



Unterlage zur Sitzung im öffentlichen Teil

| Gremium | am | TOP |
|----------------------------------|------------|-----|
| Bezirksvertretung 6 (Chorweiler) | 04.11.2010 | |

Anlass:

- Mitteilung der Verwaltung
- Beantwortung von Anfragen aus früheren Sitzungen
- Beantwortung einer Anfrage nach § 4 der Geschäftsordnung
- Stellungnahme zu einem Antrag nach § 3 der Geschäftsordnung

Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes

In der Sitzung am 23.09.2010 hat Herr Hanfland, Mitglied der Bezirksvertretung, folgende Frage zum Halbjahresbericht gestellt:

Im fraglichen Streckenabschnitt gibt es Bebauung sowohl aus der Zeit vor 1974 wie nach 1974, z. B. in Weiler (in Höhe der Bahnschranke auf beiden Seiten der Bahn). Insofern ist nicht einsichtig, warum die Förderrichtlinien eine Verlängerung bis zu diesem Ortsteil nicht zulassen. Wir bitten um den Wortlaut der Richtlinien zu diesem Punkt.“

Stellungnahme der Verwaltung

Die „Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“ gibt vor, dass verschiedenen Kriterien geprüft und eingehalten werden müssen, bevor aktive Lärmsanierungsmaßnahmen (Bau von Schallschutzwänden) in Betracht kommen:

- Die Beeinträchtigung einer baulichen Anlage durch Eisenbahnlärm darf nicht auf ein dem Eigentümer einschließlich seiner Rechtsvorgänger zurechenbares Verhalten zurückzuführen sein. Ein zurechenbares Verhalten liegt regelmäßig nicht vor, wenn die vorhandene Bebauung im zu schützenden Bereich vor dem 01.04.1974 bereits bestand oder auf Grundlage eines Bebauungsplanes errichtet worden ist, der vor dem 01.04.1974 rechtsverbindlich wurde.

- Die Überschreitung des 60 dB(A)-Grenzwertes für die zu schützende Wohnbebauung muss gegeben sein.
- Der Bau einer Schallschutzwand muss unter Nutzen-Kosten-Gesichtspunkten wirtschaftlich sein, wobei sich die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme nach einem Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) beurteilt, das wie folgt zu ermitteln ist:

$$\text{NKV} = \text{NU} \times \text{dL} \times \text{E} \times \text{t} / \text{K}$$

NU = 50 €, der Nutzen je dB(A) Pegelminderung, Einwohner und Jahr;

dL = die mittlere Pegelminderung in dB(A) aus dem schalltechnischen Gutachten;

E = die Anzahl der von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Einwohner;

t = 25 Jahre, die anzusetzenden Nutzungsdauer;

K = die Höhe der für die Maßnahme erforderlichen Zuwendungen in Euro.

Der Quotient aus Nutzen / Kosten drückt im Ergebnis die Wirtschaftlichkeit aus. Das Ergebnis muss immer (deutlich) größer 1 sein; nur dann ist der Bau der Wand aus Sicht des Mittelgebers wirtschaftlich.

Am 01.04.1974 (Zeitpunkt des Inkrafttretens des Bundes-Immissionsschutzgesetzes) war das an die Bahntrasse angrenzende Gelände nördlich des Fühlinger Weges noch unbebaut. Lediglich an der Blockstraße bestand seinerzeit bereits Wohnbebauung. Die Wohngebiete an der Ludwig-Heinrich-Straße und am Enzianweg sind auf der Grundlage von Bebauungsplänen entstanden. Es war Aufgabe der Stadt, die durch das Heranrücken der Wohnbebauung an die vorhandene Bahnstrecke entstandene Lärmproblematik im Rahmen der Bauleitplanung zu lösen. Dementsprechend sind in den Bebauungsplänen zum Schutz der neu entstandenen Wohngebiete entlang der Bahnstrecke Lärmschutzwälle festgesetzt worden.

Dieser Sachverhalt steht der zitierten Richtlinie entgegen, so dass es für eine Forderung nach Verlängerung der Schallschutzwand 005 in nördliche Richtung bis zum Ende der Bebauung (Grundstück Ludwig-Heinrich-Str. 82) an geeigneten Argumenten fehlt. Ein Rechtsanspruch auf Durchführung von Lärmsanierungsmaßnahmen besteht ohnehin nicht. Darüber hinaus ist nach Ansicht der DB ProjektBau GmbH für den angesprochenen Bereich die Wirtschaftlichkeit nicht gegeben, da die Anzahl der zu schützenden Objekte (Wohnbebauung vor 1974) für den Bau einer Wand nicht ausreicht. Für die im Zeitpunkt des Inkrafttretens des Bundes-Immissionsschutzgesetzes bereits bebauten Grundstücke an der Blockstraße kommt allenfalls die Förderung passiver Lärmschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster) in Betracht. Diese werden durch den Bund allerdings nur zu 75% bezuschusst.