



		Vorlagen-Nr.	Datum
<b>Verwaltungsvorlage</b>	<b>öffentlich</b>	<b>05 - 15 0560/2011</b>	<b>25.10.2011</b>

Betreff

Lärmschutz/Lärmbelästigung durch die Betuwe;  
hier: Antrag von Herrn Nellissen, Ratsmitglied

Beratungsfolge

Ausschuss für Stadtentwicklung	22.11.2011
--------------------------------	------------

**Beschlussvorschlag**

Der Ausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis.

## **Sachdarstellung :**

Der Rat hat in seiner Sitzung am 18.10. 2011 die vorliegende Anfrage des Ratsmitgliedes Bernd Nellissen in den Ausschuss für Stadtentwicklung verwiesen.

Zur Richtigstellung der Eingangsstatements in der Anfrage ist folgendes zu bemerken:

Die Deutsche Bahn hat, entgegen früherer Äußerungen, angekündigt, dass sie das Planfeststellungsverfahren zur Blockverdichtung nahezu zeitgleich mit dem Planfeststellungsverfahren zur Anlage des 3. Gleises durchführen will und dass der bauliche Lärmschutz – abgesehen von einigen ausgewählten Abschnitten - erst im Zuge der Bauarbeiten zum 3. Gleis eingerichtet werden soll. Sie begründet die Reihenfolge der Maßnahmen damit, dass der Bau von Lärmschutzwänden zu einem früheren Zeitpunkt die Bauarbeiten zur Anlage des 3. Gleises behindern würde. Nur an ‚ausgewählten Abschnitten‘ wo dies nicht zuträfe (wenn z.B. nur einseitig auf der dem 3. Gleis gegenüberliegenden Seite aktiver Lärmschutz eingerichtet werden soll) werde man die Lärmschutzwände schon früher errichten können.

Der Ausbau der Strecke 46/ 2 soll nach Aussagen der Bahn so schnell wie möglich nach der Planfeststellung realisiert werden. Die Abschnitte die ins Verfahren gehen sollen, sind: einer in Oberhausen, einer in Rees-Haldern und der Emmericher Abschnitt 3.3 zwischen Praest und dem Schwarzen Weg. Der Abschnitt auf Reeser Stadtgebiet geht lt. Stadt Rees und Bezirksregierung Anfang Januar 2012 in die Offenlage, so dass wenig später auch mit der Verfahrenseröffnung auf Emmericher Stadtgebiet zu rechnen ist.

Nach Aussage des Eisenbahnbundesamtes (Eba) basiert das Planfeststellungsverfahren im Bereich der Stadt Emmerich auf folgenden Zugzahlen (Prognosehorizont 2025, nach Anlage des 3. Gleises):

Im Abschnitt Wesel bis Emmerich ist danach mit 289 Zügen zu rechnen, im Abschnitt Emmerich bis Landesgrenze mit 230 Zügen. Die durchschnittliche Kapazität der Strecke Oberhausen bis Landesgrenze wird nach dem dreigleisigen Ausbau lt. Bundesverkehrswegeplan (Bvwp 2003) durchschnittlich bei 346 Zügen liegen, während die maximale Kapazität der Strecke mit 388 Zügen pro Tag angegeben wird.

Wie bei der letzten Zusammenkunft der Arbeitsgemeinschaft der Kommunen berichtet wurde, ist die Zahl von 600 Zugbewegungen pro Tag völlig unzutreffend, hat sich aber ggfs. in die Diskussion eingeschlichen als ein niederländischer Hafenbetreiber kürzlich von 600.000 Containern im Endausbau sprach, die auf der Betuwelinie befördert werden sollen. Geht man von den derzeit üblichen 44 Containern pro Zugeinheit aus, bedeutete dies im Mittel 37 – 38 Züge pro 24-Stunden.

Nun zur Beantwortung der im Antrag gestellten Fragen:

### **1. zum Ergebnis der Lärmschutzmessungen**

An der Strecke Oberhausen – Landesgrenze wurden 2 Meßstationen errichtet, eine in Hamminkeln und eine in Voerde. Geplant war eine fortlaufende Videoaufzeichnung der Einzelereignisse zur Identifizierung der jeweiligen Zugart, -geschwindigkeit und Zuglänge, sowie die Messung der Lärmemission. Auftraggeber für die nördliche Messstation war die Stadt Hamminkeln, den Auftragsumfang formulierte man deckungsgleich mit der Beauftragung in Voerde, um ein deutlich günstigeres Angebot zu erzielen. In der Beauftragung enthalten war nur die Erfassung der Rohdaten sowie die Zusammenfassung der täglichen Datenfülle auf einen Tages- und einen Nachtmittelwert, der in der Folge von der Stadt Hamminkeln den angeschlossenen Kommunen (Rees und Emmerich) zur Veröffentlichung auf ihrer Homepage (vgl. auch dort) weitergeleitet wurde. Nach Auswertung der bisher vorliegenden Ergebnisse liegt der gemittelte Wert über die vergangenen

Meßperiode von 10 Monaten am Tage bei 67 db(A) und in der Nacht bei 65 db(A). Abgesehen von den Monaten Juli und August 2011 liegen alle Monatswerte bei Tag zwischen 65 und 70 db(A), in der Nacht zwischen 64 und 68 db(A). Die Tagesmittelwerte differieren von 56 bis 71 db(A), sieht man einmal von einer einwöchigen Periode (30.07.-04.08) ab in der die Werte um die 100 db(A) lagen; die Nachtmittelwerte differieren zwischen 50 und 70 db(A). Die Messungen werden noch bis Ende des Jahres fortgesetzt. Es sollte allerdings nicht unerwähnt bleiben, dass der Emissionspegel einer Strecke nach Schall – 03 auf der Grundlage von Jahresmittelwerten bestimmt wird, der also erst nach Ablauf eines Jahres ermittelt werden kann.

## **2. Konsequenz aus den ermittelten Werten**

Die Verwaltung wird in den anstehenden Planfeststellungsverfahren die ermittelten Werte zum Anlass nehmen, um die von der DB-AG im Verfahren eingestellten Schallpegelberechnungen der IST-Situation auf ihre Plausibilität hin zu prüfen.

## **3. Forderungen der Stadt Emmerich zum sofortigen effektiven Lärmschutz**

Die Stadt Emmerich am Rhein hält Forderungen zum sofortigen, effektiven Lärmschutz, wie z.B. nach einem Nachtfahrverbot, aufgrund fehlender normativer Grundlagen für nicht durchsetzbar.

## **4. Information der Bürger**

Die Stadtverwaltung Emmerich wird in bewährter Weise auch weiterhin ihre Bürger informieren. Die Stadtverwaltung kann keine juristische Einzelberatung ihrer Bürger vornehmen. Genauso wenig wird die Verwaltung ihren Unmut über Protestaktionen formulieren. Stattdessen wird die Stadt Emmerich am Rhein jeden noch so geringen Dissens im Rahmen ihrer Stellungnahme in den anstehenden Planfeststellungsverfahren vorbringen. Die Öffentlichkeit wird vor Beginn des Verfahrens in einer größer angelegten Veranstaltung von der DB AG informiert werden. Im Anschluss daran wird während der Offenlage im Rathaus für jeden Bürger die Möglichkeit geben, Karten, Pläne und Gutachten einzusehen. Im Bedarfsfall kann man sie sich von Mitarbeitern der Verwaltung erläutern zu lassen, bzw. eine Stellungnahme dort zu Protokoll geben. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass die Stadt Emmerich am Rhein nicht Herrin des Verfahrens ist.

## **5. Bewertung der Reihenfolge: erst Blockverdichtung, dann Lärmschutz**

Grundsätzlich wird die Realisierung der vorgezogenen Blockverdichtung vor der Errichtung von Lärmschutzeinrichtungen auf kommunaler Ebene abgelehnt, da sie den Regelungen widersprechen, die in der Finanzierungsvereinbarung vom 06. Juni 2002 getroffen wurden. Technischen Widrigkeiten, wie sie bereits eingangs der Vorlage dargestellt wurden, ist natürlich Rechnung zu tragen.

Ob die Blockverdichtung jedoch unmittelbar zu einer sprunghaften Steigerung der Zugverkehre führen wird, bleibt abzuwarten, da die DB AG im Verfahren die Einhaltung bestimmter Lärmwerte gewährleisten muss und erst die Lärmschutz-einrichtungen eine entsprechende Auslastung der Strecke möglich machen.

Zu diesem Sachverhalt wird die Stadt im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens Stellung beziehen.

## **6. Wie schützt die Stadt ihre Bürger vor den gesundheitsschädigenden Auswirkungen des Bahnlärms ?**

Die Stadt wird im Rahmen der anstehenden Planfeststellungsverfahren die normativ gesetzten Möglichkeiten ausschöpfen, um ihre Bürger vor einer drohenden Verlärmung zu schützen.

### **Finanz- und haushaltswirtschaftliche Auswirkungen :**

Die Maßnahme hat keine finanz- und haushaltswirtschaftlichen Auswirkungen.

Die Maßnahme steht im Einklang mit den Zielen des Leitbildes, Kapitel 1.3

In Vertretung

Dr. Wachs  
Erster Beigeordneter

Anlage/n:  
Anlage zu Vorlage 05-15 0560