH sollen die rechtlichen und tatsächlichen Rahmenbedingungen der Lärmvorsorge und Lärmsanierung an den Schienenwegen auf Leverkusener Stadtgebiet – mit besonderem Fokus auf die Strecke des künftigen Rhein-Ruhr-Expresses (RRX) – erläutern.

Herr Oberbürgermeister Buchhorn informiert die Anwesenden, dass zwecks Protokollerstellung ein Tonmitschnitt der Veranstaltung erfolgt. Es gibt hierzu keine Einwände aus dem Publikum.

TOP 2 Lärmschutz an Bahnstrecken in Leverkusen
- Präsentation DB ProjektBau GmbH

Herr Kolle referiert zu den Rahmenbedingungen des Schallschutzes an der Bahnstrecke des künftigen RRX auf Leverkusener Stadtgebiet. Insbesondere legt er die differierenden rechtlichen Bestimmungen für die Berechnungen des Schallschutzes in den Baubereichen im Vergleich zur Baulücke dar.

Sodann referiert Herr Faber über das Lärmsanierungsprogramm, ein freiwilliges Programm des Bundes zur Umsetzung von Lärmsanierungsmaßnahmen, auf die kein gesetzlicher Anspruch besteht. Dem Lärmsanierungsprogramm ist eine Prioritätenliste hinterlegt, die die Dringlichkeit der vorgesehenen Maßnahmen wiedergibt. Für die

Umsetzung des Lärmsanierungsprogramms stellt der Bund in diesem Jahr voraussichtlich 120 Mio. Euro – in den vergangenen Jahren wurden je 100 Mio. Euro im Bundeshaushalt eingestellt – bereit. Die Lärmgrenzwerte für das Lärmsanierungsprogramm legt der Bund jährlich ebenfalls im Bundshaushaltsplan fest.

Bezogen auf die Baulücke des RRX zwischen Leverkusen-Küppersteg und Leverkusen-Rheindorf verdeutlicht Herr Faber, dass bei einer jetzigen Umsetzung des Lärmsanierungsprogramms der derzeit gültige Schienenbonus für Bestandsstrecken berücksichtigt werden muss. Angesichts dieser Rechtslage ist davon auszugehen, dass im Bereich der v. g. Baulücke passive Schallschutzmaßnahmen an einzelnen Häusern – insbesondere in den oberen Stockwerken – realisiert werden können. Würde der Schienenbonus auch für das Lärmsanierungsprogramm wegfallen, würde sich die Anzahl der zu berücksichtigenden Wohngebäude entlang der Baulücke, die passive Schallschutzmaßnahmen erhielten, vermutlich vergrößern. Der Bau einer Schallschutzwand würde sich gleichwohl hierdurch aller Voraussicht nach nicht rechtfertigen lassen.

Bisher ist die Abschaffung des Schienenbonus für Neubaustrecken ab dem 01.01.2015 beschlossen. Eine zeitgleiche Abschaffung für Bestandsstrecken ist bisher nicht beschlossen. Herr Faber geht jedoch davon aus, dass der Schienenbonus auch für Bestandsstrecken ab dem 01.01.2015 wegfallen und ein entsprechender Beschluss noch gefasst werden wird.

Vor dem Hintergrund dieser Ausführungen obliegt es dem Rat der Stadt Leverkusen, über die Aufrechterhaltung oder Zurückstellung des Antrages der Stadt Leverkusen beim Bundesministerium zur Umsetzung des Lärmsanierungsprogramms in der Baulücke des RRX – vgl. Ratsbeschluss vom 14.10.2013 – zu befinden.

Ein Handout der DB ProjektBau GmbH zum RRX, insbesondere dem Schallschutz in Leverkusen, sowie die gezeigte Präsentation (Zusammenfassung) werden als Anlage diesem Protokoll beigelegt.

Anmerkung: Die Inhalte der im Rahmen der Vorträge gestellten Fragen der Teilnehmerinnen und Teilnehmer werden mit den entsprechenden Ausführungen der Vertreter der DB ProjektBau GmbH gesammelt unter TOP 3 – Diskussion wiedergegeben.

TOP 3 **Diskussion**

Im Zuge der geführten Diskussion werden nachfolgende Inhalte erörtert:

- Auf die geäußerte Sorge, dass künftig deutlich steigende Güterverkehre über die S-Bahngleise, die nachts nicht befahren würden, laufen und eine wesentliche Lärmsteigerung in den Nachtstunden verursachen könnten, begegnet Herr Kolle, dass der Streckenausbau der S-Bahn (2. Gleis) im Rahmen des RRX der Stärkung des Personenverkehrs dient und die vorliegende Prognose der Zugverkehre (2025) keine wesentliche Steigerung im Güterverkehr vorsehe. Zudem müssten Güterzüge, die das Leverkusener Stadtgebiet passieren, auch entsprechende Anschlussmöglichkeiten in Düsseldorf und Köln vorfinden. Diese seien für einen deutlichen Mehrverkehr nicht gegeben. Darüber

hinaus seien für die betroffenen Fahrbeziehungen Güterstrecken frei, sodass ein Ausweichen auf Personengleise (S-Bahngleise) nicht erforderlich sei.

- Auf die Fragen, welche Länge künftig verkehrende Güterzüge aufweisen und ob eine deutliche Steigerung der Zuglänge zu erwarten ist, legt Herr Kolle dar, dass die Züge nicht wesentlich länger als die heute fahrenden Züge – d.h. rd. 700 Meter – sein können und werden, weil die Infrastruktur dies nicht zulasse.
- Auf die Frage, ob Herr Kolle Kenntnis davon hat, dass rd. 100 Bürger beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) einen Antrag gemäß § 75 VwVfG gestellt haben, bejaht Herr Kolle, dass er vom EBA informiert wurde. Er führt in diesem Zusammenhang aus, dass die damaligen Berechnungsgrundlagen bereits gesichtet wurden und ein Berechnungsfehler insbesondere aufgrund der noch nicht erreichten Prognosezahlen nicht ersichtlich sei.
- Auf die Frage, ob im Zuge des Lärmsanierungsprogramms im ersten Schritt eine Priorisierung und anschließend die Aufnahme der Bearbeitung erfolge oder sich dieser Sachverhalt umgekehrt darstellt, erläutert Herr Faber, dass zunächst die Priorisierung statfinde und darauf aufbauend die entsprechend priorisierten Maßnahmen bearbeitet würden. Bei allen aktiven Lärmsanierungsmaßnahmen müsse vor der Umsetzung eine Kosten-Nutzen-Rechnung erfolgen, deren positives Ergebnis entscheidendes Kriterium für die Umsetzung der Maßnahme sei.
- Die Frage, ob in der Baulücke der RRX-Strecke Lärmsanierung vorgenommen werden könne, weil die Lärmvorsorge nicht greife, bejaht Herr Faber. Die Zeitschiene benennt er als kurzfristig. Im ersten Schritt wäre diese Maßnahme formal beim Bund zu beantragen. Dies entspreche dem üblichen Vorgehen; entsprechende Einwände seitens des Bundes seien voraussichtlich nicht zu erwarten. Im zweiten Schritt würde ein Lärmgutachten in Auftrag gegeben werden. Herr Faber gibt jedoch zu bedenken, dass im Zuge des Lärmsanierungsprogramms nur betroffene Häuser förderfähig seien, die vor dem Jahr 1974 erbaut wurden. Die entsprechenden Grenzwerte liegen bei Sanierungsmaßnahmen bei 60 dB bezogen auf den Nachtzeitraum.
- Während einer Informationsveranstaltung am 30.01.2013 für kommunale Mandatsträger habe Herr Dr. Klocksin vom Bundesverkehrsministerium dargelegt, dass eine Lärmsanierung in der Baulücke des RRX zeitnah nicht zu erwarten sei. Auf die Frage, wie sich die unterschiedliche Bewertung der Erfolgsaussichten für eine zeitnahe Umsetzung des Lärmsanierungsprogramms für die Baulücke des RRX auf Leverkusener Stadtgebiet begründe, verweist Herr Faber auf die frühere hohe Priorisierung der Maßnahme für den Bereich der RRX-Baulücke in Leverkusen. Er legt dar, dass auf Grundlage der klaren Abgrenzung zwischen Lärmsanierung und Lärmvorsorge, die Einschätzung einer zeitnahen Aufnahme der Bearbeitung voraussichtlich auch vom Bundesministerium geteilt werde.
Grundsätzlich gelte bei Schallschutzmaßnahmen die Zielsetzung, keine Konkurrenzsituation zwischen Lärmvorsorge und Lärmsanierung herzustellen, so dass zunächst regelmäßig zunächst die Lärmvorsorgeplanungen abgewartet würden.

- Auf die Frage der Auswirkungen, wenn sich die vorliegende Prognose der künftigen Zugzahlen, insbesondere der Güterverkehre, in Zukunft als falsch erweise oder die Transversale Genau-Rotterdam – entgegen der heutigen Aussage von Herrn Kolle – künftig doch über die Bahnstrecke des RRX geführt werde, verdeutlicht Herr Faber, dass die jetzige Prognose die Grundlage für die nunmehr zu berechnenden und umzusetzenden Maßnahmen darstelle. Etwaige Entwicklungen nach dem Prognosezeitraum seien aus heutiger Sicht nicht zu beeinflussen und könnten für die jetzigen Lärmschutzmaßnahmen nicht herangezogen werden. Die Prognose berücksichtigt ein Zeitfenster bis 2025. Die Verkehre auf der Transversalen Rotterdam – Genua haben keinerlei Auswirkungen auf die Verkehrsprognose entlang der RRX-Strecke.
- Die Frage, ob über die bestehenden Förderrichtlinien und das freiwillige Lärm-sanierungsprogramm des Bundes hinaus freiwillige Schallschutzmaßnahmen durch die Deutsche Bahn realisiert werden könnten, die nicht den v. g. Regularien unterfallen bzw. dort keine Berücksichtigung finden, verneint Herr Faber. Für derartige Maßnahmen seien keine Finanzmittel vorgesehen.

TOP 4 **Schlusswort, Fazit und Ausblick Herr OB Buchhorn**

Herr OB Buchhorn bedankt sich bei den Referenten und Teilnehmern der Informationsveranstaltung und schließt die Sitzung gegen 19.30 Uhr.

Anlagen (2)

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'J. Buchhorn', is located below the 'Anlagen (2)' heading.