



**Stadt Leverkusen**

Antrag Nr. 2016/1020

**Der Oberbürgermeister**

I/01-011-20-06-he/wb  
**Dezernat/Fachbereich/AZ**

06.04.16  
**Datum**

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Datum</b>	<b>Zuständigkeit</b>	<b>Behandlung</b>
<b>Bürger- und Umweltausschuss</b>	07.04.2016	Beratung	öffentlich
<b>Bezirksvertretung für den Stadtbezirk II</b>	19.04.2016	Beratung	öffentlich
<b>Finanz- und Rechtsausschuss</b>	25.04.2016	Beratung	öffentlich
<b>Rat der Stadt Leverkusen</b>	02.05.2016	Entscheidung	öffentlich

**Betreff:**

Lärm- und Erschütterungsschutz bei der Gütergleisverlegung  
- Antrag der Fraktion BÜRGERLISTE vom 04.03.2016  
- Anfrage der Fraktion BÜRGERLISTE vom 04.03.2016 mit Stellungnahme der Verwaltung vom 06.04.2016 (s. Anlage)

**Hinweis des Fachbereichs Oberbürgermeister, Rat und Bezirke:**

Die Anfrage der Fraktion BÜRGERLISTE vom 04.03.2016 und Stellungnahme der Verwaltung vom 06.04.2016 (s. Anlage) werden ergänzend zum Antrag Nr. 2016/1020 zur Kenntnis gegeben.

## Anfrage der Fraktion BÜRGERLISTE vom 04.03.2016

### Lärmschutz bei der Gütergleisverlegung auf dem Gelände der nbso

Hiermit bitte ich, unserer Fraktion nachfolgende Fragen zum Problemkreis Lärmschutz bei der nbso-Gütergleisverlegung zu beantworten:

1.

Wie wird hier der sogenannte Schienenbonus - 5dBA - bei den Lärmschutzberechnungen behandelt?

Wie die unterschiedliche Lärm- und Erschütterungsabstrahlung der Güter- und Fahrgastwaggons?

Werden noch andere Bemessungskomponenten verwandt?

2.

Sind getrennte Berechnungen zu folgenden Lärm- und Erschütterungsbereichen angestellt worden:

- Schiene
- Straße
- Gewerbe
- Sonstiges.

Wurden die Ergebnisse dieser Teilberechnungen auch miteinander verbunden und hierzu Gesamtbelastungspegel dargestellt und diese zur Grundlage des Gutachtens gemacht?

3.

Welche Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes zur Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte bei der Baumaßnahme Gütergleisverlegung sind hier vorgesehen - speziell im Hinblick auf die anschließend vorgesehene direkt anliegende Wohnbebauung? Werden durch diese Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes bei der Gütergleisverlegung die gesetzlichen Grenzwerte für die Grundstücke, auf denen neue Wohnbebauung vorgesehen ist, erreicht?

Oder werden hier Überlegungen angestellt, diese Grenzwerte nicht bereits bei und nach der Gütergleisverlegung zu erreichen, sondern erst mittels passiver Lärmschutzmaßnahmen an den Neubauten?

Wird also das gesetzlich vorgesehene Primat des aktiven Lärmschutzes bereits hier umgangen?

Wenn ja: aus welchen Gründen?

Ist ein aktiver Lärmschutz, der der Wohnbebauung die Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte bereits nach dem Abschluss der Gütergleisverlegung garantiert, unmöglich oder wird er nur aus Wirtschaftlichkeitsgründen als nicht opportun angesehen?

4.

Wie will man also die gesetzlich geforderten Grenzwerte für die Gütergleisverlegung, die Wohnbebauung und andere Nutzungen einhalten?

Welche Maßnahmen sollen hier zum Einsatz kommen?

Welche Maßnahmen sind dem aktiven Lärmschutz, welche dem passiven zuzuordnen?

Ist passiver Lärmschutz überhaupt nötig oder könnte - möglicherweise durch kostenintensivere Maßnahmen - der Lärmschutz auch alleine durch aktiven Lärmschutz erreicht werden?

5.

Auf welcher Belastungsbasis - aller dort genutzten Gleise - wurden die Lärmberechnungen für den Gleisverkehr durchgeführt: jetzt gegebene Nutzung oder/und Nutzung in zehn Jahren, wo nach internationalen Planungen eine deutliche Mehrbelastung - 1500 Meter Züge/alle drei Minuten - vertraglich fest vereinbart ist?

6.

Sind hier auch Überlegungen im Gespräch, zumindest für die Strecke durch die neue Wohnbebauung moderne und effektive Lärmschutzmöglichkeiten von der DB zu fordern, die direkt am Gleis die Lärm- und Erschütterungsabstrahlung deutlich mindern - u.a. Polster des Gleisbettes/Lärmschutz direkt am Gleis integriert, etc.?

Es sei nochmals und nachdrücklich darauf verwiesen, dass die geltende Gesetzgebung dem aktiven Lärmschutz die absolute Priorität - auch zu Lasten der Wirtschaftlichkeit - einräumt.

Stellungnahme:

Nach Rücksprache mit dem Fachbereich Stadtplanung sowie mit der neue bahnstadt opladen GmbH/dem Lärmschutzgutachterbüro Peutz wird wie folgt Stellung genommen:

Zu 1.:

Generell ist zwischen zwei Planverfahren zu unterscheiden:

1. Planfeststellungsverfahren zur Gütergleisverlegung (GGV); planfestgestellt gemäß § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) am 15.06.2015 und
2. Bebauungsplan 208 B/II „Opladen – nbso/Westseite – Quartiere“; laufende Planung.

Beim Planfeststellungsverfahren wurde der sogenannte Schienenbonus in Höhe von - 5 dB(A) berücksichtigt bzw. die zum damaligen Zeitpunkt gültige Berechnungsvorschrift „Schall 03“ (Anlage 2 der Verkehrslärmschutzverordnung – Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV)) angewandt.

Im Rahmen der Bebauungsplanung wurde nach der neuen Schall 03 gerechnet. D. h. hier wurde der sogenannte Schienenbonus in Höhe von - 5 dB(A) nicht mehr in Ansatz gebracht.

Die unterschiedliche Schallabstrahlung der Fahrzeugarten wird in der Berechnungsvorschrift durch den Korrekturwert  $D_{Fz}$  berücksichtigt. Die in den Güterwagen verbauten Graugussbremsen werden durch den Korrekturwert  $D_D$  berücksichtigt. Andere Korrekturgrößen sind etwa  $D_{Ra}$ : Korrektur zur Berücksichtigung enger Kurven (Quietschgeräusche) oder  $D_{Fb}$ : Korrektur zur Berücksichtigung der Fahrbahnart.

Hintergrundinformation:

Zum 01.01.2015 wurde der sogenannte Schienenbonus abgeschafft. Hintergrund ist die Novellierung der Verkehrslärmschutzverordnung einschließlich der Berechnungsvorschrift für den Schienenlärm. In der aktualisierten Berechnungsvorschrift wurde der pauschale Abschlag für den Schienenverkehr von fünf Dezibel gestrichen. Die Verkehrslärmschutzverordnung ist beim Neu- oder Ausbau von öffentlichen Verkehrswegen anzuwenden.

Zu 2.:

Auch hier ist zwischen den beiden oben genannten Planverfahren zu unterscheiden.

Im Planfeststellungsverfahren sind die vom zu ändernden Schienenweg (Strecken-Nr. 2324) ausgehenden Immissionen zu betrachten. Zusätzlich sind die Immissionen der parallel geführten Strecken Nrn. 2730 und 2674 zu berücksichtigen. Andere Geräuschquellenarten spielen hier keine Rolle.

Im Rahmen der Bauleitplanung sind alle relevanten Immissionen zu betrachten. Nach der DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ ist ein Gesamtbeurteilungspegel Verkehrslärm zu bilden. Hieran orientieren sich auch die Festsetzungen zum Schallschutz. Der Gewerbelärm ist gesondert zu betrachten, da hier auch völlig andere Grenzwerte bestehen und andere Schallschutzmaßnahmen zu ergreifen sind. Generell könnte der Gewerbelärm auf Grund seiner durchweg niedrigeren Dezibelwerte nicht zu einer Erhöhung eines Gesamtbeurteilungspegels führen. Daher werden in der DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ eigene (niedrigere) Orientierungswerte für den Gewerbelärm benannt.

Zu 3.:

Prinzipiell ist zu beachten, dass die Gütergleisverlegung (GGV) vor dem Inkrafttreten des Bebauungsplans Nr. 208 B/II „Opladen – nbso/Westseite – Quartiere“ Bestandskraft erlangt hat.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens waren für die Bereiche, in denen die Kriterien einer wesentlichen Änderung gemäß Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV gegeben waren, Schallschutzmaßnahmen zu ergreifen. Im Gebiet des Bebauungsplans Nr. 208 B/II „Opladen - nbso/ Westseite – Quartiere“ waren zum Zeitpunkt des Planfeststellungsverfahrens keine schutzempfindlichen Nutzungen anzunehmen und somit auch keine Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge zu ergreifen. Im Bereich der bestehenden Wohnbebauung an der Bahnallee, Humboldtstraße, Friedrich-List-Straße führt die Planung der Gütergleisverlegung (GGV) zu einer Lärminderung, daher waren hier gemäß Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV keine Schallschutzmaßnahmen vorzusehen.

Ein adäquater Schallschutz für die geplante, an die Schienenstrecke heranrückende Bebauung ist also im Rahmen der Bauleitplanung sicherzustellen. Hierbei sind die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV in Bezug auf den Schienenverkehr nicht maßgeblich. Maßgeblich sind hier die Orientierungswerte der DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“:

Nutzungen	Tag	Nacht
Reine Wohngebiete (WR) Wochenendhausgebiete, Ferienhausgebiete	50	40
Allgemeine Wohngebiete (WA) Kleinsiedlungsgebiete (WS) Campingplatzgebiete	55	45
Friedhöfe, Kleingarten- u. Parkanlagen	55	55
Besondere Wohngebiete (WB)	60	45
Dorfgebiete (MD), Mischgebiete (MI)	60	50
Kerngebiet (MK), Gewerbegebiet (GE)	65	55
sonst. Sondergebiete, soweit sie schutz- bedürftig sind, je nach Nutzungsart	45 - 65	35 - 65

**Tab. 3/2:** Schalltechnische Orientierungswerte für Verkehrslärm nach DIN 18005 Beiblatt 1 (Werte in dB(A))

D. h. es existieren in der Bauleitplanung keine festen Lärmgrenzwerte. Mit der Planung sind gesunde Wohnverhältnisse (Innenraumpegel von 40 dB(A) tags und 30 dB(A) nachts sowie Sicherstellung einer „ruhigen Seite“, an der die Tag-Orientierungswerte der DIN 18005 möglichst großflächig eingehalten werden) sicherzustellen.

Mit dem für den städtebaulichen Entwurf auf Grundlage von umfangreichen Voruntersuchungen entwickelten Schallschutzkonzept – eine Kombination aus aktivem Schallschutz (2,3 m über Schienenoberkante hohe, absorbierende Lärmschutzwand entlang der Westseite der Bahntrasse), städtebaulichem Schallschutz („Schallschutzbebauung“: Realisierung eines hohen, geschlossenen Gebäuderiegels mit Prallwänden zur Bahn hin), architektonischem Schallschutz (zonierte Wohnungsgrundrisse, Ausschluss von Fenstern zu schützenswerten Räumen) und passiven Schallschutzmaßnahmen (erhöhtes Schalldämmmaß des Außenbauteils, Schallschutzfenster/ Belüftung) – kann dies gewährleistet werden. Die aktive Schallschutzmaßnahme „besonders überwachtes Gleis – BÜG“ kann hier aufgrund eines zu geringen Realisierungsbereichs und vorhandenen Weichen nicht umgesetzt werden.

Die Anwendung aktiver und passiver Schallschutzmaßnahmen wird unter dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gegeneinander abgewogen und berücksichtigt im Wesentlichen wirtschaftliche, städtebauliche und technische Gesichtspunkte. In umfangreichen Voruntersuchungen wurden verschiedene aktive Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände mit Höhen zwischen 2 und 6 m) sowie innovative Schallschutzmaßnahmen (niedrige Schallschutzwände, Brückenentdröhnung) untersucht. Ergebnis dieser Voruntersuchungen war, dass die Kosten und Nutzen einer höheren Lärmschutzwand und / oder den zusätzlichen niedrigen Schallschutzwänden nicht in Einklang stehen. Die Brückenentdröhnung wird bereits bei der Gütergleisverlegung realisiert werden. Für einen Vollschutz der geplanten Bebauung wären Lärmschutzwandhöhen von etwa 20 m Höhe notwendig. Diese sind sowohl aus städtebaulicher Sicht, als auch aufgrund der Kosten nicht vertretbar.

Zu 4.:

Es wird auf die Stellungnahme zu 3. verwiesen.

Zu 5.:

Die in der Immissionsprognoserechnung zu Grunde gelegten Zugzahlen richten sich nach dem Bundesverkehrswegeplan 2025 (Betriebsprognose).

Hintergrundinformation:

Der für den Bau oder die wesentliche Änderung eines Schienenweges gegebenenfalls erforderliche Lärmschutz bemisst sich nicht an der technisch möglichen Spitzenbelastung (Vollauslastung), sondern an einer vorausschätzbaren Durchschnittsbelastung im Sinne einer realistischen Betriebsprognose (BVerwG, Urteil vom 03.03.1999 – 11 A 9/97 -).

Zu 6.:

Die Stadt Leverkusen ist nicht in der Position von der DB AG weitergehende Schutzmaßnahmen zu fordern, da hierfür keine rechtliche Grundlage existiert. Das Planfeststellungsverfahren zur GGv ist abgeschlossen. D.h. die Streckenplanung hat Bestandskraft erlangt. Für den erforderlichen Schall- und Erschütterungsschutz ist bauseitig zu sorgen.

Umwelt