

B e s c h l u s s v o r l a g e

für den
öffentlichen Sitzungsteil

| | |
|-------------------|--|
| Gremium und Datum | Planungs- und Verkehrsausschuss am 21.06.05 |
|-------------------|--|

| | |
|--------------------|---|
| Tagesordnungspunkt | Planfeststellungsverfahren zur S-Bahnlinie 13, Planfeststellungsabschnitt 1, Troisdorf – Sankt Augustin/Menden, Erörterung der Anregungen und Bedenken |
|--------------------|---|

Beschlussvorschlag:

Der Planungs- und Verkehrsausschuss beschließt, die Verwaltung zu beauftragen, zusammen mit den Städten Troisdorf und Sankt Augustin im Erörterungstermin für einen Brückenneubau einzutreten.

Vorbemerkungen:

Die Belange des Rhein-Sieg-Kreises zum Bau der S 13, Planfeststellungsabschnitt 1, wurden in der interfraktionellen Arbeitsgruppe des Planungs- und Verkehrsausschusses am 24.03.2004 sowie im Umweltausschuss am 09.03.2004 erörtert. Mit Schreiben vom 29.03.2004 hatte die Verwaltung ihre Stellungnahme im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens abgegeben. Diese Stellungnahme wurde vom Kreisausschuss am 29.03.2004 bestätigt.

Erläuterungen:

Für den 14.06.2006 hat die Bezirksregierung Köln alle betroffenen Behörden zu einem „verfahrenslenkenden Gespräch“ eingeladen. Sollte sich hier ein neuer Sachverhalt ergeben, wird die Verwaltung in der Sitzung hierüber mündlich berichten.

Am 27.06.2005 wird der Erörterungstermin für die betroffenen Gebietskörperschaften und Behörden stattfinden. Dort wird die Stellungnahme des Rhein-Sieg-Kreises vom 29.03.2004 sowie die der Städte Troisdorf und Sankt Augustin verhandelt. Die privaten Einwendungen werden am 28.06.2005 erörtert. Die Bahn hat dem Rhein-Sieg-Kreis vorab ihre Gegenäußerung zugesandt. In dieser Gegenäußerung (siehe Anhang 1 zur Anlage) lehnt die Bahn die Hauptforderung aus der Region, Abriss der alten Siegbrücke und Bau einer neuen Brücke, als einzige Lösung, um den Erfordernissen des Natur- und Schallschutzes gerecht zu werden, ab.

Die Bahn ist aber zu Zugeständnissen bereit. So soll eine Kostenübernahmebereitschaft des Eisenbahn-Bundesamtes zum Einbau elastischer Lager vorliegen. Diese Maßnahme würde die Schallübertragung von den Gleisen auf die Brückenkonstruktion mindern, eine Reduzierung des Emissionspegels in Höhe von ca. 5 dB(A) bewirken und ca. 5 Mio. Euro kosten.

Bisherige Beschlusslage in den Städten Sankt Augustin und Troisdorf sowie dem Rhein-Sieg-Kreis ist die gemeinsame Forderung zugunsten einer neuen 3-gleisigen Brücke. In Sankt Augustin wurde dieser Beschluss am 24.05.2005 trotz des Angebots der Bahn bestätigt. In Troisdorf wird die abschließende Beratung im Rat und die Positionierung für die Verhandlung im Erörterungstermin am 21.06.2005 stattfinden.

Wie im Beschlussvorschlag bereits formuliert, empfiehlt die Verwaltung dem Planungs- und Verkehrsausschuss, die gemeinsame Forderung des Brückenneubaus aufrecht zu erhalten. Die Gründe hierfür sind:

1. **Den Belangen des Natur- und Landschaftsschutzes wurde nicht Rechnung getragen.**
Das betroffene Areal der Siegaue ist inzwischen Naturschutzgebiet. Trotz der hohen Vorbelastung hat das Vermeidungs-/Minderungsgebot für neue Eingriffe höchste Priorität. Dies wurde missachtet.
2. **Das Hauptargument der Bahn, ein Neubau einer dreigleisigen Brücke wäre wesentlich teurer, wird bestritten.**
Zusammen mit den Städte Troisdorf und Sankt Augustin hat der Rhein-Sieg-Kreis die Kostenschätzung der Bahn im Rahmen des vorgenommenen Variantenvergleichs gutachterlich prüfen lassen. Demnach ist die Vorzugsvariante der Bahn als zu günstig und eine neue dreigleisige Brücke als zu teuer befunden worden. Eigene Berechnungen zeigen, dass beide Varianten weitgehend die gleichen Kosten erzeugen, wenn die ca. 5 Mio. Euro statt in die Brückensanierung in den Neubau fließen würden. Der wirtschaftliche Vorteil der Bahn, statt einer Nachkriegsbrücke einen Neubau zu haben mit höherer Restnutzungsdauer, geringerer Instandhaltungskosten etc. wurde hierbei noch nicht mit eingerechnet.
3. **Beim Lärmschutz gibt es nur leichte Verbesserungen.**
Durch den Gutachter der Stadt Troisdorf wurde ermittelt, dass die Züge auf der Brücke ca. 10-15 dB(A) höhere Schallemissionen erzeugen als auf der freien Strecke. Die konkrete Wirkung des von der Bahn nun vorgeschlagenen Einbaus von elastischen Lagern kann im Vorfeld nicht beziffert werden, aus Erfahrung anderer Brückensanierungen werden laut Aussage der Bahn ca. 5 dB(A) Minderung erreicht. Dies bedeutet, dass lediglich die Spitzenbelastungen wegfallen würden. Die Fahrt der Züge über die Brücke würde auch nach der Sanierung erhebliche Schallemissionen erzeugen, die akustisch doppelt so laut wahrgenommen werden würden, wie die Fahrt auf der freien Strecke.
Die Zusage einer Ausweitung des passiven Schallschutzes, um den verbleibenden erhöhten Lärm der Brücke „auszugleichen“, erzeugt im Übrigen weitere Kosten, die bisher im Kostenvergleich nicht berücksichtigt wurden. Ein Schutz des Außenbereichs (Balkone, Gärten, Naherholungsgebiet Siegaue) erfolgt mit diesem passiven Schallschutz nicht. Die heute hier vorhandene schlechte Lebensqualität wird weitgehend zementiert.

Insgesamt werden die Aussichten auf Durchsetzung der gemeinsamen Forderungen als positiv eingeschätzt. Die bisherige Kritik an den Planungen der Bahn lässt erste Erfolge erkennen. Das im Rahmen der Stellungnahme durch die Kanzlei Lenz und Johlen vorgelegte Rechtsgutachten sowie die aktuellen Zugeständnisse der Bahn zeigen, dass die gemeinsamen Forderungen berechtigt sind. So wird offensichtlich auch der Bahn bewusst, dass das starre Festhalten an der formalen Berechnungsvorschrift für den Lärm (SCHALL 03) angesichts der erheblichen und unstrittigen Abweichung zur realen Lärmbelastung bei möglichen Klagen von Anwohnern rechtlich nicht haltbar sein dürfte.
Die Verwaltung geht im Übrigen davon aus, dass dieser erste Teilerfolg auch für den Fall erhalten bleibt, wenn weitergehende Forderungen scheitern sollten.

Zur Sitzung des Planungs- und Verkehrsausschusses am 21.06.05

Im Auftrag