



Fraktion der UWG Rhein-Kreis Neuss / Aktive Bürger Gemeinschaft – Die Aktive

Fraktion UWG / Die Aktive - Lindenstraße 20 - 41515 Grevenbroich

41515 Grevenbroich

Lindenstr. 20

Tel 02181-2131770

Fax 02181-2131771

E-Mail fraktion@uwg-aktive.de

www.uwg-dieaktive.de

**An den Vorsitzenden
des Nahverkehrs- und Straßenbauausschusses
Herrn Horst Fischer
Lindenstraße 2**

41515 Grevenbroich

05. Februar 2012

**Anfrage zu unserem Antrag „Lärmschutz Güterverkehr Schiene“
vom 26.10.2010**

Sehr geehrter Herr Fischer,

für die kommende Sitzung des Nahverkehrs- und Straßenbauausschusses am 22.02.2012 bitten wir
um Behandlung unserer beigefügten Anfrage:

Mit freundlichem Gruß

gez. Carsten Thiel
Fraktionsvorsitzender

gez. Christian Staudinger-Napp
sachkundiger Bürger

Anfrage Ausschuss für Nahverkehr und Straßenbau am 22.02.2012

Bezüglich dem Antrag unserer Fraktion zum Thema „Lärmschutz Güterverkehr Schiene“ vom 26.10.2010 haben sich neue Erkenntnisse ergeben. Wir bitten deshalb folgende Anfrage auf die Tagesordnung zu nehmen:

Im Lärmgutachten der Stadt Meerbusch zum B-Plan des ehemaligen Ostara-Werksgebietes an der Schiene tauchten nun, wie selbstverständlich, Zugzahlen aus 2007 auf, die eine Lärmkartierung und einen daraus folgenden Lärmaktionsplan erzwingen: 75190 Züge pro Jahr durch Osteraths Ortsmitte, vorbei an Kindergärten und Wohnhäusern, teilweise im Abstand von nur ca. 5 Metern, tausende von Tonnen schwer mit Chemie beladen. Eine Katastrophenvorsorge gibt es nicht.

Die DB Netz AG antwortet hierzu sinngemäß auf eine Anfrage des VCD (Verkehrsclub Deutschland): 2008 seien Spitzenzahlen aufgetreten. Zum Zeitpunkt der Anfrage durch das Eisenbahnbundesamt seien die Zahlen geringer gewesen, somit seien die Vorgabe für die Lärmkartierung nicht erreicht worden.

Analog antwortete bekanntlich auch das Verkehrsministerium dem Landrat auf seine letzte Anfrage hin. Sinngemäß war die Antwort zur Lärmsanierung: Diese wird strikt nach einer Prioritätenliste abgearbeitet und Meerbusch sei da ganz hinten.

Aber: die Priorität in der Liste beruht zumindest für Meerbusch mit Sicherheit auf falschen Zahlen.

Begründung:

- 1.) Die genannten Zahlen im Lärmgutachten zum B-Plan Ostara wurden von der DB Netz AG veröffentlicht im Jahre 2007 und zeigen bereits 75190 Züge pro Jahr.
- 2.) In 2008 lag ein 15% höherer Spitzenwert beim Gütertransport vor (Geschäftszahlen der Bahn AG: siehe Tonnenkilometer)
- 3.) Für 2009 kann man aus diesen offiziellen Zahlen der Bahn AG noch immer Zugzahlen deutlich über 60.000 errechnen.
- 4.) In angrenzenden Streckenabschnitten (Neuss und Krefeld) wurde eine Lärmkartierung vorgenommen

Die Zahlen, auf die man sich beziehen muss, sind anhand der offiziellen Tonnenkilometer, die durch die Bahn AG veröffentlicht werden, einsehbar.

Dies sind akkumulierte Zahlen, jedoch: andere Zahlen gibt es auch auf Anfrage nicht, hier liegt bereits grundlegend eine Verletzung der Informationspflicht durch die Bahn AG vor (Bahn AG als Unternehmen de facto noch in öffentlichem Besitz, somit Informationspflichtig).

Andererseits, wenn die Bahn nur solche akkumulierten Zahlen liefern kann, sind sie verbindlich für unsere Betrachtung, wie folgt:

Der Spitzenwert der Tonnenkilometer lag in 2008 vor, die Differenzen zu 2007 liegen bei 15%.

Wenn in 2007 bereits 75190 Züge durch Osterath führen, so waren es in 2008 nicht weniger sondern eher ca. 15% mehr.

In 2009 waren es statistisch etwa 5% weniger als in 2007, aber somit statistisch immer noch deutlich über 60.000.

Entsprechende Messungen der Meerbuscher Bürgerinitiative „Stoppt den Bahnlärm“ zeigen eine Steigerung um ca. 100% zu 2007 in der Nacht:

In 2010 und 2011 sind die Zugzahlen wieder deutlich gestiegen.

Nach den automatisierten Messungen der Bürgerinitiative (ab Dezember 2011) sind die Zugzahlen nachts ca. doppelt so hoch, wie sie anhand der Zahlen von 2007 waren. Es wurden nachts zwischen 50 und 60 Züge von 22:00 bis 06:00 gemessen.

Fazit: Offizielle Zahlen verweigert die Bahn AG.

Ohne effektive amtliche Kontrolle durch ein funktionierendes Eisenbahn-Bundesamt kann die Bahn hier also leicht mit statistischen Aussagen irreführen.

Die tatsächliche Belastung ist subjektiv für die Anwohner bereits so hoch, dass eine sofortige Lärmsanierung durch die Bahn AG, bzw. die dafür zur Verfügung stehenden Gelder des Bundes stattfinden müsste. Aber wie diese Lärmsanierung aussehen soll ist fraglich. Eine Lärmschutzwand ist an vielen Stellen nicht machbar oder wegen überhöhtem Bahndamm nicht sinnvoll. Die möglichen Sanierungen an Rad und Bremsen liefern nur 10dB bis 18dB Lärmreduzierung und sind daher (bei über 80dB(A) Immissionspegeln nachts) noch immer nicht ausreichend für die Zulassung einer Güterzugstrecke in Wohngebieten (nachts max. 35dB(A)

Offizielle Stellungnahme des EBA:

Frau Mause, Leiterin des für die Lärmkartierung zuständigen Referats des Eisenbahnbundesamt beurteilt die Nichteinhaltung der europäischen Lärmkartierungsverordnung wie folgt:

Da diese Zahlen von der Bahn aus mehreren Quellen zusammengesucht werden müssen, sei es nicht immer leicht diese zu liefern. Die Bahn meldet nur die Streckenabschnitte, die über dem jeweiligen Suchkriterium liegen (etwa mehr als 60.000 Züge pro Jahr oder mehr als 100.000 Einwohner), so dass das EBA keine Zahlen für den Osterather Abschnitt aus der ersten Phase liefern konnte."

Das EBA meldet weiter: "Die Ergebnisse der zweiten Phase werden sukzessive in den nächsten Monaten veröffentlicht." Man darf gespannt sein, wie diese Zahlen aussehen werden.

Der Einspruch der Meerbuscher Bürger bezüglich der vorherigen Durchführung in Phase I beruht also zusammenfassend aus folgenden Punkten:

1.) Auf obiger Analyse der Messungen ab Dezember 2011, die deutliche Hinweise auf doppelt so hohe Zugzahlen liefern, wie diese in 2007 gelistet worden sind. Weiterhin kann man von ähnlichen Zahlen in den vergangenen Jahren ausgehen. (Erfahrungstatsache durch nächtliche Ruhestörung, zzgl. Ruhestörung durch häufige Nachtaustellen zur Gleisbettverdichtung).

2.) Auf den veröffentlichten Zahlen der Bahn AG aus 2007

3.) Aus der folgenden Tatsache, dass die Fahrplandaten der Personenzüge und die Trassennutzung für Güterzüge alle bei der DB Netz AG über EDV Systeme laufen, aus denen man diese Daten schon jetzt

regelmäßig entnimmt. Diese Systeme sind zentral für ganz Deutschland bzw. sogar grenzüberschreitend im Einsatz. Die Streckenabschnitte sind dabei als Netzbestandteil ein möglicher Suchschlüssel in Datenbanken hinterlegt, d.h. man kann sie im Suchkriterium eingeben, um die Zugzahlen für diesen Abschnitt über einen Zeitraum geliefert zu bekommen. Zahllose Batchjobs laufen beim Systemhaus der Bahn AG, etwa für die Energiekostenzuteilung und die Bestimmung von Trassenutzungsgebühren.

Um diese ausrechnen zu können, muss die Bahn ebenfalls genau wissen welcher Zug wann wo fuhr und zu welcher Bahngesellschaft er gehört.

Besteht die Gefahr, dass dem Rhein-Kreis Neuss seitens der Bahn AG gegenüber bewusst falsche Angaben gemacht worden sind und damit letztendlich eine unterlassene Sorgfalt bei der Umsetzung der Kartierungsverordnung geschehen ist?

Aufgrund der neuen Erkenntnisse möchte die Kreisverwaltung berichten, inwieweit der Rhein-Kreis Neuss sich neu bei diesem Thema positioniert?

Ist aufgrund der Fakten davon auszugehen, dass der Rhein-Kreis Neuss erneut bei der Deutschen Bahn AG vorstellig wird, mit der Bitte aktuelles Datenmaterial vorzulegen, um damit gleichzeitig eine Verbesserung der Lärmsituation der betroffenen Bürger und Bürgerinnen in Meerbusch zu erreichen?

Die amtliche Vorgabe, dass die Bahn AG diese Zahlen zur Verfügung stellt, ist mit dem Argument unterlassen worden, dass dies zu schwierig sei. Dies ist unwahr. Aber: selbst wenn die diesbzgl. Datenverarbeitung nicht existierte, seit wann dürfen Vorschriften mit einem solchen Argument unterlaufen werden ?

Frau Maue vom EBA wies in diesem Zusammenhang auch auf eine bestehende Gesetzeslücke hin: Die Bahn muss nur Daten liefern, wenn sie verfügbar sind!