

**Mitteilung der Verwaltung  
Vorlage Nr.: 20161848**

**Status:** öffentlich

**Datum:** 10.08.2016

**Verfasser/in:** Ralph Bittner

**Fachbereich:** Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

Bezeichnung der Vorlage:

Im Zusammenhang mit den RRX - Planungen auftretende gravierende Probleme

Bezug:

**Beratungsfolge:**

Gremien:	Sitzungstermin:	Zuständigkeit:
Ausschuss für Infrastruktur und Mobilität	25.08.2016	Kenntnisnahme
Bezirksvertretung Bochum-Wattenscheid	30.08.2016	Kenntnisnahme
Ausschuss für Strukturentwicklung	21.09.2016	Kenntnisnahme

**Wortlaut:**

„Nachdem die Vorlage **20160719** in der Sitzung der Bezirksvertretung am 12.04.2016 behandelt wurde, empfand es **der Ältestenrat der Bezirksvertretung Bochum-Wattenscheid** für notwendig, einige drängende Fragen zeitnah aufzuwerfen und um deren Beantwortung zu bitten:

1. Die Vorlage stellt dar, dass es zukünftig mit Einführung des RRX zu einer Schwerpunktverlagerung der Haltehäufigkeiten vom Bahnhof Wattenscheid weg zur S-Bahn-Station Wattenscheid-Höntrop kommt. Insoweit darf auf die Aussagen in der Bezugsvorlage verwiesen werden.
  - 1.1 Wie plant die Bauherrin, die DB AG dem Lärmschutzbedürfnis der direkten Anlieger der derzeitigen S-Bahn-Trasse im Bereich Sevinghausen / Höntrop gerecht zu werden?
  - 1.2 Wird es Bodenuntersuchungen geben mit dem Ziel festzustellen, ob es z.B. Gefährdungen durch evtl. Bergschäden geben kann?
2. Würde es nicht Sinn machen, die Verlagerung der Fahrwege nur in geringerem Umfang vorzunehmen? Hierzu könnte man das Ausweichgleis im Bereich Bahnhof- Wattenscheid wieder installieren und bedingt dadurch mehr RE - und RB - Züge auch weiterhin über Wattenscheid führen.

3. Bereits die derzeitige Parksituation am S-Bahn-Haltepunkt Wattenscheid-Höntrop ist desaströs. Wie will man bei zusätzlichen Halten an der Station das Parkproblem der zunehmenden Pendlerzahl lösen? Welche Planungen hat die DB AG dafür und wie stellt sich die Planungsverwaltung eine städtebaulich vertretbare Lösung dieses Problems vor?
4. Könnte die Errichtung eines Parkhauses im Bereich des derzeitigen P+R Parkplatzes eine Lösung sein und ggf. wie könnte ein solches Objekt (von wem) finanziert werden? (...)

„Am 10.05.2016 wurde in der Bezirksvertretung Bochum-Wattenscheid unter der Vorlage-Nr. 20161226 eine Anfrage in Bezug auf die RRX-Planungen und hier auf die auftretenden gravierenden Probleme gestellt.

Es wurde die Anfrage textgleich (Vorlage Nr. 20161490) im Ausschuss für Strukturentwicklung gestellt und darüber hinaus um Gesamtbeantwortung gebeten einschließlich folgender zusätzlicher Frage zur nächsten Ausschusssitzung:

Wie verhält es sich mit den unterschiedlichen Qualitäten des Lärmschutzes?“

### **Die Verwaltung nimmt wie folgt Stellung:**

#### **Zu 1.1:**

Die DB AG hat im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu den Infrastrukturmaßnahmen im Zusammenhang mit dem Rhein-Ruhr-Express (RRX) sowohl in ihren schriftlichen Gegenäußerungen zu den Eingaben der Betroffenen als auch in dem dazugehörigen Erörterungstermin klargestellt, dass keine Lärmschutzmaßnahmen an der S-Bahn-Trasse in Sevinghausen / Höntrop vorgesehen sind.

Die gesetzlichen Bestimmungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) für Vorkehrungen zum Schallschutz finden für Ausbau- und Neubaustrecken Anwendung, erwirken jedoch keine Verpflichtungen zu Schallschutzmaßnahmen an Streckenabschnitten ohne bauliche Maßnahmen („Baulücken“), selbst wenn dort bspw. durch Taktverdichtung oder Linienverlagerungen höhere Zugfrequenzen zu erwarten sind.

Neben den gesetzlich geforderten Immissionsschutzmaßnahmen in Baubereichen setzt die DB AG das freiwillige Bundesprogramm zur Lärmsanierung an Bestandsstrecken um. Schienentrassen werden dabei strecken- bzw. abschnittsweise anhand einer Prioritätenliste lärm saniert. Nach den vorliegenden Unterlagen zu urteilen ist die Strecke Sevinghausen / Höntrop (Strecke Nr. 2291) nicht Bestandteil des Sanierungsprogramms, da Lärmsanierungswerte nicht erreicht wurden.

Aufgrund einer inzwischen gültigen Absenkung der Grenzwerte (neue Rechtsgrundlage „Schall03“ / Lärmsanierungsgrenzwerte von 67 dB(A) tags / 57 dB(A) nachts, Wegfall Schienenbonus 5 dB(A)) und der beschlossenen Taktverdichtung der S-Bahn S1 ab 2019 wird die Stadt Bochum beim Eisenbahnbundesamt um eine Neuberechnung der Bochumer Strecken bitten. In diese Berechnung soll dann auch die Strecke Sevinghausen / Höntrop aufgenommen werden.

Der Umstand einer unterschiedlichen Qualität der Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens RRX entsteht aus der im April 2013 beschlossene Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes und dem darin enthaltenen Wegfall des sog. „Schienenbonus“, der Schienenwegen eine Pegelreduktion von 5 dB anrechnet. Maßgebend dabei ist, dass das Planfeststellungsverfahren bis zum 01.01.2015 noch nicht eröffnet und die Auslegung des Plans noch nicht öffentlich bekannt gemacht wurde.

Die Offenlagen erfolgten in den 6 Planfeststellungsbereichen des RRX zu verschiedenen Zeitpunkten: Für Bochum ist sie im November 2014, in Dortmund, Duisburg und Düsseldorf jedoch erst im Jahre 2015 erfolgt.

Für den Planfeststellungsabschnitt 5b - Stadtgebiet Bochum -, kommt es daher bei der Berechnung des Schienenlärms und der Prüfung der Ansprüche auf Lärmschutz noch zu einem Abzug des Schienenbonus von 5 dB(A).

In den Bereichen mit der Offenlage erst in 2015 wird der Schienenbonus entsprechend der neuen Regelung ab 01.01.2015 nicht mehr in Abzug gebracht. Dies führt zu 5 dB(A) höheren Beurteilungspegeln und damit zu besseren und umfangreicheren Lärmschutzmaßnahmen.

Für Bochum bedeutet dies, dass weniger Lärmschutz erfolgen wird als z. B. in der Nachbarstadt Dortmund oder in Duisburg und Düsseldorf.

Diesen Umstand hat die Stadt Bochum sowohl gegenüber der Bezirksregierung Arnsberg als planfeststellende Behörde als auch dem Vorhabenträger Deutsche Bahn AG vehement kritisiert, konnte jedoch weder den Aufschub der Offenlage, eine Vorab-Beteiligung der Politik noch eine Angleichung der Lärmschutzmaßnahmen erwirken.

### **Zu 1.2:**

Der Vorhabenträger hat im Jahre 2015 eine Grubenbildeinsichtnahme für die Baubereiche des Planfeststellungsabschnitts 5b (Bochum) durchgeführt. Im Zuge der weiteren Planung sind in diesen Bereichen Erkundungsbohrungen vorgesehen.

In Bereichen ohne bauliche Maßnahmen, wie bspw. Wattenscheid-Höntrop, kommt es zwar zur Verlagerung der Linien RB40 und RE16 auf die S-Bahn-Strecke, durch die Verkehre wird die zulässige Bemessungslast der Strecke jedoch nicht überschritten, sodass im Rahmen des Vorhabens keine Untersuchung des Bahnkörpers erfolgt.

### **Zu 2:**

Im Abschnitt Bochum - Essen entsteht mit Einführung des RRX-Konzeptes auf der Fernverkehrsstrecke betrieblich ein Konflikt zwischen der RE16 und dem zukünftigen RRX6. Der RRX6 ist stark in der 15-Minuten-Taktfolge mit den übrigen RRX-Linien fixiert sowie an den sogenannten Außenästen mit anderen Linien vertaktet. Dieses lässt betrieblich wenig Spielraum in der Anpassung einzelner Linien.

Die Führung der RE16 über die Fernbahn wäre nur mit der Aufgabe von Halten der RE16 möglich, wichtige Anschlussbeziehungen im weiteren Netzverlauf müssten zudem aufgegeben werden. Die RB 40 (Hagen - Essen) könnte im Planfall mit RRX nur bei einem Verzicht auf den Halt Essen-Kray Süd über das Fernverkehrsgleis geführt werden.

Im Allgemeinen erscheint das Liniennetzkonzept des RRX als manifestiert und nicht mehr änderbar, da das Planfeststellungsverfahren bereits weit fortgeschritten ist und die Offenlage und Erörterung der Unterlagen erfolgt ist. Hypothetische Änderungen am Liniennetzkonzept würden umfangreiche Neuberechnungen erforderlich machen, dadurch den Gesamtablauf des Projektes verzögern und potentiell bereits getroffene Investitions- und Vergabeentscheidungen konterkarieren, sowohl im betrieblichen als auch infrastrukturellen Bereich.

Die Infrastruktur der Station Wattenscheid ist in den Betriebskonzepten im Status Quo hinterlegt. Das heißt, der Bahnsteig in Wattenscheid ist mit einer Geschwindigkeit von 160 km/h über die heutigen Gleise 1 und 2 anfahrbar. Das angesprochene ehemalige Ausweich- bzw. Überholgleises existiert im heutigen Zustand nicht mehr, sodass hier keine einfache Reaktivierung sondern ein kompletter Neubau inklusive Weichenanschluss erforderlich wäre.

Weiterhin würde ein Überholgleis in Wattenscheid und die damit angeregte Nutzung der Strecke durch weitere Züge zu einem erhöhten Trassenverbrauch auf der Fernbahn führen. Das RRX-System ist überholungsfrei konstruiert und eine planmäßige Überholung in Wattenscheid nicht vorgesehen. Die zu erwartenden Kapazitätseinbußen würden ggf. weitere infrastrukturelle Folgemaßnahmen notwendig machen.

Vor den oben genannten Hintergründen ist der Neubau eines Überholgleises in Wattenscheid nicht Gegenstand der RRX-Planungen.

### **Zu 3. Und 4:**

Die DB AG hat der Stadt Bochum mitgeteilt, dass die Schaffung einer höheren Anzahl an Stellplätzen im Bereich des Halts Wattenscheid-Höntrop nicht Aufgabe des Vorhabenträgers (DB AG) sei, sondern der Stadt Bochum obliege.

Im Hinblick auf das Parken ist der Bereich am Haltepunkt Höntrop durch Nutzungskonflikte geprägt. Pendler, Kunden des umliegenden Stadtteilzentrums sowie Anwohner und deren Besucher stellen Ansprüche an den knappen Parkraum. Die Verwaltung strebt eine ganzheitliche Lösung an, die den verschiedenen Ansprüchen so weit wie möglich gerecht wird. Als weiterer Analyseschritt soll zunächst die Parksituation am Haltepunkt Höntrop im Rahmen einer studentischen Abschlussarbeit untersucht und verwaltungsintern diskutiert werden. Die Idee eines Parkhausbaus wird in die anstehenden Diskussionen Eingang finden. Zu gegebenem Zeitpunkt wird dann wieder über den Sachstand informiert.

Für dann folgende Umsetzungsschritte ist zu berücksichtigen, dass der derzeitige P+R-Parkplatz etwa hälftig im Eigentum der DB AG und der Stadt Bochum liegt. Für eine Umnutzung bzw. bauliche Entwicklung des Areals wäre eine Einigkeit mit der DB AG zu erzielen.

Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr bietet Fördermöglichkeiten zur Errichtung von P+R-Anlagen an SPNV-Umsteigepunkten, sofern diese einer Attraktivierung des Öffentlichen Personennahverkehrs und dem Umstieg zum Schienenpersonennahverkehr dienen.

### ***Anlagen:***