



<b>Vorlage</b>		Vorlage-Nr:	FB 36/0084/WP15
Federführende Dienststelle:		Status:	öffentlich
Fachbereich Umwelt		AZ:	
Beteiligte Dienststelle/n:		Datum:	12.05.2006
		Verfasser:	FB 36/40
<b>Lärmschutz an den Eisenbahnstrecken in Aachen</b>			
Beratungsfolge:			<b>TOP: __</b>
Datum	Gremium	Kompetenz	
06.06.2006	UmA	Entscheidung	

**Finanzielle Auswirkungen:**

Keine.

**Beschlussvorschlag:**

Der Umweltausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zustimmend zur Kenntnis. Er beauftragt die Verwaltung, mit der DB die Möglichkeiten einer optimalen Inanspruchnahme von Fördergeldern für den passiven Schallschutz abzustimmen.

## Erläuterungen:

# Lärmschutz an den Eisenbahnstrecken in Aachen

Im Jahr 2002 wurde die Bahnstrecke Aachen-Gemmenich in die Dringlichkeitsliste des Lärmsanierungsplanes des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen aufgenommen. Zwischenzeitlich wurden durch ein von der Bahn-AG beauftragtes Ing.-Büro auch die Bahnstrecken Aachen-Köln, Aachen-Brüssel und Hbf Aachen- Bf West lärmtechnisch detailliert untersucht und Lärmschutzmaßnahmen vorgeschlagen.

Die Bahn-AG hat dem Fachbereich Umwelt die nachfolgend aufgeführten Schutzmaßnahmen vorgestellt.

## 1. Strecke Köln-Aachen

- Im Bereich Eilendorf ist das Neubaugebiet auf der bahnrechten Seite bereits durch aktiven Lärmschutz (Schallschutzwand = SSW) geschützt. Die gegenüberliegende Bebauung liegt erheblich höher, die Bahn befindet sich im Einschnitt und geht in Bereich Nirmmerstraße in Dammlage. Wegen des Bahnsteiges muss ein großer Abstand zur Lärmquelle gewählt werden, sodass hier SSW keine sinnhafte Lösung darstellt. Im weiteren Verlauf entfernt sich die Wohnbebauung in Eilendorf auf der bahnlinken Seite immer mehr von der Strecke, sodass auch hier eine SSW nicht sinnvoll ist.
- Auf der Strecke von Köln kommend haben die Untersuchungen wie auch die Ortsbegehungen ergeben, dass an 2 Stellen (SSW) umgesetzt werden kann. Diese Bereiche befinden sich im Aachener Ostviertel entlang des Reichswegs. Es handelt sich um Wandabschnitte mit einer jeweiligen Länge von ca. 200m.
  - a. Die 1. Wand beginnt an der Kreuzung Reichsweg/Düppelstraße und endet kurz vor dem Überführungsbauwerk über die Triererstraße.
  - b. Von Köln kommend beginnt die 2.Wand mittig auf der Höhe des Hauses Rottstraße 4 – 6 und geht in Richtung HBF Aachen bis kurz hinter das Gebäude Hausnummer 73 im Reichsweg.
  - c. Alle anderen Bereiche werden bei Vorliegen der Anspruchsvoraussetzungen mit passivem Schallschutz versehen.
- Der Bereich zwischen Bf Rothe Erde und Hbf Aachen kann wegen der exponierten Lage der Bahn auf einem sehr steilen Damm und der fehlenden notwendigen Breite des Damms nicht mit Schallschutzwänden versehen werden. Die Eingriffe in den Grünbestand wären darüber hinaus erheblich. Im Bereich des Burtscheider Viadukts sind sowohl aus konstruktiv-statischen wie städtebaulichen Gründen Schallschutzwände nicht möglich.

## **2. Strecke Köln-Aachen-West**

Dieser Bereich geht vom Hbf Aachen in Richtung Bf Aachen-West. Für diesen Bereich haben die Untersuchungen ergeben, dass ausschließlich passive Maßnahmen zum Tragen kommen. Im Bereich nach dem Hbf ist das Gebiet zu stark zergliedert, danach sprechen die Lage der Bahn zu der Bebauung und die Ausbildung des Bahnkörpers als Viadukte bzw. Brücken gegen Schallschutzwände. Weiterhin sind wegen der Enge auch sicherheitstechnische Bestimmungen zu beachten, die eine Errichtung von Schallschutzwänden verhindern. Es muss ein konfliktfreier Zu- wie Abgang zu den Gleisanlagen gewährleistet sein.

## **3. Strecke Güterzugstrecke Richtung Belgien**

An dieser Strecke empfiehlt sich im Bereich der Bleiberger Straße von ihrer Einmündung in die Turmstraße bis zum Brückenbauwerk Halifaxstraße eine Schallschutzwand. Die DB plant hier eine Wand von km 0.950 bis km 1.990 der vorgenannten Strecke. Die Wand hätte damit eine Länge von ca. 1000m.

Allerdings sind die Verhältnisse in der Mitte der Wand aufgrund des geringen Abstandes des Gleises von der Grundstücksgrenze der Bahn sehr beengt, sodass in diesem Bereich die Wand nur errichtet werden kann, wenn der dort vorhandene Bürgersteig aufgegeben wird und sich keine Versorgungsträger in diesem Bereich im Bürgersteig befinden. Danach lockert die Bebauung auf, eine Schallschutzwand ist aus Kostengründen nicht mehr vertretbar.

Für den Bereich Welkenrather Straße gelten die Aussagen wie in Abschnitt 2. Hier werden nur passive Maßnahmen umgesetzt. Die Bahn befindet sich hier auf alten Viadukten, die eine Gründung der Wand nicht zulassen. Danach schließt sich eine neuere Bebauung an, die nach den Kriterien der Förderrichtlinie nicht geschützt werden kann. Im weiteren Verlauf befindet sich ein Gewerbegebiet (Weststraße), hier liegen keine oder nur vereinzelt wohngenutzte Gebäude vor.

## **4. Zeitschiene**

Die DB beabsichtigt nunmehr, die Mittel für den vorgestellten Abschnitt 2 (Köln-Aachen-West) beim Eisenbahnbundesamt zu beantragen, so dass hier die passiven Maßnahmen nach Freigabe umgesetzt werden können.

In den beschriebenen Abschnitten 1 und 3 erfolgt die Beantragung dieser Mittel erst, wenn auch die Mittel für die Planung und Umsetzung der Schallschutzwände beantragt werden. Dies wird nicht vor dem Jahre 2008 erfolgen, da zurzeit die zur Verfügung stehenden Mittel des Bundes durch laufende Projekte gebunden sind.

Ein Anspruch auf Umsetzung bestimmter Maßnahmen besteht nicht.

## **5. Akzeptanz passiven Schallschutzes steigern**

Angesichts der hohen Anzahl anspruchsberechtigter Hauseigentümer (insgesamt 960 betroffene Objekte) und der Bedeutung der Maßnahmen für die Wohnqualität beabsichtigt die Verwaltung, mit der DB die Möglichkeiten einer intensiven Eigentümerberatung abzustimmen. Nach Erfahrungen der DB liegt die Quote der tatsächlichen Inanspruchnahme von passivem Schallschutz mit 30% sehr niedrig, obwohl die prozentuale Förderung bei 75 % der Investitionen liegt. Dies dürfte im wesentlichen auf die Eigentümer - Mieter Problematik zurückzuführen sein.

Angesichts der nicht nur aus Sicht des Lärmschutzes sondern häufig auch aus Sicht des Energieverbrauches / der Nebenkosten (Einfachverglasung) gegebenen Handlungsbedarfes beabsichtigt die Verwaltung, die Eigentümer gezielt über sonstige Förderprogramme zur Wohnungsmodernisierung bzw. Energieeinsparung sowie über relevante Fragen zum Mietzins zu unterrichten. Hierdurch soll die Mitwirkungs- bzw. Investitionsbereitschaft weiter gesteigert werden.

### **Anlage:**

Lärmsanierungsmaßnahmen Bahn