



FS
29/2

Dr. 29/2-16

Rhein-Sieg-Kreis
Amt für Kreisentwicklung und Mobilität
Herrn Amtsleiter Dr. Mehmet Sarikaya
Kaiser-Wilhelm-Platz 1
53721 Siegburg

Referat LA 18
Lärmschutz Umweltschutz und
Forschungsangelegenheiten
im Eisenbahnbereich,
Deutschlandtakt,
übergreifende Aufgaben
im Schienenverkehr
HAUSANSCHRIFT
Invalidenstraße 44
10115 Berlin
POSTANSCHRIFT
11030 Berlin
TEL +49 (0)30 18-300-4185
FAX +49 (0)30 18-300-807-4185

Ref-LA18@bmvi.bund.de
www.bmvi.de

Betreff: Lärmsanierung im Rhein-Sieg-Kreis

Bezug: Ihre Mail vom 11.02.2016
Aktenzeichen: 5185.6/16
Datum: Berlin, 23.02.2016
Seite 1 von 3

Sehr geehrte Damen und Herren,

bezugnehmend auf Ihre Mail vom 11.02.2016 beantworten wir Ihre Fragen wie folgt:

1. Wann ist mit dem Abschluss der Lärmsanierungen an der linken Rheinstrecke (2630, Abschnitt km 19,0-26,0 und 26,0-26,9) zu rechnen?

Im Lärmsanierungsabschnitt Bornheim-Sechtem werden zurzeit die schalltechnischen Gutachten erstellt. Nach Auskunft der DB Netz AG ist mit einer Realisierung von Schallschutzmaßnahmen vor 2019 nicht zu rechnen.

2. Die Abschnitte der rechten Rheinstrecke (2324 in Troisdorf und Spich) haben im Jahr 2003-2004 Maßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge durch die NBS Köln-Rhein/Main erhalten. Die Siegbrücke soll erst im Zuge des Baus der S13 schalltechnisch saniert werden. Welche Maßnahmen wurden an der rechten Rheinstrecke (2324, Abschnitt km 81,0-82,9, 83,3-83,5 [Siegbrücke] und 77,5-79,1) im Rahmen der Lärmsanierung bis zum 30.08.2015 durchgeführt?

Da in diesem Bereich im Zuge des Neubaus der S 13 Lärmvorsorge-maßnahmen erforderlich werden können, wurden dort bislang keine Lärmsanierungsmaßnahmen geplant oder durchgeführt. Nach Auskunft der DB Netz AG werden in Verbindung mit dem Projekt S 13 beidseits der Strecke ca. 15,7 km Schallschutzwände errich-





Seite 2 von 3

tet werden. Mit der Umsetzung der passiven Schallschutzmaßnahmen wurde Anfang dieses Jahres begonnen. Die Umsetzung des Projektes S 13 erfolgt ab Oktober 2016. Aufgrund der Randbedingungen und des komplexen Bauablaufs soll eine Zwischeninbetriebnahme bis Bonn-Beuel bis Ende 2026, die Gesamtinbetriebnahme bis Bonn-Oberkassel bis Ende 2028 erfolgen.

3. Gemäß der aktuellen Lärmkartierung des EBA wird auch an Strecken, wo bereits eine Lärmsanierung durchgeführt wurde, der Zielwert von 60 dB(A) nachts zum Teil deutlich überschritten. Wie ist das zu erklären? Werden hier zusätzliche Maßnahmen geplant?

Für die Lärmkartierung ist eine andere Berechnungsgrundlage vorgegeben. Für Lärmvorsorge und -sanierung gilt gemäß 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung die Schall 03 als Berechnungsvorschrift. Bis Ende 2014 war in den schalltechnischen Berechnungen noch der Schienenbonus anzusetzen. Die Berechnungsgrundlage für die Lärmkartierung sieht den Schienenbonus nicht vor. Dies führt zu einer differierenden Darstellung der Lärmbelastung. Es werden auch nur die aktiven Maßnahmen (Lärmschutzwände) mit ihrer Abschirmwirkung berücksichtigt. Passive Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster) lassen sich in den Isophonenkarten nicht grafisch darstellen. Für die freiwillige Lärmsanierung an Schienenwegen des Bundes galten bis 31.12.2015 die Zielwerte von 60 dB(A) nachts und 70 dB(A) tagsüber. Diese Werte werden in den sanierten Bereichen mit aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen eingehalten.

4. Bei der Lärmaktionsplanung aber auch bei neuen Planverfahren ab dem 01.01.2015 gilt der so genannte Schienenbonus in Höhe von 5 dB(A) nicht mehr, der bisher unterstellte, dass die Betroffenen eine geringere Störwirkung des Lärms ausgehend vom Eisenbahnverkehr empfinden als vom Straßenverkehr. Wird der Schienenbonus weiterhin in der Lärmsanierung angesetzt?

Der Schienenbonus wird seit dem 01.01.2015 auch bei der Lärmsanierung nicht mehr angewandt. Bei der regelmäßigen Fortschreibung des Gesamtkonzepts der Lärmsanierung werden daher auch die bereits sanierten Streckenabschnitte wieder neu in die Betrachtung einbezogen werden. Die vom Bundestag beschlossene Absenkung der Immissionswerte für die Lärmsanierung um 3 dB(A) zum 01.01.2016 wird ebenfalls berücksichtigt. Streckenabschnitte, an denen bei der Fortschreibung erneut Sanierungsbedarf ermittelt wird, werden entsprechend der jeweils neu ermittelten Priorisierungskennzahl als sanierungsbedürftig bei den noch zu sanierenden Streckenabschnitten eingereiht.





Seite 3 von 3

5. Die Siegstrecke (2651) ist im Abschnitt von km 25,5-66,6 mit insgesamt 8,6 km Maßnahmen als Lärmsanierungsabschnitt im Programm aufgelistet. Aktuell wird darüber diskutiert, in noch stärkerem Maße Güterverkehr über die Siegstrecke zu führen und hierfür die bisher eingleisigen Abschnitte auszubauen. Welche Auswirkungen haben diese Diskussionen auf die getroffenen Maßnahmen? Werden für den Ausbau der eingleisigen Abschnitte Maßnahmen gemäß der Lärmvorsorge ergriffen, auch wenn die Strecke ursprünglich (vor dem 2. Weltkrieg) durchgängig zweigleisig war?

Im Rahmen der Mittelrheinstudie des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) wird der Ausbau der Relation Köln-Siegen-Hanau empfohlen. Dies inkludiert den Ausbau der Siegstrecke (2651). Das BMVI hat die Erkenntnisse der Mittelrheinstudie in die Nutzen-Kosten-Analysen im Rahmen der Erstellung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) integriert. Im BVWP werden Ausbaunotwendigkeit und ggf. Ausbaumumfang detailliert. Der Entwurf des BVWP wird gemeinsam mit dem Umweltbericht in der Woche vor Ostern (14.-18. März) vorgelegt werden. Im Anschluss wird die sechswöchige Öffentlichkeitsbeteiligung gestartet. Nach Abschluss der Beteiligung erfolgt der Kabinettsbeschluss. Der BVWP 2015 bildet nach Kabinettsbeschluss die Grundlage für die Ausbaugesetze, die vom Deutschen Bundestag beschlossen werden. Die konkreten Inhalte des BVWP bezüglich der Sieg-Strecke sowie die sich nach der Prognose 2030 ergebenden Zugzahlen sind abzuwarten, bevor die Fragen beantwortet werden können. Die Einordnung als wesentliche Änderung oder Neubau im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes erfolgt in den jeweiligen Planfeststellungsverfahren.

6. Die Strecke der Voreifelbahn (2645) ist nicht im Lärmsanierungsprogramm enthalten. Wie hoch ist die aktuelle Lärmbelastung auch unter Verzicht des Schienenbonus?

Im Nachtzeitraum liegt der Emissionspegel L_{mE} in 25 m Entfernung unter dem Immissionswert für die Lärmsanierung von 57 dB(A). Die Berechnung des L_{mE} ist unabhängig vom Schienenbonus.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag


Sabine Weber

