

8 Ergebnis

Die Gesamtbaumaßnahme in Köln Nippes bezüglich der Gleisanlagen besteht aus mehreren Einzelmaßnahmen, die realisiert und in Betrieb sind. So wurde für die Abstellanlage der Gleise 111-119 im Jahre 2005 ein Plangenehmigungsverfahren eingeleitet und in 2009 nach § 18b AEG genehmigt. Die Abstellanlage Gleise 111-119 ist bis auf dem Südkopf realisiert und es erfolgte im Jahr 2018 eine Teilinbetriebnahme.

Nachfolgende Neubauten von Gleisanlagen sowie Erweiterungen der vorhandenen Anlagen sind Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens:

- Gleis 510: vorhandenes Wendegleis, hier erfolgt eine Verlängerung des Gleises
- Gleis 560: Neubau, Zufüßrgleis zur Abstellanlage und zu den Wende-/ Ein- und Ausfahrgleisen 561 und 562
- Gleis 561: Neubau, östliches Wende-/Ein- und Ausfahrgleis
- Gleis 562: Neubau, westliches Wende-/Ein- und Ausfahrgleis
- Gleis 563: Neubau, nördliches Anschlussgleis zur Abstellgruppe

Diese Maßnahmen werden schalltechnisch nach der 16 BImSchV bewertet. Entsprechend des EBA-Umweltleitfadens Teil 6, Ausgabe 12/2012 wird die gesamte Lärmsituation im Untersuchungsraum betrachtet und berücksichtigt somit auch die durchgehenden Streckengleise der Strecke 2610, 2615 und 2620.

Für die Untersuchungen wird der Prognosenullfall 2030 mit dem Prognoseplanfall 2030 verglichen. Dabei werden für die Emissionsbelastungen bei beiden Fällen die Zugmengen für das Prognosejahr 2030 zu Grunde gelegt. Somit werden bei den beiden Vergleichsfällen lediglich die baulichen Veränderungen (mit / ohne südliche Anbindung) berücksichtigt.

Momentan herrscht im Untersuchungsgebiet schon eine starke Vorbelastung vor. Für den Prognosenullfall 2030 ohne den Neubau des Anschlussgleises liegen die maximalen Immissionsbelastungen bei 72 dB(A) am Tage und bei 69 dB(A) für den Nachtzeitraum.

Der Neubau des Zufüßrgleises ist nach der 16. BImSchV eine wesentliche bauliche Maßnahme und daher ist im Untersuchungsraum ein Schallgutachten mit Aufzeigen der erforderlichen Maßnahmen, entsprechend dem EBA – Umweltleitfaden, erforderlich.

Die Berechnungen haben ergeben, dass an vielen Gebäuden eine Anspruchsberechtigung dem Grunde nach besteht. Entsprechend der gesetzlichen Vorgaben werden vordergründig aktive Schallschutzmaßnahmen untersucht und bewertet.

Im Ergebnis sind vier Lärmschutzwände aus gutachterlicher Sicht erforderlich.

Westlich der Gleisanlagen ist eine Lärmschutzwand mit rund 430 m Länge erforderlich. Es wird für diese LSW 1 eine Höhe von 4,0 m über SO erforderlich. Es sind dann noch 56 Schutzfälle mit passiven Maßnahmen zu schützen.

Östlich der Gleisanlagen im Bereich des Neubaus des Zuführgleises sind drei Lärmschutzwände erforderlich.

Zwei Wände verlaufen parallel und in Höhe des neu geplanten Zuführgleises mit einer Gesamtlänge von rund 950 m Länge. Die LSW 2 verläuft parallel der Rampe vom Fernbahngleis von Bahn – km 2,534 bis km 2,816. Diese LSW 2 hat eine Länge von knapp 290 m und sollte ebenfalls 4,0 m über SO hergestellt werden.

Die LSW 3 wird direkt an den Fernbahngleisen gegründet (von Bahn-km 2,787 bis Bahn-km 3,426). Diese Wand ist in Kombination mit der LSW 4 zu sehen, da beide Wände im Wesentlichen zum Schutz des Gebäuderiegels im Zuge der Straße „Am Ausbesserungswerk“ erforderlich sind. Die LSW 3 sollte mit ebenfalls 4,0 m über SO aus schalltechnischer Sicht hergestellt werden. Die LSW 3 hat eine Länge von rund 640 m.

Die LSW 4 verläuft zwischen dem geplanten Zuführgleis und dem in 2010 fertiggestellten Gebäuderiegel an der Straße „Am Ausbesserungswerk“. Dieses Gebäude hat entsprechende Auflagen im Bauantrag enthalten, so dass zum einen der Innenraumpegel bedingt durch die Emissionen der Fernbahn einzuhalten ist und die Raumnutzung entsprechend so gewählt wurde, dass auf der Bahnseite nur Nutzräume liegen. Die LSW 4 beginnt bei Bahn-km 3,005 und endet bei Bahn-km 3,432 und hat somit eine Länge von rund 425 m. Diese Wand sollte mit einer Höhe von 2,0 m über SO hergestellt werden.

Mit den vorgesehenen Wandhöhen von 4,0 m ü. SO an der Fernbahn (LSW 3) und einer von 2,0 m über SO am Zuführgleis (LSW 4) können die Pegelwerte deutlich reduziert werden. Für diesen Bereich werden daher Wände mit 4,0 m und 2,0 m über SO empfohlen.

Die Gesamtkosten für den aktiven Schallschutz belaufen sich auf rund 4,7 Mio €. Hinzu kommen noch Aufwendungen für passive Maßnahmen im Bereich LSW 1 und LSW 2. Dieser Anteil beläuft sich auf rund 150 T€.