

# Der Bürgermeister

Hilden, den 30.10.2006

AZ.: IV/61.1 Groll VEP



# Hilden

**WP 04-09 SV 61/129**

## Beschlussvorlage

öffentlich

**Schallschutz entlang der Schienenstrecke im Bereich Hilden-Südwest;  
hier: Antrag der CDU-Fraktion vom 25.10.2006**

Beratungsfolge:	Sitzung am:	Abstimmungsergebnis(se) (für eigene Notizen)		
		ja	nein	Enthaltungen
Rat der Stadt Hilden	13.12.2006			

**Beschlussvorschlag:**

„Beschlussfassung wird anheim gestellt.“

(G. Scheib)

### **Erläuterungen und Begründungen:**

Die CDU-Fraktion im Rat der Stadt Hilden hat in der Sitzung am 25.10.2006 den als Anlage beige-fügten Antrag gestellt.

Dieser beschäftigt sich inhaltlich mit der Güterzugstrecke im Hildener Südwesten, von der un-bestritten deutliche Lärmemissionen ausgehen, die – so der Antrag – durch aktive Lärmschutz-maßnahmen (d.h. Schallschutzwände oder –wälle u.ä.) – für die Anlieger erträglicher gestaltet werden sollen. Hierzu wird die Stadt Hilden aufgefordert, sich bei der Deutschen Bahn AG ent-sprechend einzusetzen.

Zu dieser Thematik wird folgendes ausgeführt:

Seit dem Jahr 2002 beschäftigt sich die Verwaltung wieder intensiver mit dem Thema Lärmschutz entlang von Bahnstrecken.

Hintergrund dafür ist eine Baumaßnahme im Bereich des Hildener Bahnhofes gewesen. Die DB Bauprojekt GmbH, Köln, plante eine Lärmschutzwand entlang der Gleise südlich des Hildener Bahnhofes (im Bereich bis zur Neustraße).

Hierzu wurde dann eine Bürgerinformationsveranstaltung durchgeführt, ebenfalls wurde der Stadt-entwicklungsausschuss über die Absichten der Deutsche Bahn AG unterrichtet (SV IV-1-254 aus 2002).

Die Lärmschutzwand, es handelt sich um eine Maßnahme, die sich aus dem Bundesprogramm „Lärmsanierung an Schienenwegen des Bundes“ finanzierte, wurde dann im Jahr 2003 umge-setzt. **Es handelt sich um eine freiwillige Maßnahme zum Schutz bereits bestehender Be-bauung.**

Die Bundesregierung stellt für solche Maßnahmen seit 1999 jährlich ca. 51 mio € zur Verfügung. Die Sanierungsgrenzwerte liegen bei 70 dB(A) am Tag und bei 60 dB(A) in der Nacht. Wie lange dieses Programm noch aufrechterhalten bleibt, ist offen.

Im Zusammenhang mit dieser Maßnahme hat die Verwaltung bereits damals bei der DB AG nach-gefragt, ob Möglichkeiten bestehen, weitere Abschnitte der Gleistrasse insbesondere im Hildener Südwesten mit aktiven Schallschutzmaßnahmen zu berücksichtigen (insbesondere den Abschnitt zwischen Karnaper Straße und Diesterwegstraße).

Unter Hinweis auf die Rechtslage und gestützt auf ein entsprechendes Fachgutachten ist dieses Ansinnen der Stadt abgelehnt worden, die Sanierungsgrenzwerte würden nicht erreicht. Allerdings wurde darauf hingewiesen, dass im betroffenen Bereich vermehrt passive Schallschutzmaßnah-men umgesetzt werden könnten (also z.B. Schallschutzfenster).

Dies ist dann tatsächlich auch geschehen, laut Mitteilung der Bahn aus 10/2003 wurden passive Schallschutzmaßnahmen für 62 Wohneinheiten vorgesehen.

Die Rechtslage ist im übrigen eindeutig:

Lärmschutzmaßnahmen an Bahnanlagen werden auf der Grundlage des Bundesimmissions-schutzgesetzes durchgeführt. Dazu kommt die 16. Verordnung zur Durchführung dieses Gesetzes, die Verkehrslärmschutzverordnung.

Danach kommen aktive Lärmschutzmaßnahmen nur beim Bau neuer Schienenwege und bei we-sentlichen baulichen Änderungen vorhandener Schienenwege in Betracht.

Lärmvorsorgeansprüche von Anwohnern entstehen daher ausschließlich bei einer durch einen erheblichen baulichen Eingriff verursachten Verschlechterung der bisherigen Lärmsituation.

Durch die Übernahme der EU-Umgebungslärmrichtlinie in nationales Recht im Juni 2006 (Neufas-sung Bundesimmissionsschutzgesetz) hat sich die Situation zunächst einmal nur unwesentlich geändert.

Angesichts einer Belastung mit ca. 45.000 Zügen/ Jahr (Stand: 2006) fällt die hier betroffene

Gleisstrecke (in Betrieb genommen 1874) in eine Kategorie, bei der bis Juni 2012 sog. „Lärmkarten“ erstellt werden müssen. Aufgrund der Lärmkarten wiederum müssen dann bis Juli 2013 sog. „Lärmaktionspläne“ erarbeitet werden, in denen „Lärmprobleme und Lärmauswirkungen“ geregelt werden. Hier werden dann Maßnahmen vorgeschlagen, mit denen die Lärmemissionen reduziert werden könnten. Welche Maßnahmen das sind, ist völlig offen.

Für die Erstellung der Lärmkarten ist das Eisenbahn-Bundesamt zuständig.

Wer für die Aufstellung der Lärmaktionspläne bezüglich der Haupteisenbahnstrecken und für die Umsetzung von Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmemissionen verantwortlich ist, ist für das Land Nordrhein-Westfalen noch nicht festgelegt worden.

Außerdem ist daran zu erinnern, dass es im Hildener Südwesten bereits Schallschutzanlagen gibt, etwa die Garagenzeile entlang des Topsweges oder die Wallanlagen im Bereich Bolthaus und Oerkhaushof.

Alle „kranken“ daran, dass zwischen ihnen und der Gleistrasse noch Kleingartenflächen liegen, so dass eine optimale Schutzwirkung kaum erreicht werden kann. Diese Kleingartenflächen gehören wiederum der DB AG (bzw. einer ihrer Tochterfirmen).

Die Stadt Hilden selbst kann also schon deshalb nicht tätig werden, weil sie nur selten im unmittelbaren Bereich der Bahntrassen Grundstückseigentümer ist. Um grundlegend wirksam zu sein, müssen aber Lärmschutzwände und -wälle möglichst nah an der Emissionsquelle gebaut werden, also im vorliegenden Fall möglichst nah an den Gleisen selbst. Je weiter von den Gleisen entfernt, desto weniger wirksam sind die aktiven Schallschutzmaßnahmen bzw. desto höher ist der zu betreibende Aufwand für Grunderwerb und den Bau der Einrichtungen selbst.

Die Stadt Hilden hat keine Möglichkeiten, die DB AG zum Bau einer Lärmschutzwand im Hildener Südwesten zu zwingen.

Als Alternative verbliebe nur der Versuch, auf eigene Kosten notwendige Grundstücke zu erwerben und selbst aktive Schallschutzmaßnahmen zu planen und zu bauen. Dies ginge weit über die finanziellen Kapazitäten der Stadt Hilden hinaus.

Seitens der Verwaltung kann daher zum heutigen Zeitpunkt nur empfohlen werden, die weitere Entwicklung abzuwarten, besonders hinsichtlich der Zuständigkeiten in NRW.

(G. Scheib)