

Rhein-Ruhr-Express (RRX)

Informationen zum Schallschutz in Leverkusen

Allgemeine rechtliche Grundlagen

Die gesetzliche Grundlage für die Durchführung von Schallschutzmaßnahmen bei einem Neubau oder einer wesentlichen Änderung von Schienenwegen bilden die § 41 bis 43 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) in Verbindung mit der gemäß § 43 BImSchG erlassenen Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) sowie der Vierundzwanzigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege Schallschutzmaßnahmenverordnung - 24. BImSchV) in den derzeit gültigen Fassungen.

Laut § 1 der 16. BImSchV gilt die Verordnung für den Neubau oder einer wesentlichen Änderung von Schienenwegen.

Liegt ein Neubau oder eine wesentliche Änderung im Sinne des § 1 Abs. 2 Satz 1 der 16. BImSchV vor, müssen die Immissionsgrenzwerte des § 2 der 16. BImSchV eingehalten werden.

Für den Bereich eines erheblichen baulichen Eingriffs, liegt nur dann eine wesentliche Änderung vor, wenn eines der beiden Kriterien nach § 1 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV erfüllt ist:

- durch den erheblichen baulichen Eingriff wird der Beurteilungspegel um mind. 3 dB(A) erhöht oder
- durch den erheblichen baulichen Eingriff wird der Beurteilungspegel auf mind. 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht erhöht

(dies gilt auch, wenn der Beurteilungspegel ohne den erheblichen baulichen Eingriff bereits im Betrachtungszeitraum über 70 dB(A) tags/ 60 dB(A) nachts liegt).

Erhebliche bauliche Eingriffe sind zum Beispiel horizontale und/oder vertikale Gleisänderungen.

Nicht erhebliche bauliche Eingriffe sind z. B.

- Einbau von Weichen
- Errichten oder Versetzen von Signalanlagen
- Auswechseln von Schwellen.

Auf der Grundlage des BImSchG und der 16. BImSchV sind demnach nur dann Schallschutzmaßnahmen der Lärmvorsorge zu gewähren, wenn ein Schienenweg um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird oder durch einen erheblichen baulichen Eingriff in die Substanz des Verkehrsweges eingegriffen wird.

Die Anwendung dieser Verordnungen und Richtlinien ist verbindlich.

Weiterhin gibt die 16. BImSchV vor, dass keine Messungen sondern Berechnungen der zu erwartenden Schallpegel durchgeführt werden. Durch Sicherheitszuschläge in den Berechnungsverfahren wird sichergestellt, dass die Ergebnisse für den Betroffenen auf der sicheren Seite liegen. Des Weiteren ist zu beachten, dass nur mittels Berechnungsmethoden der Zustand dargestellt werden kann, der sich mit der zukünftigen Verkehrsentwicklung (hier: im Jahr 2025) einstellen wird.

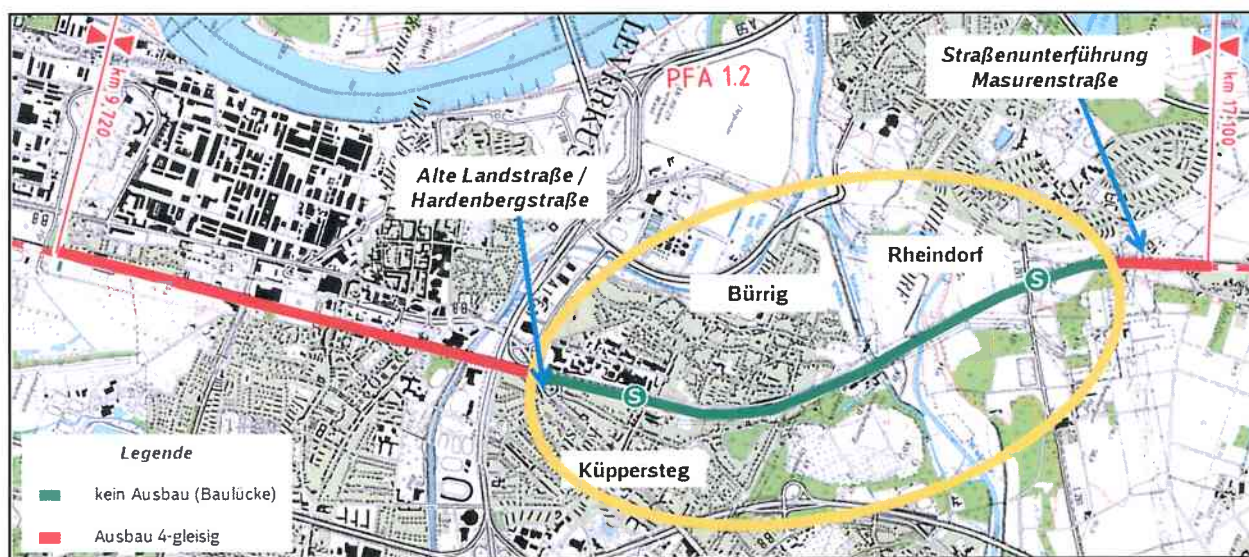
Grundsätze zur Festlegung von Schallschutzmaßnahmen bei Baumaßnahmen

Die Festlegung der erforderlichen Schallschutzmaßnahmen (z. B. Schallschutzwände (SSW)) erfolgt durch unabhängige Gutachter. Hierzu führen die Gutachter Schalltechnische Untersu-

chungen (Berechnungen) aufgrund der verbindlichen rechtlichen Grundlagen durch. Diese Berechnungen bilden die Basis für die Planung der möglichen Schallschutzmaßnahmen. Mit den festgelegten Schutzmaßnahmen wird sichergestellt, dass die zulässigen Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden.

Die Baulücke

Von Bahn-km 12,80 bis 16,40 sind bereits seit dem Ausbau der S-Bahn (S 6) vier Gleise sowie SSW vorhanden. Daher handelt es sich hier um die sog. „Baulücke“. In diesem Bereich liegen die drei Leverkusener Stadtteile Küppersteg, Bürrig und Rheindorf. Die Baulücke beginnt auf Höhe der Kreuzung Alte Landstraße/ Hardenbergstraße und endet ca. 300 m vor der Straßenunterführung Masurenstraße.



Vorgehen in der Baulücke: Ausgleich der Mehrbelastung durch den RRX

In der Baulücke sind keine Baumaßnahmen geplant, die als „erheblicher baulicher Eingriff“ (gem. 16. BImSchV) einzustufen sind. Somit besteht für diesen Bereich kein gesetzlicher Anspruch auf eine Anpassung der bereits vorhandenen Schallschutzmaßnahmen bzw. auf Lärmvorsorgemaßnahmen gemäß der 16. BImSchV.

Um auszuschließen, dass durch den Rhein-Ruhr-Express (RRX) eine zusätzliche Überschreitung stattfindet, wurde in diesen Bereichen jedoch geprüft, ob die Werte von 70 dB(A) am Tag/ 60 dB(A) in der Nacht im Jahr 2025 überschritten werden.

Lärmsanierung

Unverändert fortbestehende Schienenwege unterliegen nicht der Verkehrslärmschutzverordnung. Deshalb stellt der Bund seit 1999 jährlich Mittel für das Programm "Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes" bereit. Begünstigt sind Gebäude, die vor dem Inkrafttreten des BImSchG (01.04.1974) errichtet wurden. Ab 2014 sind im Haushaltsentwurf der Bundesregierung 120 Millionen Euro für Lärmsanierung an Schienenwegen vorgesehen.

Zur Lärmsanierung an den bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes ist ein Gesamtkonzept für die Lärmsanierung erarbeitet worden. Rund 3.700 Kilometer Strecke wurden als sanierungswürdig eingestuft. Die gesamten Kosten wurden mit rund 2,5 Milliarden Euro prognostiziert. Die zeitliche Dauer der Umsetzung wird von den jährlich zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln bestimmt. Bevorzugt werden Streckenabschnitte saniert, bei denen die Lärmbelastung besonders hoch ist und an denen viele Anwohner betroffen sind. Die Vorgehensweise ist näher im Gesamtkonzept der Lärmsanierung erläutert. Zur Textfassung des Gesamtkonzepts gehören folgende Anlagen:

- Anlage 1 des Gesamtkonzepts enthält eine Liste der planerisch begonnenen, in Realisierung befindlichen beziehungsweise bereits abgeschlossenen Lärmsanierungsmaßnahmen.
- Anlage 2 des Gesamtkonzepts vermittelt als Karte eine Übersicht über die Schwerpunkte der Lärmemission im Netz der Eisenbahnen des Bundes.
- Anlage 3 des Gesamtkonzepts stellt die betrachteten Abschnitte mit Angabe der Priorisierung dar.

Streckenabschnitte werden in das Lärmsanierungsprogramm aufgenommen, wenn die Lärmsanierungsgrenzwerte überschritten werden. Mit den Lärmsanierungsmaßnahmen soll erreicht werden, dass diese Lärmsanierungsgrenzwerte nach Abschluss der Maßnahmen nicht mehr überschritten werden.

In den letzten Jahren sind in den jährlichen Bundeshaushaltsgesetzen folgende Grenzwerte für die Lärmsanierung festgelegt worden:

Lärmsanierungsgrenzwerte in dB (A)

Gebietskategorie	Tag (6:00 bis 22:00 Uhr)	Nacht (22:00 bis 6:00 Uhr)
Krankenhäuser, Schulen, reine Wohngebiete	70	60
Kern-, Dorf- und Mischgebiete	72	62
Gewerbegebiete	75	65

Quelle: BMVBS nach Erläuterungen zum Bundeshaushaltsplan Epl 12 Kapitel 1222 Titel 891 05

Zur Lärmsanierung werden - je nach den örtlichen Verhältnissen - folgende Maßnahmen als Maßnahmenpakete oder einzeln getroffen:

1. An der Entstehungsquelle (aktiver Lärmschutz) an Bahnanlagen wie zum Beispiel Errichtung von Lärmschutzwänden oder -wällen, Einbau von Spurkranzschmiereinrichtungen in engen Gleisbögen, Maßnahmen zur Lärminderung an Brückenbauwerken, "Besonders überwachtes Gleis" mit frühzeitigem Schienenschleifen beziehungsweise
2. an der Einwirkungsstelle (passiver Lärmschutz) an baulichen Anlagen wie zum Beispiel Einbau von Schallschutzfenstern und Lüftungseinrichtungen.

Lärmsanierung in der Baulücke

Der Streckenbereich in Leverkusen im Planungsbereich RRX ist im Gesamtkonzept, Anlage 3 unter der laufenden Nr. 4 enthalten. Dieser Bereich wurde nicht mit einer Priorisierungskennziffer hinterlegt, sondern mit „voraussichtlich Lärmvorsorge RRX“ bezeichnet.

Sofern das BMVI den Bereich der Baulücke zur Bearbeitung im Rahmen der Lärmsanierung freigibt, können diesbezügliche Planungen aufgenommen werden. Dazu würde eine Schalltechnische Untersuchung erstellt werden. Basis dieser Schalltechnischen Untersuchung wäre das gleiche Betriebsprogramm, welches auch für die Schalltechnische Untersuchung RRX verwandt wurde. Dabei wird überprüft an welchen Wohngebäuden die im Bundeshaushaltsgesetz genannten Pegel überschritten wären. Für die Gebäude, welche vor dem 01.04.1974 errichtet wurden bzw. welche sich in einem Bebauungsplangebiet befinden, dass vor dem 01.04.1974 rechtskräftig wurde, wird unter Anwendung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses geprüft, ob die Errichtung einer Lärmschutzwand wirtschaftlich möglich ist ($NKV > 1$). Wenn dies der Fall wäre, würde die DB ProjektBau GmbH ein Plangenehmigungsverfahren beim Eisenbahn-Bundesamt einleiten und die Finanzmittel ebenfalls beim Eisenbahnbundesamt beantragen. Sollten trotz der aktiven Maßnahmen Grenzwertüberschreitungen an einzelnen Wohnungen vorhanden sein, können diese mit passiven Lärmsanierungsmaßnahmen saniert werden.

Sollte das Nutzen-Kosten-Verhältnis einen Wert < 1 ergeben, kommen nur passive Lärmsanierungsmaßnahmen zur Anwendung. Vor Beginn dieser Maßnahmen sind diese ebenfalls beim Eisenbahn-Bundesamt finanziell zu beantragen. Ein Plangenehmigungsverfahren ist hier nicht erforderlich. Die passiven Lärmsanierungsmaßnahmen werden zu 75 % seitens des Bundes bezuschusst.

Für das Lärmsanierungsprogramm existiert derzeit keine Regelung zur Abschaffung des sog. Schienenbonus. Es ist aber davon auszugehen, dass analog zu den Regelungen der Lärmvorsorge auch für die Lärmsanierung der sog. Schienenbonus zum 01.01.2015 abgeschafft wird.

Lärmsanierungsabschnitt Nr. 58

Der Sanierungsabschnitt Nr. 58 entlang der Eisenbahnstrecke Köln – Wuppertal, welcher die Bereiche Lev.-Eisholz (Föhrenweg, Eschenweg), Lev-Manfort-Süd (Josefstr. – Kunstfeldstr.), Lev.-Stixchestr.-Süd (Willy-Brandt-Ring – Knochenbergsweg) umfasst, ist seitens des BMVI zur Bearbeitung freigegeben werden. Hier kann eine Schalltechnische Untersuchung erstellt werden. Dazu werden die oben bereits genannten Prämissen zu Grunde gelegt. Auch hier erfolgt die Berechnung auf Grundlage der Prognosezugzahlen für das Jahr 2025.

Abgeschlossene Lärmsanierungsabschnitte in Leverkusen

In folgenden Bereichen wurde bereits Lärmsanierung unter der zum damaligen Zeitpunkt gültigen Lärmsanierungsrichtlinie durchgeführt worden:

Ortsdurchfahrt	Strecken Nr.	Schallschutz			Realisierungs- jahr aktive Massnahmen	Ges.Länge SSW's erstellt Bahn-km	Abschluß-/ Realisierung passiver Maßnahmen	Anzahl sanierte WE	Bundeshaus- haltungsmittel
		von km	bis km	Abschnitts- Länge 7,100 km					
Leverkusen-Opladen	2324 (2730)	46,9	49,0	2,100 km	2008	0,678 km	2007	217 WE	975,8
Leverkusen-Fixheide	2324	49,3	50,4	1,100 km	--	--	2004	13 WE	15,3
Leverkusen-Alkenrath	2324	50,7	51,7	1,000 km	2008	0,696 km	2006	151 WE	670,6
Leverkusen-Schlebusch	2324	52,2	53,8	1,600 km	--	--	2005	155 WE	203,3
LEV - Schlebusch	2730	20,2	20,7	0,500 km	--	--	2008	21 WE	35,2
LEV - Siedlung am Bayerwerk	2670	9,4	10,2	0,800 km	--	--	2007	0 WE	0,0

In Leverkusen wurden insgesamt bereits 1,9 Mio. € in Lärmsanierungsmaßnahmen investiert.

Eine erneute Aufnahme dieser Bereiche ist im Lärmsanierungsprogramm nicht vorgesehen, da bundesweit eine umfangreiche Anzahl von Sanierungsabschnitten zunächst erstmalig bearbeitet werden müssen.