

Der Oberbürgermeister

I/01-011-20-06-kr

Dezernat/Fachbereich/AZ

02.05.13

Datum

Beratungsfolge	Datum	Zuständigkeit	Behandlung
Bezirksvertretung für den Stadtbezirk II	30.04.2013	Beratung	öffentlich
Rat der Stadt Leverkusen	13.05.2013	Entscheidung	öffentlich

Betreff:

Gütergleisverlegung in Opladen als Teststrecke für innovativen Lärmschutz

- Antrag der Fraktion BÜRGERLISTE vom 22.03.13
- Stellungnahme der Verwaltung vom 22.04.13 (s. Anlage)

„1. Durch ETCS-Level 1, ESTW Solingen und der Gütergleisverlegung erfolgt keine Erhöhung der Leistungsfähigkeit im Streckenabschnitt Opladen.

2. Die Überschreitung der zulässigen Grenzwerte der Gütergleisverlegung ist nur sehr punktuell (einzelne Häuser) und nur im geringen Umfang (Überschreitung der Grenzwerte) vorhanden. Die punktuellen Überschreitungen können mit dem Einsatz von passiven Schallschutz (Fenster/Lüftung) bereits so reduziert werden, dass die Grenzwerte nicht mehr überschritten werden. Mit dem aktiven Schallschutz, z.B. einer Schallschutzwand, können einzelne Überschreitungen zwar wesentlich höher reduziert werden, andere Überschreibungsbereiche (ab der 3. Etage) könnten aber nicht reduziert werden. Hierdurch würde der aktive Schallschutz zwar wesentlich kostenintensiver sein, aber der Wirkungsbereich bei den Betroffenen ist erheblich geringer. Diese Problematik wird in den Antragsunterlagen der Planfeststellung (PF) mit einer Kosten-Nutzen-Analyse dargestellt.

3. Im Rahmen der PF können grundsätzlich nur Maßnahmen zur Schallreduzierung bewertet werden, die in der Schall 03 enthalten sind. Daher wurden die innovativen Schallschutzmaßnahmen im Rahmen des Konjunkturpaket II (KP II) nicht in den Bereichen als Pilot eingesetzt, wo ein gesetzlicher Anspruch zum Lärmschutz (keine wesentliche Änderung der Schienenanlage) vorlag. Unabhängig von der bisherigen Aufnahme in der Schall 03 ist es richtig, dass so näher man an eine Schallquelle herangeht, desto höher ist der Nutzen (Lärmreduzierung) bei gleichzeitiger Verkleinerung des Aufwandes (z.B. niedrige SSW).

4. Zusätzliche bzw. neue Maßnahmen (hierzu zählen auch die PLUS-Elemente und KP II-Maßnahmen) können im Rahmen eines gesetzlichen Anspruches nur als ON-TOP-Maßnahme verwendet werden, da der (vorgeschriebene) Nachweis einer wirksamen Schallreduzierung noch nicht vorliegt.

5. Für das sogenannte PLUS-Element bedeutet dies bei einem Einsatz im Zusammenhang mit der Gütergleisverlegung, dass trotzdem zusätzlich die passiven Schallschutzmaßnahmen durchzuführen sind. In einer PF können aber auch im Beschluss nur Maßnahmen aufgenommen werden, die in der Schall 03 hinterlegt sind. Da es sich dann nicht gem. PF-Beschluss um eine Voraussetzung zum Bau der Gütergleisverlegung (GGV) handeln würde, bezweifle ich, dass hierzu Fördermittel im Rahmen der GGV in Anspruch genommen werden dürfen. Bei mit Bindemitteln finanzierten Maßnahmen wäre eine Förderung ausgeschlossen und die Herstellung der PLUS-Elemente müsste mit Eigenmitteln durchgeführt werden.

6. Sollten die PLUS-Elemente im Rahmen der GGV ON-TOP eingesetzt werden, würde dies zu einer Kostensteigerung im Projekt führen, die nach den vorliegenden Unterlagen noch nicht abschließend eingeschätzt werden kann.

7. Die PLUS-Elemente besitzen zurzeit noch keine Pilot-/Einzel- oder Serienzulassung. Diese Zulassungen sind jedoch zwingend erforderlich für den Einsatz im Eisenbahnbetrieb. Sollte dennoch ein Einbau ohne Zulassung im Bereich der GGV erfolgen, kann die Abnahme und Inbetriebnahme der GGV nicht erfolgen, so dass ein erheblicher - nicht einschätzbarer - Verzug in der Umsetzung der GGV erfolgen kann.

8. Im Rahmen des KP II wurden im RB West mehrere Pilotanlagen innovativer Schallschutz in den Jahren 2008/2009 beauftragt. Die letzten Zulassungen zur Betriebserprobung wurden im Jahre 2013 erteilt.

9. Das Zulassungsverfahren ist vom Hersteller einzuleiten und zu finanzieren. Solange keine Zulassung bzw. Zustimmung zur Betriebserprobung vorliegt, dürfen für die PLUS-Elemente keine Fördermittel (hier Kenntnisstand Bundesmittel) in Anspruch genommen werden, so dass eine Vorfinanzierung erforderlich wird. Sollte keine endgültige Zulassung im Rahmen der Betriebserprobung erzielt werden, kann die Vorfinanzierung auch nicht zu einem späteren Zeitpunkt in Fördermittel umgewandelt werden.

10. Die Wirkungsweise der PLUS-Elemente vereinbart augenscheinlich die Wirkungsweise einer niedrigen Schallschutzwand und den Einsatz einer Photovoltaikanlage auf einer Gabionenwand (Verzahnung Lärmschutz und Stromerzeugung). Beide vorgenannten Maßnahmen sind in der Betriebserprobung. Um grundsätzlich den Nachweis der Wirksamkeit erzielen zu können, ist es erforderlich, eine Pilotanlage aufzubauen, um die entsprechenden Messverfahren zur Wirksamkeit (vorher/nachher) durchführen zu können. Hierbei stellt sich jedoch die Frage, inwieweit das Interesse der Herstellers (Folge-Auftragsaquisition) das öffentliche Interesse übersteigt, so dass die Pilotanlage vom Hersteller finanziert werden sollte.

11. Der Einsatz der PLUS-Elemente im Bereich der GGV ist - unabhängig der Problematik Finanzierung, Zulassung - aus meiner Sicht nicht geeignet, da in diesem Bereich Rangierbewegungen (Gleisanschluss Bender) stattfinden. In dem potentiellen Einbaubereich müssen Rangierarbeitswege hergestellt werden, auf dem sich das Rangierpersonal bewegen muss. Die PLUS-Elemente würden im Arbeitsraum aus meiner Sicht eine Gefährdung darstellen im Sinne der Unfallverhütung im Gleisbereich. Vergleichbare Fälle hatten wir bereits mit dem nicht zustande kommenden Pilot-Einsatz von "niedrigen Beleuchtungsanlagen", die in etwa gleicher Höhe der PLUS-Elemente eingesetzt werden sollten. Der Einsatzbereich der PLUS-Elemente in Bahnhöfen mit Zugbildung und Bahnsteiganlagen sollte daher ausgeschlossen werden.

12. Ein Piloteinsatz unmittelbar am Gleis auf der freien Strecke muss zwingend im Vorfeld mit dem EBA (vgl. aufgeständerte Kabelführungssysteme) abgestimmt werden. In besonderen Betriebssituationen ist es ggf. erforderlich, einen Zug zu evakuieren. Die Evakuierung ist mit dem Einsatz von PLUS-Elementen erschwert, so dass der Einsatzort mit dem EBA abgestimmt sein muss.

13. Um die Zulassungs- und Sicherheitsproblematik ausschließen zu können, sollten für den kurzfristigen 1. Erprobungs-/Aufbau-/Versuchszustand Bereiche außerhalb des unmittelbaren Eisenbahnbetriebes ausgewählt werden. Hierzu würden sich aus meiner Sicht u.a. Gabionenwände ("hohe Bauausführung" zum Nachweis der Stromerzeugung vorbehaltlich der statischen Berechnungen) oder "Fremdgelände" an vorhandenen Straßen, Wegen, Plätzen ("niedrige Bauausführung" zum Nachweis Lärminderung) anbieten."

Aus Sicht der Verwaltung ist diese Stellungnahme nachvollziehbar. Das vorgeschlagene Pilotprojekt kann aus den oben dargestellten Gründen nicht empfohlen werden.

Hinweis zur Abschaffung des Schienenbonus

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

gez. Terlinden