

CDU - Fraktion im Rat der Stadt Hilden

Antrag / Anfrage

Sitzung des Rates	vom 25.10.2006
Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses	vom
Sitzung des	vom

Der Rat der Stadt Hilden möge beschließen:

Der Bürgermeister wird beauftragt, sich für die Reduzierung des Lärmpegels im aktiven Lärmschutz an der Schienenstrecke des Bundes Mülheim/Ruhr – Opladen, Streckenabschnitt Düsseldorf – Eller – Opladen, Ortsdurchfahrt Hilden – Karnap-Bolthaus-Oerkhaus im Kilometerbereich 36,3 bis 37,7 einzusetzen.

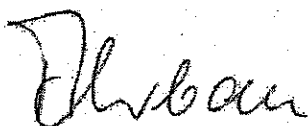
Gründe:

Die o.a. Schienenstrecke wird nach Auskunft der DB Netz AG aus dem Jahr 2003 jährlich von 43435 Zügen befahren. Nach der Meinung der Anwohner der Straßen Schürmannstraße, Karnaperstraße u. a. ist das Verkehrsaufkommen inzwischen gestiegen und der Lärmpegel durch den Einsatz längerer Züge und den tlw. Einsatz von Diesellokomotiven erheblich angewachsen.

Uns ist bekannt, dass die bisher zuständigen §§ des Bundesimmissionsschutzgesetzes am 25.06.2006 durch Einführung der EU-Umgebungsärmrichtlinie in das nationale Recht ersetzt worden sind.

Die Hildener Bürger im Süden wollen und können nicht abwarten bis zum 30.06.2012, bis Lärmkarten erstellt werden und diese eventuell bis zum 18.07.2013 in Lärmaktionspläne umgewandelt werden. Ein dann eventuell durchgeführter aktiver Lärmschutz (Lärmschutzwand) würde dann vielleicht im Jahre 2016 fertig gestellt werden. Dies ist ein Zeitrahmen von mindestens 10 Jahren.

Im Interesse der Bürgerinnen und Bürger des Hildener Südens ist es daher aus Sicht der CDU-Fraktion unbedingt geboten, hier beschleunigt Verhandlungen aufzunehmen, um die gesundheitliche Beeinträchtigung der Menschen zu reduzieren.



Angelika Urban
(Fraktionsvorsitzende)



Walter Corbat

IMMISSION DES SCHIENENVERKEHRS NACH SCHALL 03

Schalltechnische Untersuchung: Strecke: Mülheim-Speldorf - Troisdorf

Strecke/Streckenabschnitt: Str.-Nr.: 2324

Belastungsfall/NBS-Betriebsstufe: Jahresfahrplan 2006

Beurteilungszeitraum: Tag (6 - 22 Uhr) - Nacht (22 - 6 Uhr)

Entfernung: 25 m von der jeweiligen Gleisachse

Richtung und GRi: von Hilden
nach Immigrath

Bereich: Hilden

Streckengeschwindigkeit 140 km/h
zulässige Geschwindigkeit 110 km/h

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Modell- zug klasse	Abstand zum Gl. (m)	Zug- gattung (z.B.)	Scheiben- bremsan- teil ca. (%)	Anzahl der Züge Tag 6 - 22 Uhr	Nacht 22 - 6 Uhr	Geschwin- digkeit V (km/h)	Zug- länge (m)	Mittelungspegel je Gleis	
		ICE, IC, EC, ICN	100	x	x	x	350		
		D, IR, EN	100	x	x	x	300		
		SE, RE	60	x	x	x	200		
		S	100	x	x	x	140		
		RB	60	x	x	x	120		
		Exc, TEC, IKE, IK, IKP, IKL, ICG, TE, ICL, EUC, TC, IRC	—	48	50	100	200-700		
		KCL, KC, GC, CL, LTEC, RC, CB, RIK, IRS, RS	—	22	20	80/90	200-700		
		Tfzf	—	2	x	110	20		

EMISSION DES SCHIENENVERKEHRS NACH SCHALL 03

Erläuterungen:

- Spalte 1: bleibt frei
 Spalte 2: wird vom technischen Dienst bzw. Ing.-Büro festgelegt
 Spalte 4: durchschnittliche Werte
 Spalte 5/6: durchschnittliche Werte nach betrieblichen bzw. statistischen Unterlagen
 Spalte 7: Geschwindigkeiten im maßgeblichen Bereich
 Spalte 8: durchschnittliche Werte
 Spalte 9/10: wird vom technischen Dienst bzw. Ing.-Büro festgelegt

Spalte 3:		ICE	InterCityExpress	IC	InterCity
		ICN	InterCityNight	EC	EuroCity
		D	Schnellzug	IR	InterRegio
		EN	EuroNight		
		SE	StadtExpress	RE	RegionalExpress
		S	S-Bahn		
		RB	RegionalBahn		
		ExC	ExpressCargo	TEC	TransEuroCombi
		IKE	InterKombiExpress	IK	InterKombiZug
		IKP	InterKombiPost	IKL	InterKombiLogistikZug
		ICG	InterCargoZug	TE	TransEuropZug
		ICL	InterCargoLogistikZug	EUC	EuropUnitCargo
		TC	TransCargoZug	IRC	InterRegioCargoZug
		KCL	KomplettCargoLogistikZug	KC	KomplettCargoZug
		GC	GruppenCargoZug	CL	CargoLeerwagenZug
		LTEC	TransEuroKombiZug	RC	RegionalCargoZug
		CB	Bedienungsfahrt	RIK	RegionalInterKombiZug
		IRS	InterRegionalZug	RS	RegionalZug
		Tfzf	Triebfahrzeugleerfahrten		

Vermerk:

Die angegebenen Belastungen wurden aus statistischen Unterlagen bzw. aus besonderen Zählungen entnommen.

Güterzüge unterliegen starken Schwankungsbreiten. Ursache hierfür ist das saisonale Transportaufkommen.

Je nach Zählstrecke kann die Schwankungsbreite +/- 20-25% betragen.