

DB Netz AG • Brügelmannstr. 16-18 • 50679 Köln

Stadt Köln
Bürgeramt kalk
Kalker Hauptstr. 247-273
51103 Köln

Eingang 21. Mai 2010

Bürgeramt Kalk
Köln 05 3 15 000DB Netz AG
Regionalbereich West
Produktionsdurchführung Köln
Planung und Steuerung
Brügelmannstr. 16-18
50679 Köln
www.db.deAndreas Wolsdorff
Telefon 0221 -1413706
Telefax 0221 -1413901
Mobil 0160 -97421890
andreas.wolsdorff@deutschebahn.com
Zeichen I.NP-W-D-KÖL (P) Wd

19.05.2010

**Sitzung der Bezirksvertretung Kalk am 10.12.2009, TOP 9.2.1
Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die grünen vom 03.12.2009 betr. Lärmschutz am
Rangierbahnhof Köln-Kalk**Sehr geehrter Herr Menne,
sehr geehrte Damen und Herren,

der Beantwortung Ihres o.g. Schreibens möchten wir voranschicken, dass sich die DB AG bereits seit langem intensiv mit dem Thema Lärmschutz auseinandersetzt und in diesem Zusammenhang auch die Anliegen der vom Schienenlärm betroffenen Anwohner sehr ernst nimmt. Aus diesem Grund hat sich die DB AG selbst das Ziel gesetzt, den Schienenverkehrslärm bis 2020 im Vergleich zu 2000 zu halbieren.

Zur Zielerreichung setzen wir auf ein ganzes Maßnahmenbündel. Neben der Fortsetzung der Lärmsanierung an den hoch belasteten Strecken im Rahmen des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms des Bundes, sind dies die Umrüstung der Bestandsgüterwagen auf die Verbundstoff-Klotzbremse und die Praxiserprobung innovativer technischer Maßnahmen zur Lärmminde- rung vor Ort. Im Rahmen des Konjunkturprogramms II des Bundes fließen von 2009 bis 2011 zusätzlich 100 Mio. Euro in Maßnahmen zur Erprobung und Umsetzung innovativer Technolo- gien und Verfahren zur Lärm- und Erschütterungsminderung. Diese Maßnahmen werden je- doch erst mittel- bis langfristig für die Anwohner wirksam werden.

Schallschutzmaßnahmen an Bahnanlagen werden auf Grundlage der §§ 41, 42 und 50 Bundes- immissionsschutzgesetz (BImSchG) sowie der Verkehrslärmschutzverordnung (16.BImSchV) beim Bau neuer und der wesentliche Änderung vorhandener Schienenwege durchgeführt (Lärmvorsorge). Dagegen beinhaltet das Immissionsschutzrecht keine gesetzliche Grundlage für die Lärmsanierung an bestehenden und im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes baulich nicht wesentlich geänderten Schienenwegen.

...

Die Bundesregierung hat allerdings seit 1999 ein freiwilliges Lärmsanierungsprogramm (LSP) für bestehende, hoch belastete Bahnstrecken des Bundes eingeleitet und stellt dafür Mittel in Höhe von derzeit 100 Mio. € pro Jahr zur Verfügung. Es soll vorwiegend die Lärmbelastung in Schlaf- und Wohnräumen durch bauliche Schallschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände/Lärmschutzfenster) vermindert werden. Außenbereiche haben keinen Lärmsanierungsanspruch. Aus diesem Lärmsanierungsprogramm wurden bereits die bahnnahen Gebäude in der Umgebung vom Rangierbahnhof Köln-Kalk saniert, wobei hier ausschließlich passiver Lärmschutz (Schallschutzfenster) vorgesehen wurde.

Dabei gelten gemäß „Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“ nur jene Wohngebäude als anspruchsberechtigt für Lärmsanierungsmaßnahmen, die vor dem 01.04.1974 errichtet wurden. Maßgeblich ist das Inkrafttreten des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) am 1. April 1974.

Weitere Information zur Priorisierung der Bahnstrecken finden Sie auf der Homepage des Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung unter der Rubrik Schiene, Programm Lärmsanierung in der Anlage 3 -Langfassung.
(<http://www.bmvbs.de/Verkehr/Schiene-,1460/Laermschutz.htm>).

Zur Ihren Fragen:

1. Wann wurde zuletzt der Lärmpegel im Bezug auf den Rangierbahnhof Köln Kalk gemessen?

Die DB Netz führt generell keine eigenen Lärmmessungen durch. Diese werden nur im Rahmen einer Planfeststellung in Auftrag gegeben.

2. Welche Maßnahmen wurden oder werden im Hinblick auf die von der EU vorgegebenen „Umgebungslärmrichtlinie“ ergriffen und ist damit kurzfristig zu rechnen?

Die Umsetzung der „Umgebungslärmrichtlinie“ liegt im Verantwortungsbereich der Städte und Gemeinden. Die DB Netz wird in diesem Verfahren nur als TÖB beteiligt.

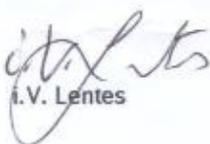
3. Welche Maßnahmen verfolgt die Deutsche Bahn AG aus eigenem Anspruch an eine lärmverträgliche Logistik? Gibt es analog zum „Flüsterasphalt“ auch entsprechende Maßnahmen für Schienen? Kann auf die ursächliche Lärmquelle durch die Waggons Einfluss genommen werden?

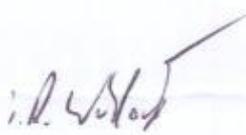
Wie bereits im zweiten Absatz angeführt, erfolgt eine Umstellung der Güterwagen auf leisere Bremssysteme, den sogenannten „Flüsterbremsen“.

Innovative Methoden, welche derzeit auf ihre Einsatztauglichkeit getestet werden, sind „niedrigstehende Schallschutzwände“ (dicht am Gleis stehend, die Wirkung zielt darauf ab, die am Kontaktpunkt Rad-Schiene entstehenden Schallemissionen zu minimieren) und der „verschäumte Schotteroberbau“ (durch das Verschäumen des Schotters werden zwischen den einzelnen Schottersteinen „Porenstoßdämpfer“ gebildet, welche die Emissionen, die beim Aufeinanderstoßens der Schottersteine bei Zugüberfahrten entstehen, minimieren sollen). Im Weiteren erfolgt eine schleiftechnische Bearbeitung des Gleises durch Schienenschleifmaschinen in von der Gleisbelastung abhängigen Bearbeitungszyklen. Hierbei werden Unebenheiten in der Schienenoberfläche, welche mitverantwortlich für die Höhe der Schallemissionen sind, weggeschliffen.

Die Anfrage von „Bündnis 90/Die Grünen“ werden wir auch dem in Köln Kalk hauptsächlich rangierendem Eisenbahnverkehrsunternehmen DB Schenker mit der Bitte zukommen lassen, alles in seinen Möglichkeiten stehende zu unternehmen, um auf einen leiseren Ablauf der Rangierarbeiten hinzuwirken.

Mit freundlichen Grüßen


i.V. Lentjes


i.A. Wolsdorff