

30.06.2020

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage 3757 vom 28. Mai 2020
der Abgeordneten Hans-Willi Körfges, Karl Schultheis und Eva-Maria Voigt-Küppers SPD
Drucksache 17/9507

Lärmschutz entlang der Hauptstrecke Aachen–Mönchengladbach

Vorbemerkung der Kleinen Anfrage

Neben der Schnellfahrstrecke Aachen–Köln ist die Hauptstrecke Aachen–Mönchengladbach die wichtigste Bahnverbindung im äußersten Westen des Landes. Die Bedeutung der Strecke hat vor allem durch eine Verdichtung des Personenverkehrs in den letzten Jahren zugenommen: RB20 und RB 33 wurden im Takt verdichtet, letztere wird seit einigen Jahren im Kreis Heinsberg geflügelt. Der Betrieb des RE18, der eine Direktverbindung von Aachen über Herzogenrath und Heerlen nach Maastricht sicherstellt, wurde vor rund anderthalb Jahren aufgenommen.

Vor allem in der Aachener Region ist diese – insgesamt zu begrüßende – Entwicklung für die Anwohnerinnen und Anwohner der Strecke zu spüren. Der Streckenabschnitt zwischen Aachen Hbf und Aachen West wurde im November 2019 durch die DB Netz AG zum überlasteten Schienenweg erklärt.¹

Durch umfassende Rodungsmaßnahmen entlang des Bahndamms fühlen sich die Anwohnerinnen und Anwohner zusätzlich belastet.

Der Minister für Verkehr hat die Kleine Anfrage 3757 mit Schreiben vom 29. Juni 2020 namens der Landesregierung im Einvernehmen mit der Ministerin für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz beantwortet.

Vorbemerkung der Landesregierung

Der Landesregierung obliegt bei Angelegenheiten im Zusammenhang mit Eisenbahnbetriebsanlagen der Deutsche Bahn AG (DB AG) keine originäre Zuständigkeit, vielmehr liegt diese kraft Gesetzes beim Bund. Daher ist der Landesregierung ein unmittelbarer Einfluss auf die Entscheidungsfindung bei der DB AG verwehrt.

¹ https://fahrweg.dbnetze.com/fahrweg-de/kunden/nutzungsbedingungen/nutzungsbedingungen/ueberlastete_schienenwege-1369242

Zudem ist ihr eine abschließende Bewertung von Sachverhalten nicht möglich, die den Zuständigkeitsbereich der Deutschen Bahn betreffen und zu denen die Landesregierung über keine eigenen Kenntnisse verfügt. Daher können hierzu lediglich Auskünfte der DB AG sowie der dabei zuständigen Aufsichtsbehörden zum Sachverhalt und den gegebenenfalls getroffenen oder zu treffenden Maßnahmen eingeholt werden.

Dementsprechend liegen der Landesregierung Stellungnahmen der DB AG vom 17. Juni 2020 und vom 26. Juni 2020 vor, aus der zur Beantwortung der Fragen nachfolgend stellenweise zitiert wird.

1. Wie hat sich die Auslastung der Strecke seit dem Jahr 2000 entwickelt? (Bitte möglichst auflisten nach einzelnen Jahren, Streckenabschnitten, Anzahl der Fahrzeugbewegungen)

Hierzu teilt die DB AG in ihrer Stellungnahme vom 26. Juni 2020 Folgendes mit:

„In der Tabelle sind die Gesamt-Zugzahlen je Abschnitt sowie als Mittelwert die Zahlen je Tag für die Jahre 2015 – 2020 dargestellt. Frühere Werte könnten von Seiten der DB Netz AG aus Systemgründen nicht zur Verfügung gestellt werden.“

Name	2020	2020 pro Tag	2019	2019 pro Tag	2018	2018 pro Tag	2017	2017 pro Tag	2016	2016 pro Tag	2015	2015 pro Tag
Mönchengladbach Hbf - Rheydt Hbf	16.760	110	44.867	123	43.313	119	37.213	102	39.455	108	38.998	107
Rheydt Hbf - Mönchengladbach Hbf	16.811	111	44.523	122	44.302	121	36.868	101	39.843	109	39.439	108
Summe	33.571	221	89.390	245	87.615	240	74.081	203	79.298	217	78.437	215
Rheydt Hbf - Herzogenrath	7.539	50	20.683	57	19.032	52	19.546	54	19.499	53	21.221	58
Herzogenrath - Rheydt Hbf	7.291	48	19.890	54	18.343	50	18.285	50	19.049	52	21.204	58
Summe	14.830	98	40.573	111	37.375	102	37.831	104	38.548	105	42.425	116
Herzogenrath - Aachen West	14.594	96	39.586	108	31.142	85	32.838	90	29.758	81	33.949	93
Aachen West - Herzogenrath	14.416	95	38.863	106	30.573	84	31.723	87	29.605	81	34.273	94
Summe	29.010	191	78.449	215	61.715	169	64.561	177	59.363	162	68.222	187
Aachen West - Aachen Hbf	17.236	113	46.399	127	39.456	108	37.349	102	37.025	101	38.149	105
Aachen Hbf - Aachen West	17.011	112	46.589	128	38.491	105	36.035	99	36.233	99	38.660	106
Summe	34.247	225	92.988	255	77.947	214	73.384	201	73.258	200	76.809	210

2. Wie hat sich analog die Lärmbelastung entlang der Strecke seit dem Jahr 2000 entwickelt? (Bitte möglichst auflisten nach einzelnen Jahren, Streckenabschnitten, Anzahl der Fahrzeugbewegungen)

Hierzu teilt die DB AG in ihrer Stellungnahme vom 17. Juni 2020 mit, dass von ihrer Seite keine Datenerhebungen an der genannten Strecke erfolgen.

Im Rahmen der EU-Umgebungslärmrichtlinie wird die Lärmbelastung für den Straßen-, Schienen- und Luftverkehr sowie in Ballungsräumen in Nordrhein-Westfalen in einem Turnus von fünf Jahren ermittelt und in Lärmkarten dargestellt. Die Kartierung des Schienenlärms von Eisenbahnen des Bundes erfolgt durch das Eisenbahn-Bundesamt. Lärmkarten für den Schienenverkehr existieren seit 2007. Aktuelle Lärmkarten finden sich auf dem Umgebungslärmportal des Landes (www.umgebungslaerm.nrw.de). Die Karten der Jahre 2007 und 2012 können noch über TIM-online eingesehen werden. Ein Abgleich der Lärmentwicklung in Abhängigkeit von Fahrzeugbewegungen, Streckenabschnitten etc. findet in der Umgebungslärmkartierung nicht statt.

3. Wie wird sich die Streckenauslastung bis zum Jahr 2030 voraussichtlich entwickeln?

Hierzu teilt die DB AG in ihrer Stellungnahme vom 17. Juni 2020 Folgendes mit:

„Die verkehrliche Entwicklung auf der Strecke 2550 zwischen Aachen und Mönchengladbach stellt sich gemäß der Prognose des Bundesverkehrswegeplans 2030, für den das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) verantwortlich ist, wie folgt dar:

Im Güterverkehr zwischen Aachen und Aachen West geht die Prognose von einer Steigerung von heute 32 auf dann 38 Züge je Tag/Richtung aus, zwischen Aachen West und Herzogenrath von heute 9 auf dann 13 Züge je Tag/Richtung und zwischen Herzogenrath und Rheydt (kurz vor Mönchengladbach) von heute ebenfalls 9 auf dann 11 Züge je Tag/Richtung.

Anzumerken ist hierbei, dass diese Prognosezahlen den Ausbau im Knoten Aachen voraussetzen. Dies wurde bei der Knoten-Aachen-Konferenz im Januar 2020 noch einmal ausdrücklich festgehalten. Somit ist auch der Ausbau des Schallschutzes vom Ausbau des Knotens abhängig.

Im Schienenpersonennahverkehr geht die Prognose von dem heutigen Niveau (etwa 100 Züge je Tag/Richtung zwischen Aachen und Herzogenrath und etwa 45 Züge je Tag/Richtung zwischen Herzogenrath und Rheydt) aus.

Gemäß der Prognose findet auf der genannten Strecke kein Schienenpersonenfernverkehr statt.“

4. Welche Maßnahmen sind geplant, um die Anwohnerinnen und Anwohner entlang der Strecke zukünftig besser zu schützen? (Bitte möglichst auflisten nach Streckenabschnitten)

Hierzu teilt die DB AG in ihren Stellungnahmen vom 17. Juni 2020 und vom 26. Juni 2020 Folgendes mit:

„An der Strecke 2550 Aachen – Mönchengladbach wurden bzw. werden Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen des sogenannten freiwilligen Lärmsanierungsprogramm des Bundes realisiert. Die Regeln für die Umsetzung dieses Programms sind in der „Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“ (Förderrichtlinie Lärmsanierung) des BMVI festgelegt. Diese Richtlinie ist von der federführenden DB Netz AG zwingend anzuwenden, die Einhaltung wird vom Eisenbahnbundesamt überwacht.“

In der untenstehenden, von der DB AG zur Verfügung gestellten Tabelle befindet sich eine Aufstellung der Lärmsanierungsmaßnahmen an der genannten Strecke. In dieser Aufstellung wird u. a. unterschieden nach aktiven und passiven Lärmsanierungsmaßnahmen. Aktive Lärmschutzmaßnahmen sind z. B. Schallschutzwände, passive z. B. der Einbau von Schallschutzfenstern an den betroffenen Wohngebäuden.

Ortsdurchfahrt	Status	Schalltechnische Untersuchung: Untersuchungsbereich			Lärmschutz- wand	umgesetzte WE
		von Bahn-km	bis Bahn-km	Ges. km-Länge	Ges. km-Länge	
Aachen	Abgeschl.	1,900	4,800	2,900	0,000	837 WE
Aachen Laurensberg/ Richterich	Abgeschl.	4,900	9,900	5,000	2,653	31 WE
Aachen West	Abgeschl.	-0,300	2,700	3,000	1,447	448 WE
Herzogenrath	STU	10,000	21,000	11,000	1,920	0 WE
Übach-Palenberg	STU	21,000	25,800	4,800	1,402	0 WE
Geilenkirchen	STU	25,800	35,800	10,000	1,535	0 WE
Erkelenz-Tenhold	STU	44,400	45,000	0,600	in Planung	0 WE
Erkelenz	STU	46,300	48,600	2,300	in Planung	0 WE
Mönchengladbach	STU	58,200	66,200	8,000	in Planung	0 WE

„Auf den Strecken 2550 & 2552 wurden zwischen Aachen Hbf und Aachen Laurensberg in Summe 10,9 km schalltechnisch untersucht und mit aktiven und passiven Maßnahmen lärmsaniert. Dabei wurden ca. 4,1 km Lärmschutzwände gebaut, sowie ca. 1.300 Wohnungseinheiten passiv saniert.“

Weitere Maßnahmen sind im Bereich Herzogenrath – Übach-Palenberg – Geilenkirchen, sowie Erkelenz geplant. Andere Abschnitte, wie z. B. Mönchengladbach Wickrath, sind (...) durch das BMVI freigegeben, aber noch nicht in Bearbeitung.“

Sanierungsbereich	von km	bis km	Länge [km]
Erkelenz - Bellinghoven	45,8	45,9	0,1
Erkelenz - Erkelenz	46,5	48,6	2,1
Erkelenz - Mennekrath	49,0	49,5	0,5
Erkelenz - Tenholt	43,9	44,0	0,1
Erkelenz - Tenholt	44,3	44,9	0,6
Hückelhoven - Baal	40,2	40,4	0,2
Hückelhoven - Baal	40,4	41,0	0,6
Hückelhoven-Baal	41,1	42,0	0,9
Hückelhoven - Brachelen	36,3	37,3	1,0
Hückelhoven - Brachelen	31,4	37,6	0,2
Mönchengladbach - Beckrath	52,6	52,7	0,1
Mönchengladbach - Herrath	51,6	52,2	0,6

u. a. Mönchengladbach Hardterbroich, Mönchengladbach Stadtmitte, Mönchengladbach - Dahl	58,4	63,7	5,3
Mönchengladbach - Wickrath	55,0	56,5	1,5
Mönchengladbach - Wickrath	56,6	57,1	0,5
Mönchengladbach - Wickrath	57,1	57,3	0,2
Mönchengladbach Wickrath, Mönchengladbach - Wickrathhahn	54,7	55,0	0,3

„Die bereits sanierten Abschnitte zwischen Aachen-Hbf und Aachen-Laurensberg wurden mit einem Auslösewert von 65 dBA saniert. Diese Lärmsanierungsbereiche befinden sich im aktuellen Gesamtkonzept 2019 (...). Damit eine Nachsanieung auf den aktuellen Auslösewert von 57 dBA erfolgen kann, müssen diese LS-Bereiche für eine weitere Bearbeitung durch das BMVI freigegeben werden. Die Freigabe der Abschnitte erfolgt nach einer Priorisierungskennziffer. Daher ist mit einer Nachsanieung in den nächsten Jahren nicht zu rechnen.“

Sanierungsbereich	von km	bis km	Länge [km]
Aachen - Aachen	2,6	6,1	3,5
Aachen - Laurensberg	6,4	6,6	0,2
Aachen - Richterich, Aachen - Laurensberg	6,7	9,8	3,1

„Grundlegende Informationen zur Lärmsanieung finden Sie auf der Homepage des BMVI unter <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/laermvorsorge-und-laermsanieung.html> (dort ist auch die Förderrichtlinie eingestellt) oder auf der Seite der DB unter <https://laermsanieung.deutschebahn.com/startseite.html>.“

5. Welchen Einfluss hat der Rückschnitt von Bäumen und Sträuchern auf den Lärmschutz?

Hierzu teilt die DB AG in ihrer Stellungnahme vom 17. Juni 2020 Folgendes mit:

„Lärmschutzanlagen wie Schallschutzwände und -wälle haben entsprechend ihrer Geometrie Einfluss auf die Ausbreitung und Minderung von Schall und Lärm. Vegetation hat hingegen keine akustische Minderungswirkung auf die Schallausbreitung. Die optische Abschirmung von Schienenwegen erzeugt jedoch bei Betroffenen die psychologische Wirkung einer Lärminderung. Der Rückschnitt von Sträuchern und Bäumen hat somit keinen akustischen, kann jedoch einen psychologischen Effekt auf die wahrgenommene Lärmbelastung haben.“