



Herrn
Oberbürgermeister Dr. Müller

Der Magistrat

über
Magistrat

Dezernat für Umwelt,
Gesundheit, Verbraucherschutz
und Kliniken

und

Herrn
Stadtverordnetenvorsteher Nickel

Bürgermeister Arno Goßmann

. Januar 2013

**Beschluss-Nr. 0532 der Stadtverordnetenversammlung vom 04. Oktober 2012
Mehr Schutz vor Bahnlärm in Wiesbaden**

Zu 1)

Projekt CODE24

Es handelt sich bei CODE24 nicht um ein Projekt des Regionalverbandes FrankfurtRheinMain, sondern um ein EU-Projekt, an dem der Regionalverband FrankfurtRheinMain als ein Partner unter mehreren Partnern beteiligt ist (s.u.). Die Belange der Landeshauptstadt Wiesbaden werden durch den Regionalverband FrankfurtRheinMain vertreten. Die Koordination innerhalb der Landeshauptstadt Wiesbaden wird vom Stadtplanungsamt wahrgenommen.

Mit „Schienen-Korridor 24“ wird die Verbindung von Nordsee und Mittelmeer, genauer die Verbindung der Häfen Rotterdam und Antwerpen mit den Häfen Genua und La Spezia bezeichnet. Im Einzugsbereich leben ca. 70 Millionen Menschen und ca. 700 Millionen Tonnen Fracht werden auf der Schiene transportiert. Dies sind 50 % der gesamten Nord-Süd-Fracht.

Zum Hintergrund

Das Projekt CODE24 ist ein INTERREG IVB-Projekt der EU mit einem Budget von 6,7 Mio. € und einer Förderquote von 50%. Projektbeginn war Januar 2010, die Projektdauer ist 4 Jahre. Der Lead Partner ist der Verband Region Rhein-Neckar. Die weiteren Projektpartner sind (von Nord nach Süd):

- Hafen Rotterdam
- University of Utrecht
- Regionalverband Ruhr, Essen
- Uni Duisburg-Essen
- Regionalverband FrankfurtRheinMain
- Transcare, Wiesbaden
- Stadt Mannheim
- Karlsruhe TechnologyRegion

- ptv, Karlsruhe
- Hochschule für Verwaltung, Kehl
- ETH Zürich, Institute for Spatial and Landscape Planning (IRL)
- Siti (Istituto Superiore sui Sistemi per l'Innovazione), Torino
- Uniontrasporti, Milano
- Hafen Genua

Ausgangslage

Bei der Prioritätensetzung für den Ausbau fehlen bedeutende Abschnitte entlang der Transversale. Der zeitliche Rahmen weiterer Investitionen ist völlig ungewiss. Durch die Eröffnung der beiden Basistunnel in der Schweiz werden neue Kapazitäten freigesetzt (Gotthard 2017). Zusammen mit den Ausbauprojekten in den Niederlanden (Betuwe Line) wird der Druck auf die dazwischenliegenden Abschnitte zusätzlich erhöht. Es existiert keine abgestimmte Gesamtstrategie für den „Korridor 24“.

Projekt und Projektziele

Das INTERREG-Projekt CODE24 ist eine Plattform für den notwendigen Austausch und Kommunikation, für grenzüberschreitende Konzeptionen und für koordiniertes Handeln und Entscheiden.

Projektziele sind:

- Aufzeigen von Chancen und Risiken der Raumentwicklung in einer Gesamtschau
- Koordination in den Bereichen Ökonomie, Infrastruktur, Raumplanung und Umwelt
- Vorbereitung und Unterstützung von Investitionen in die Infrastruktur
- Profilierung des Korridors sowie Information und Sensibilisierung von Politik und Öffentlichkeit
- Schaffung einer Plattform für alle beteiligten Akteure, Begründung einer dauerhaften Kooperation im Korridor 24 (Gründung EVTZ)

Es gibt 4 Arbeitspakete:

1. Koordinierte Raum- und Infrastrukturentwicklung (Verantwortlicher: Prof. Dr. Scholl, ETH Zürich)
2. Umwelt und Lärm (Verantwortlicher: Direktor Heiko Kasseckert, Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main)
3. Gütertransport und Logistik (Verantwortlicher: Prof. Dr. Drewello, Hochschule Kehl)
4. Kommunikation und Akzeptanz (1. Bgm. Specht, Stadt Mannheim)

Beitrag der Landeshauptstadt Wiesbaden zum Projekt CODE24

Der Magistrat der Landeshauptstadt Wiesbaden (Dezernat für Stadtentwicklung und Verkehr, Stadtrat Prof. Dr.-Ing. Joachim Pös) hat eine Stellungnahme verfasst und am 9. April 2009 an den Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main versandt.

Die wichtigsten Inhalte dieser Stellungnahme sind:

- Vorschlag der Verlegung der Bahntrasse im Bereich von Kastel und Kostheim an den östlichen Siedlungsrand, damit würde die trennende Wirkung der Bahnlinie zwischen dem Ortskern von Kastel und dem Rhein sowie den Siedlungsbereichen von Kostheim entfallen

- Eine Zunahme des Bahnverkehrs auf den jetzigen Trassen, vor allem in den Ortsbezirken Kostheim, Kastel, Amöneburg, Biebrich und Schierstein ist städtebaulich nicht vertretbar
- Geplante Eingriffe ins Erdreich beim Bau der Nord-Süd-Transversale sind mit dem Landesamt für Denkmalpflege und der Unteren Denkmalschutzbehörde abzustimmen, Bodendenkmäler sind gemäß § 20 HDSchG unverzüglich der Denkmalfachbehörde anzuzeigen
- Durch ein erhöhtes Güterverkehrsaufkommen dürfen sich keine Benachteiligungen in Bezug auf Fahrtenhäufigkeit und Reisezeit für den Personahverkehr ergeben, Ziel sollte sein, keine Angebotsverschlechterung für Ein- und Auspendler von und nach Wiesbaden entstehen zu lassen, die eine daraus resultierende Steigerung des Individualverkehrs zur Folge hätten
- Die Landeshauptstadt Wiesbaden sollte in diesem komplexen Projekt vertreten sein, von Seiten der Wirtschaftsförderung besteht ein grundsätzliches Interesse an einer Mitarbeit, ein Projekt im Zusammenhang mit dem Thema Logistik soll aufgelegt werden
- Forderung nach wirksamen Lärminderungsmaßnahmen für den Güterverkehr, z. B. bei den Bremsen und der Radtechnik, Standards sollten europaweit für alle Betreiber festgelegt werden
- Aufstockung des Lärmsanierungsprogrammes des Bundes, daraus könnten Maßnahmen zur Lärmreduzierung des Wagenmaterials finanziert werden
- Förderung und Einsatz von Technologien wie der „besohnten Schwelle“, des Schienendämpfers oder der Gabionen-Schallschutzwand
- Im gesamten Stadtgebiet, insbesondere im Bereich Wiesbaden-Biebrich, sollten vorhandene Lücken im Lärmschutz geschlossen werden
- Vorschlag, innerhalb des Stadtgebietes „Langsamfahrstrecken“ für Güterzüge einzurichten

Zu 2)

Zur Trassierung und Verortung sowie den damit verbundenen Auswirkungen auf Wiesbaden haben das Umweltamt der Landeshauptstadt Wiesbaden, der Regionalverband FrankfurtRheinMain und die CODE24-Partner keine Kenntnisse.

Für den Raum Rhein-Main-Neckar erstellt das Bundesverkehrsministerium derzeit eine Studie, mit der Kapazitätsengpässe auf der Schiene entlang des Rheinkorridors zwischen Köln und Karlsruhe beseitigt werden können. Diese beinhaltet eine Neubewertung dieses Korridors auf Basis der Prognosen im Zuge der Überprüfung des Bedarfsplanes im Bundesverkehrsministerium. Näheres siehe hier:

http://www.bmvbs.de/DE/VerkehrUndMobilitaet/Verkehrspolitik/Verkehrsinfrastruktur/Bedarfsplanueberpruefung/bedarfsplanueberpruefung_node.html.

Zu 3)

Die Rechtsgrundlage sind Planfeststellungsverfahren.

Folgende Informationen liegen dem Umweltamt vor:

Die Deutsche Bahn hat Unterhaltungsarbeiten an Gleisen durchgeführt, die aus betrieblichen Gründen in der Nachtzeit bzw. am Wochenende durchgeführt werden mussten.

Folgende Streckenabschnitte waren betroffen:

Mainz-Mombach - Abzweigstelle Kaiserbrücke West - Abzweigstelle Kaiserbrücke Ost auf 1,7 km Länge in der Nacht vom Dienstag, 25.09. zum Mittwoch, 26.09.2012

Abzweigstelle Kaiserbrücke West - Abzw. Kaiserbrücke Ost auf 1,1 km Länge
Abzweigstelle Kaiserbrücke Ost - Kostheim auf 6,1 km Länge
in der Nacht vom Sonntag, 30.09. zum Montag, 01.10.2012

Kostheim - Mainz-Bischofsheim auf 3,6 km Länge
Mainz-Bischofsheim - Kostheim auf 3,7 km Länge
in der Nacht vom Montag, 01.10. zum Dienstag, 02.10.2012

Kostheim - Mainz-Bischofsheim auf 3,6 km Länge
Mainz-Bischofsheim - Kostheim auf 3,7 km Länge
in der Nacht vom Dienstag, 02.10. zum Mittwoch, 03.10.2012

Die Deutsche Bahn hat eine umfangreiche Gleisbaumaßnahme durchgeführt, die nur in der Nachtzeit zusammenhängend ausgeführt werden konnte. Betroffen war die Strecke Raunheim - Breckenheim - Idstein in der Nacht vom Donnerstag, 29.11.2012 zum Freitag, 30.11.2012, von 23:20 Uhr - 05:50 Uhr.

An der Bahnlinie Wiesbaden Niedernhausen werden vom 03.12.2012 bis 22.02.2013 Tiefbauarbeiten im Bahnbereich mittels Zweiwegetechnik ausgeführt.

Das Eisenbahnbundesamt ist Überwachungsbehörde für die Deutsche Bahn.

§ 3 Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2394), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 30. Juli 2009 (BGBl. I S. 2497) geändert wurde, lautet:

„§ 3 Aufgaben des Eisenbahn-Bundesamtes

(1) Dem Eisenbahn-Bundesamt obliegen folgende Aufgaben, soweit nicht die in § 4 Abs. 1 bezeichnete Behörde zuständig ist:

1. die Planfeststellung für Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes,
2. die Eisenbahnaufsicht,
3. die Bauaufsicht für Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes,
4. Erteilung und Widerruf einer Betriebsgenehmigung,
5. die Ausübung hoheitlicher Befugnisse sowie von Aufsichts- und Mitwirkungsrechten nach Maßgabe anderer Gesetze und Verordnungen,
6. die Vorbereitung und Durchführung von Vereinbarungen gemäß § 9 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes,
7. nach Maßgabe des § 5 Abs. 1g des Allgemeinen Eisenbahngesetzes die fachliche Untersuchung von gefährlichen Ereignissen im Eisenbahnbetrieb,
8. die Bewilligung von Bundesmitteln zur Förderung des Schienenverkehrs und zur Förderung der Kombination des Schienenverkehrs mit anderen Verkehrsarten(...).“

Entsprechend § 3 (1) 5. BEVVG hat das Eisenbahnbundesamt auch die Aufsichtspflicht im Hinblick auf den notwendigen Lärmschutz bei Baumaßnahmen.

Zu 4)

Peter Endemann vom Regionalverband FrankfurtRheinMain teilte uns mit, dass im Rahmen der Aktion 6 des EU-geförderten Projektes CODE24 u. a. an einer Übersicht zu unterschiedlichen Maßnahmen der Schienenlärmminderung gearbeitet wird, die auch erreichbare Pegelminderungen enthalten soll. Ein Entwurf dieser Übersicht wird allerdings erst im Frühjahr 2013 vorliegen.

Da zur Trassierung und Verortung sowie den damit verbundenen Auswirkungen auf Wiesbaden zurzeit keine aktuellen Daten vorliegen (siehe Punkt 2) und mit neuen Erkenntnissen erst im Frühjahr 2013 zu rechnen ist, sollte die Stellungnahme erst nach Erhalt von neuen Erkenntnissen verfasst werden.

Folgende Erfordernisse werden bezüglich des Lärmschutzes für notwendig erachtet und sollten in die Stellungnahme einfließen:

Im Rahmen der Planungen zum Bau der Nord-Süd-Transversale müssen wirksame Lärm-minderungsmaßnahmen für den Güterverkehr, z. B. bei den Bremsen und der Radtechnik, berücksichtigt werden. Solche Standards sollten europaweit für alle Betreiber festgelegt werden.

Das Lärmsanierungsprogramm des Bundes sollte aufgestockt werden. Daraus könnten auch Maßnahmen zur Lärmreduzierung des Wagenmaterials finanziert werden. Der Ersatz der Graugussklötze bei klotzgebremsten Fahrzeugen durch solche aus Kunststoff verhindert das Aufrauen der Radflächen und mindert damit die Geräuschemissionen bis zu 8 dB(A), Scheibenbremsen sind mit 9 dB(A) leiser als Klotzbremsen.

Weitere, derzeit in der Erprobung befindliche Technologien wie die „besohlte Schwelle“, der Schienendämpfer oder die so genannte Gabionen-Schallschutzwand könnten Emissionen von Güterzügen künftig deutlich verringern. Schienendämpfer und Gabionen-Schallschutzwände können alleine den Lärm um jeweils 3 dB(A) senken. Mit dem akustisch optimierten schleifen der Schienen, dem so genannten „besonders überwachten Gleis“, lassen sich bei Zügen mit glatten Rädern Minderungen von 3 dB(A) und mehr erreichen.

Die bereits durchgeführten Lärmschutzmaßnahmen müssten überprüft und ggf. nachgebessert werden. Im gesamten Stadtgebiet, insbesondere im Bereich Wiesbaden-Biebrich, sollten vorhandene Lücken im Lärmschutz geschlossen werden.

Innerhalb des Stadtgebietes können für Güterzüge „Langsamfahrstrecken“ eingerichtet werden. Die Reduzierung der Geschwindigkeit von 100 km/h auf 60 km/h mindert die Geräuschbelastung um 3,5 dB(A).

Zu 5)

Nach Abstimmung mit der Stadtverordnetenversammlung über den Zeitpunkt und die Inhalte der Stellungnahme wird der Magistrat der Landeshauptstadt Wiesbaden die Stellungnahme beim Bundesverkehrsministerium in das Korridor-Konzept CODE 24 einbringen.

Zu 6)

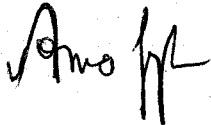
Der Magistrat der Landeshauptstadt Wiesbaden wird den Regionalverband FrankfurtRheinMain bei der Entwicklung eines verträglichen Konzepts für den Ausbau des transeuropäischen Bahnkorridors unterstützen.

Zu 7)

Das Umweltamt schlägt vor, dem Interessenverband EVTZ (Europäischer Verband für Territoriale Zusammenarbeit) beizutreten. Diese Aktivität wird vom federführenden Verband im CODE24-Projekt, dem Verband Region Rhein-Neckar in Mannheim, betrieben.

Zu 8)

Der Magistrat der Landeshauptstadt Wiesbaden wird die Bundesregierung sowie die Landesregierung anschreiben und die unter Punkt 4 aufgeführten Maßnahmen empfehlen, um der zunehmenden Lärmbelastung zu begegnen.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Amo ff'.