

Beschlussvorlage

Betrifft:

Rhein-Ruhr-Express - Prüfergebnisse zum Ratsauftrag vom 10.03.2017 zum Runden Tisch Lärmschutz Angermund

Beschlussdarstellung:

1. Der Rat der Landeshauptstadt Düsseldorf nimmt die vorliegenden Prüfberichte zur Einhausungsplanung und DB-Planung für Angermund der STUVA e.V. zu den Kosten und Planungsparametern, von pesch partner architekten stadtplaner GmbH zur städtebaulichen Integration sowie vom städtischen Umweltamt zu den Lärmschutzgutachten zur Kenntnis.
2. Unter der Voraussetzung einer Planungsoptimierung auf Basis der gutachterlichen Empfehlungen zum Lärmschutz und zur städtebauliche Integration erklärt sich der Rat der Stadt grundsätzlich damit einverstanden, dass die DB Netz AG die vorliegende höhengleiche Planung im Streckenabschnitt der Ortslage Angermund weiterentwickelt und die optimierte Planung in das Planfeststellungsverfahren bringt.
3. Die planerische Optimierung soll sich vor allem fokussieren auf
 - eine Minderung der Trennwirkung der Eisenbahntrasse im Bereich der Eisenbahnunterführung am S-Bahnhof Angermund durch Aufweitung der Personenunterführung
 - die Prüfung von zusätzlichen planerisch verträglichen Möglichkeiten zur Verbesserung des aktiven Lärmschutzes
 - die städtebaulich integrative Gestaltung und Ausführung der Lärmschutzwände.
4. Der Rat beauftragt die Verwaltung, der DB Netz AG sowie dem Bundes- und Landesverkehrsministerium die Beschlussfassung zu 1. – 3. und die Erwartungshaltung der Landeshauptstadt Düsseldorf mitzuteilen, dass die weitere Planung zeitnah und in enger Kommunikation und Abstimmung mit der Bürgerschaft von Angermund, der Bürgerinitiative Angermund e.V. und der Stadtverwaltung durchgeführt wird. Dabei sollen zu einer besseren Nachvollziehbarkeit die zu erarbeitenden Plandarstellungen unter Anwendung des Pilotprojekts „Building Information Modeling“ (BIM) digital in 3D dargestellt werden.

Sachdarstellung:

Der Rat der Landeshauptstadt Düsseldorf hat mit Ratsbeschluss vom 10.03.2017 (DS-Nr. Ö 01/49/2017) beschlossen, die nach der Vorstellung der Ergebnisse des Runden Tisches Lärmschutz Angermund am 20.02.17 offen gebliebenen Fragestellungen zu den Kosten, dem Lärmschutz, dem Trassenquerschnitt und den städtebaulichen sowie Orts- und Landschaftsbild prägenden Auswirkungen tiefergehend zu klären und weitere konkrete Planungen anzugehen, um eine Grundlage für weitere Entscheidungen zu erhalten.

Die Bezirksvertretung 5 und der Ausschuss für Umweltschutz sowie der Ordnungs- und Verkehrsausschuss wurden über das Vorgehen der Verwaltung zur Umsetzung des Ratsauftrages informiert. Der Oberbürgermeister hat den Rat der Stadt in seinen Berichten über die Arbeit der Kleinen Kommission RRX in den Ratssitzungen am 13.07. und 21.09. über den jeweiligen Stand der Bearbeitung informiert.

Mit den vorliegenden drei Prüfungsergebnissen sind die offen gebliebenen Fragestellungen zu den Planungsparametern der Ergebnispräsentation des Runden Tisches Angermund hinreichend geklärt. Eine vergleichende Betrachtung und Bewertung der Einhausungsvariante und der DB-Planungsvariante ist nunmehr möglich.

Kernaussagen der drei Gutachten sind folgende:

- Die Prüfergebnisse bestätigen, dass beide Planungsvarianten grundsätzlich realisierbar sind. Die bauliche-technische Machbarkeit der Einhausungsvariante ist grundsätzlich gegeben. Die DB-Planung wird bestätigt.
- Für die Einhausungsvariante wird mindestens 5,5m mehr Breite benötigt, was zu einem entsprechend größeren Eingriff in Privatgrundstücke führt und wodurch 11 statt 5 Gebäude (darunter 2 Wohngebäude und eine Werkstatt) mehr abgerissen werden müssen. Ferner ist davon auszugehen, dass für die unmittelbar an die Einhausung anliegenden Privatgrundstücke die Eintragung einer Grunddienstbarkeit für einen Geländestreifen von bis zu 15 m Breite erforderlich wird. Da die gewählte Mindestbreite der Einhausung keinen Regelfall, sondern eine alternative technische Lösung darstellt, wäre außerdem eine Zustimmung des Eisenbahnbundesamtes und eine Unternehmensinterne Ausnahmegenehmigung der DB Netz AG erforderlich. Es kann nicht sicher von einer Genehmigung für die Mindestbreite ausgegangen werden. Es besteht das Risiko, dass aufgrund einzuhaltender betrieblicher Sicherheitsanforderungen, die zugrunde gelegte minimale Trassenbreite für die Einhausung aufgeweitet werden muss (Einbau von Rettungswegen/ Sicherheitsschleusen im Bauwerk, getrennte Bauwerke für jedes der 6 Gleise).
- Mit keiner der beiden Lärmschutzvarianten lässt sich ein Vollschutz aktiven Lärmschutzes realisieren. Die Planungsvariante der DB mit 4m hohen Lärmschutzwänden und ergänzendem BüG (besonders überwachtes Gleis) löst 79% aller Schutzfälle in der Ortslage Angermund, die vergleichbare Einhausungsvariante mit ergänzenden 4m hohen Lärmschutzwänden in den Rampenbereichen löst 93% aller Schutzfälle. In absoluten Zahlen bleiben 373 der insgesamt 1.751 Schutzfälle in der DB-Variante bzw. 129 Schutzfälle in der Einhausungsvariante ungelöst. Schutzfälle, die durch aktive Maßnahmen nicht gelöst werden können, sind durch passive Lärmschutzmaßnahmen zu lösen.
- Die Einhausung ermöglicht einen Flächengewinn auf der Oberfläche des Bauwerks, der jedoch nur eingeschränkt nutzbar ist, bei Begrünung einen zusätzlich höheren Aufbau erfordert und den Nachteil der Einsehbarkeit vom Dach der Einhausung in private Grundstücke bewirkt. Da in Angermund bereits eine gute Versorgung mit Freiräumen existiert, wird der Nutzen hierfür als gering eingeschätzt.
- In der Höhenentwicklung und den Auswirkungen auf die angrenzenden Flächen unterscheiden sich beide Planungsvarianten nicht wesentlich. Die Barrierewirkung der Bahntrasse bleibt in beiden Varianten bestehen, künftige barrierefreie Querungen sind in beiden Varianten möglich, jedoch bedingen die Un-

terführungen S-Bahnhof Angermund sowie An den Kämpen in der DB-Variante die Überwindung eines geringeren Höhenunterschiedes als die erforderlich werdenden Überführungen in der Einhausungsvariante.

- Die Einhausung erfordert eine erheblich längere Planungs- und Realisierungszeit, was sowohl für die Anlieger als auch unter betrieblichen Aspekten zu längeren und größeren Beeinträchtigungen führt. Die Bauzeit von 20 Monaten für die DB-Planung wird bestätigt. Die Bauzeit für die Einhausung von 5 Jahren stellt technisch die untere erreichbare Grenze dar. Eine längere Bauzeit erscheint aufgrund zahlreicher nur sequentiell ausführbarer Bauarbeiten wahrscheinlich. Der bauliche Aufwand für die Einhausung (u.a. Ab- und Antransport von Bodenaushub und Baumaterial) ist auch erheblich größer, so dass mit deutlich mehr Lkw-Fahrten zu rechnen ist (45.000 zu 5.000 Fahrten).
- Während des Baus der höhengleichen Erweiterung sind nur geringe betriebliche Beeinträchtigungen auf der Bestandsstrecke zu erwarten; im Endzustand weist sie keine betrieblichen Einschränkungen auf. Beim Bau der Einhausung muss dagegen ein Bestandsgleis über rund ein Drittel der Bauzeit außer Betrieb genommen werden; über nahezu die gesamte Bauzeit ist darüber hinaus mit signifikanten Behinderungen im Zugverkehr zu rechnen. Nach Fertigstellung der Einhausung ist von einem fahrplanmäßigen Begegnungsverbot von Reise- und Güterzügen auszugehen. Dies würde eine dauerhafte betriebliche Einschränkung darstellen.
- Im Kostenvergleich führt die unabhängige Kostenschätzung zu Baukosten von insgesamt rd. 75 Mio. Euro für die DB-Planungsvariante und gut 400 Mio. Euro für die Einhausung. Kosten für betriebliche Erschwernisse des Bahnverkehrs während der Bauzeit (Schienenersatzverkehre etc.) sind nicht berücksichtigt worden.

Aus Sicht der Gutachter und der Verwaltung sind nur noch Fragen offen geblieben zu erhöhten Sicherheitsanforderungen für die Einhausungsvariante, die Risiken in sich bergen hinsichtlich der Genehmigungsfähigkeit der zugrunde gelegten minimalen Trassenbreite. Diese Fragen könnten verbindlich erst im Planfeststellungsverfahren beantwortet und entschieden werden.

Fazit:

Die DB-Planungsvariante mit den Lärmschutzwänden ist unter Abwägung von Nutzen, Beeinträchtigungen und Kosten eindeutig die Lösung mit den geringeren Beeinträchtigungen und Kosten, während der höhere Nutzen der Einhausungsvariante (Lärmschutz) nicht signifikant größer ist. Die Gutachter geben Empfehlungen zur Optimierung der DB-Planungsvariante bezogen auf die Eisenbahnunterführung am S-Bahnhof, den aktiven Lärmschutz und die Gestaltung der Lärmschutzwände.

Die Kosten der externen Überprüfungen/Beauftragung betragen rd. 60.000 Euro. 40.000 Euro übernimmt die DB Netz AG.

Beratungsfolge:

Gremium	Sitzungsdatum	Ergebnis
Kleine Kommission RRX	04.01.2018	
Ordnungs- und Verkehrsausschuss	10.01.2018	
Ausschuss für Umweltschutz	11.01.2018	
Ausschuss für Planung und Stadtentwicklung	16.01.2018	
Haupt- und Finanzausschuss	22.01.2018	
Bezirksvertretung 5	30.01.2018	
Rat	01.02.2018	

1) Die Sitzung wurde zum Zeitpunkt der Drucklegung dieser Vorlage noch nicht geplant.

2) Das Beratungsergebnis wurde zum Zeitpunkt der Drucklegung dieser Vorlage noch nicht erfasst.

Anlagen: beigefügt nicht vorhanden

Nr.	Anlage
1	STUVA e.V.: Prüfung der Planungsalternativen für den Ausbau der Trasse des Rhein-Ruhr-Express (RRX) in Düsseldorf-Angermund; Nov. 2017
2	pesch partner architekten stadtplaner GmbH: RRX – Runder Tisch Lärmschutz. Düsseldorf Angermund - Auswirkungen auf das Stadt- und Landschaftsbild / Studie zur städtebaulichen Integration: Nov. 2017
3	Umweltamt: Rhein-Ruhr-Expresse - Planfeststellungsbereich 3.1 - Lärmschutz Angermund - Schalltechnischer Variantenvergleich nach Vorgaben des Lastenheftes zur Umsetzung des Ratsauftrages vom 10.03.2017; Nov. 2017

Alternative:

- a) Keine Beschlussfassung. Folge: Dem bestehenden gesetzlichen Auftrag des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) folgend wird die DB Netz AG ihre Planung von 2014 beim Eisenbahnbundesamt (EBA) zur Planfeststellung einreichen.
- b) Stadt fordert die DB Netz AG auf, ihre Planung von 2014 aufzugeben und die Einhausungsplanung weiter zu planen und in das Planfeststellungsverfahren zu bringen. Folge: Dem bestehenden gesetzlichen Auftrag des BSWAG folgend dürfte die DB Netz AG ihre Planung von 2014 beim EBA zur Planfeststellung einreichen. Die Stadt hat dann im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens die Möglichkeit, die Einhausungsvariante als bauliche Alternative einzufordern. Das EBA entscheidet über die DB-Planung und Einwendung der Stadt.

Amt / Institut:

Der Oberbürgermeister

Dezernentin / Dezernent:

Oberbürgermeister Geisel