



Stadt Leverkusen

Vorlage Nr. 2138/2013

Der Oberbürgermeister

I/01-011-12-11-sc

Dezernat/Fachbereich/AZ

23.04.13

Datum

| Beratungsfolge | Datum | Zuständigkeit | Behandlung |
|--|------------|---------------|------------|
| Ausschuss für Anregungen und Beschwerden | 08.05.2013 | Entscheidung | öffentlich |

Betreff:

Lärmschutzmaßnahmen an der Güterstrecke in Alkenrath
- Bürgerantrag vom 16.03.13

Beschlussentwurf:

1. Der Ausschuss für Anregungen und Beschwerden nimmt zur Kenntnis, dass bisher kein rechtlicher Anspruch auf Lärmschutz an Bahnstrecken besteht und Lärmschutzmaßnahmen durch den Bund in einem Sanierungsprogramm priorisiert und umgesetzt werden. Des Weiteren nimmt er zur Kenntnis, dass derzeit die Einführung eines lärmabhängigen Trassenpreissystems vom Bundesverkehrsministerium getestet und auch von der EU geplant wird.
2. Der Ausschuss nimmt zur Kenntnis, dass die mögliche Abschaffung des Schienenbonus zurzeit im Vermittlungsausschuss des Bundestages und Bundesrates beraten wird.
3. Weitere Maßnahmen kann der Ausschuss für Anregungen und Beschwerden nicht empfehlen und lehnt daher den Bürgerantrag ab.

gezeichnet:
Buchhorn

Begründung:

Mit Schreiben vom 16.03.13 (**s. Anlage 1**) beantragt der Petent, dass die Stadt Leverkusen sich dafür einsetzt, Lärmschutzmaßnahmen an der Güterstrecke entlang der Wohngebiete Alkenraths zu ergreifen und den Schienenbonus bis 2014 für Alt- und Neubaustrecken abzuschaffen.

Aus datenschutzrechtlichen Gründen können die personenbezogenen Daten des Originalantrages nicht mit abgedruckt werden. Sie sind zur weiteren Information der Mitglieder des Ausschusses den Sitzungsunterlagen in der nichtöffentlichen **Anlage 2** beigelegt.

1. Zur Ergreifung zusätzlicher Lärmschutzmaßnahmen an der Güterzugstrecke

Das Anliegen ist aufgrund der hohen Lärmbelastung vor Ort verständlich. Herr Oberbürgermeister Buchhorn hat diesbezüglich bereits im Juni 2012 den Bundesverkehrsminister Herrn Dr. Ramsauer angeschrieben und weitergehende Schutzmaßnahmen vor dem zunehmenden Schienenlärm (Lärmsanierungsmaßnahmen) gefordert.

Leider besteht an bestehenden Bahnstrecken jedoch kein rechtlicher Anspruch auf Lärmschutz. Von daher sind die Stadt und die Anwohner auf die Umsetzung von freiwilligen Maßnahmen, die durch den Bund finanziert werden, angewiesen. Hier besteht wenig Handlungsspielraum, da es ein bundesweites Programm zur Abwicklung der Sanierungsmaßnahmen gibt, in welchem die Priorisierung der einzelnen Sanierungsbereiche festgelegt ist.

Unbestritten ist, dass dringend weitergehende Maßnahmen zur Lärminderung an der Quelle erforderlich sind. Denn die positiven Wirkungen von Lärmschutzwänden oder Lärmschutzfenstern am Ausbreitungsweg bleiben immer lokal eng begrenzt und sind flächendeckend auch nicht umsetzbar. Daher geht die Bahn auch andere Wege zur Reduzierung des Schienenlärms. Ein hohes Lärminderungspotential liegt in der technischen Ausstattung der Güterwagen. Schallemissionen lassen sich um rund 10 dB(A) reduzieren, wenn alle Güterzüge mit anderen Bremsen ausgestattet werden. Auch lärmabhängige Trassenpreise können eine Lenkungsfunktion haben. Die Einführung eines solchen lärmabhängigen Trassenpreissystems wird derzeit vom Bundesverkehrsministerium getestet. Auch die EU plant die Einführung eines solchen Systems, um eine einheitliche Vorgehensweise europaweit abzusichern. Eine europäisch abgestimmte Vorgehensweise ist vor dem Hintergrund, dass nur bei einer Umrüstung von über 90 % aller Güterwaggons der gewünschte Lärminderungseffekt erzielt werden kann, zwingend erforderlich.

2. Zur Abschaffung des Schienenbonus bis 2014

Die Abschaffung des sogenannten „Schienenbonus“ wird derzeit in den politischen Gremien auf Bundesebene beraten. Ein Gesetzgebungsvorschlag mit unbestimmter Zeitvorgabe wurde vom Bundesrat gestoppt. Die Länderkammer überwies eine entsprechende Änderung des Bundesimmissionsschutzgesetzes in den Vermittlungsausschuss. Der Bundesrat will in dem Vermittlungsverfahren erreichen, dass die gesetzliche Grundlage des Schienenbonus bereits mit Wirkung zum 1. Januar 2015, also deutlich früher als vom Bundestag vorgesehen, für alle neuen Vorhaben gestrichen wird. Die Festle-

gung eines fixen Datums sei erforderlich, um Planungssicherheit für den Schienenbereich zu erreichen. Dies diene dem fairen Interessenausgleich zwischen Lärmschutz und Planungssicherheit.

Eine kommunale Initiative hätte auf das Verfahren keinen Einfluss.

Der Schienenbonus räumt Zügen seit Jahren das Recht ein, fünf Dezibel lauter zu sein als Autos. Hintergrund dieser Regelung war die Annahme, dass Schienenlärm als weniger belastend wahrgenommen wird als Straßenlärm. Das gilt inzwischen als überholt – auch, weil der Güterverkehr per Schiene zunimmt und mehr Hochgeschwindigkeitszüge unterwegs sind.

Anlage/n:

2138 - Bürgerantrag - Anlage 1

2138 - Nichtöffentliche Anlage 2