

Beschlussvorlagefür den
öffentlichen Sitzungsteil

Gremium	Datum	Zuständigkeit
Kreistag	26.04.2007	Entscheidung
Kreisausschuss	23.04.2007	Vorberatung
Planungs- und Verkehrsausschuss	19.03.2007	Vorberatung

Tagesordnungs- Punkt	Resolution des Kreistages zur Minderung des Bahnlärms im Mittelrheintal
-------------------------	--

Beschlussvorschlag:

Der Planungs- und Verkehrsausschuss bittet den Kreisausschuss, dem Kreistag vorzuschlagen, folgende Resolution zu verabschieden:

Der Rhein-Sieg-Kreis fordert die Bundesregierung und die Deutsche Bahn AG auf, über das bestehende Lärmsanierungsprogramm hinaus weitere Maßnahmen zur Verringerung der Lärmbelastung, insbesondere durch den Schienengüterverkehr, zu ergreifen. Hierzu sind alle technischen, wirtschaftlichen und rechtlichen Rahmenbedingungen zu prüfen, anzupassen und in effektive Schutzmaßnahmen umzusetzen.

Hierzu sind folgende Maßnahmen zur Lärminderung kurzfristig umzusetzen:

- Förderung für freiwillige Modernisierung von altem Wagenmaterial
- Ausweitung der „Besonders überwachten Gleise“ im Rheintal durch den Netzbetreiber
- Förderung und Umsetzung von geräuscharmer Güterverkehrstechnik durch eine Öffnung des Lärmsanierungsprogramms für den Lärmschutz an der Quelle, wie etwa die Förderung der Umrüstung der veralteten Graugussbremsen hin zur K-Sohlen-Bremstechnik.
- Kurzfristige Entwicklung und Einführung eines gestaffelten Trassenentgeltes in Abhängigkeit von der Lärmemission des eingesetzten Wagenmaterials und dem Stand der Wagentechnik sowie zweckgebundene Mittelverwendung.
- Förderung und Einsatz lärmindernder und schwingungsdämpfender Materialien und Techniken für die Schieneninfrastruktur bei Neubau-, Umbau- und Erneuerungsmaßnahmen
- Konsequente Umsetzung noch ausstehender Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen des bestehenden Lärmsanierungsprogramms für das Rheintal

Die kurzfristig möglichen Maßnahmen sind vorrangig umzusetzen. Da allerdings ein umfassender Lärmschutz erst zum Tragen kommt, wenn alle Fahrzeuge, die im innereuropäischen Netz verkehren, festgelegten Emissionsregelungen unterliegen, sind darüber hinaus Lösungen auf europäischer Ebene zu finden. Hier sind insbesondere gemeinsame Strategien zu entwickeln, die auf die Umsetzung europaweiter Grenzwerte für Lärmemissionen des Schienenverkehrs sowie auf die Einführung eines europaeinheitlichen, lärmabhängigen Trassenentgeltes hinzielen.

Vorbemerkungen:

Aufgrund der allgemein hohen Lärmbelastungen durch den Bahnverkehr im Mittelrheintal sowie den hinzukommenden Lärm vor allem an der linksrheinischen Bahnstrecke durch das steigende Güterzugaufkommen hat sich von Köln bis Wiesbaden eine Interessensgemeinschaft gebildet, die in zwei Arbeitsrunden eine gemeinsame Resolution erarbeitet hat. Diese Resolution wird am 28.03.2007 in Koblenz pressewirksam durch die Mitglieder der Interessensgemeinschaft (derzeit über 25 Städte, Gemeinden und Kreise) unterzeichnet. Der Rhein-Sieg-Kreis hat wie die kreisangehörigen Städte Bornheim, Troisdorf, Sankt Augustin, Königswinter und Bad Honnef mitgewirkt. Parallel soll diese Resolution von den Räten/Kreistagen verabschiedet werden.

Erläuterungen:

Im Mittelrheintal bündeln sich die Verkehrswege auf engstem Raume und bedeuten für die Bewohner eine außergewöhnliche Belastung. Die Schienenstrecken zwischen Köln/ Bonn und Mainz/ Wiesbaden mit ca. 80 Güterzügen links- und ca. 250 Güterzügen rechtsrheinisch innerhalb von 24 Stunden stellen dabei seit Jahrzehnten als höchstfrequentierter Güterverkehrskorridor Deutschlands eine der wesentlichen Hauptbelastungsquellen dar. Eine Prognose der Deutsche Bahn AG geht sogar von einer weiteren Steigerung des Güterzugverkehrs um ca. 20 % bis zum Jahr 2015 aus. Die hohe Auslastung der Streckenkapazitäten führt in Verbindung mit der historisch bedingten Streckenführung durch die Ortslagen zu einer unerträglichen Belastung der Anlieger, insbesondere auch durch die zunehmende Frequentierung der Trasse durch Güterzüge in den sensiblen Nachtstunden.

In dem im Jahr 1999 erstmalig vom Bund aufgelegten Lärmsanierungsprogramm für bestehende Schienenstrecken wurden die Strecken entlang des Mittelrheintals als „vordringlichste Härtefälle“ eingestuft. So konnten aus den Mitteln des Lärmsanierungsprogramms bislang aktive Schallschutzmaßnahmen wie Lärmschutzwände sowie passive Maßnahmen wie der Einbau von schalldämmenden Fenstern, Lüftungsanlagen etc. in vielen Städten und Gemeinden entlang des Rheintals umgesetzt werden.

Die Erfahrung der Rheinschienenanlieger, bei denen die Maßnahmen zur Lärmsanierung bereits vollständig umgesetzt wurden, zeigt jedoch, dass diese bei weitem nicht ausreichen, um eine angemessene und umfassende Lärmreduzierung zu erreichen, die die Lebensqualität der Anlieger und die touristische Attraktivität des als „Weltkulturerbe“ ausgezeichneten Rheintals sichert. Oftmals werden aus verschiedenen Gründen keine durchgehenden und oftmals nur einseitige Lärmschutzwände entlang der Schiene eingebaut.

Die Unterzeichner der Resolution begrüßen und unterstützen grundsätzlich das von der Bundesregierung erklärte und ökologisch sinnvolle Ziel, den Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern!

Die weitergehende Sicherung der Lebensqualität im Mittelrheintal kann jedoch nicht alleine durch passive Maßnahmen und aus Kostengründen, aber auch aus stadtgestalterischen Gründen, nicht durch den durchgängigen Bau von Lärmschutzwänden erfolgen, so dass das Problem vorrangig

an der „Quelle“ zu lösen ist. Durch eine Lärminderung an der Quelle, z.B. durch den Einsatz leiserer Fahrzeuge und Verbesserungen der akustischen Gleisqualität kann perspektivisch dazu beigetragen werden, eine flächendeckende Lärminderung zu erzielen und langfristig den Lärmsanierungsbedarf zu reduzieren.

Bewertung durch die Verwaltung:

Die Hauptforderung, die Schallemissionen vor allem durch modernere Güterzugtechnik zu verringern, stellt einen Paradigmenwechsel gegenüber der bisherigen Strategie, die Bevölkerung vornehmlich durch Schallschutzwände und –fenster zu schützen, dar. Dies ist langfristig eine Erfolg versprechende Vorgehensweise und führt auch auf anderen Strecken (z.B. Siegtalstrecke) zu einer Verringerung der Lärmbelastung. Aufgrund der hohen Kosten kann z.B. eine Modernisierung der Güterverkehrstechnik allerdings nur schrittweise erfolgen. Deshalb sind hierdurch keine kurzfristigen Erfolge zu erwarten und weiterhin Schallschutzwände an besonders kritischen Bereichen notwendig.

Bundesverkehrsminister Tiefensee hat in einer Presseerklärung am 02.02.2007 die Reduzierung des Bahnlärms an der Quelle als Ziel der Bundesregierung erklärt. Auch auf EU-Ebene wird derzeit die Bezuschussung der Umrüstung von Güterwagen diskutiert, so dass die Resolution hier unterstützend wirkt.

Zur Sitzung des Planungs- und Verkehrsausschusses am 19.03.2007

Im Auftrag