



Beschlussvorlage

Amt: 61 Etter	Datum: 26.01.2016	Az.: -0684 Et	Drucksache Nr.: 29/2016
------------------	-------------------	---------------	-------------------------

Beratungsfolge	Termin	Beratung	Kennung	Abstimmung
Technischer Ausschuss	03.02.2016	vorberatend	nichtöffentlich	Einstimmig
Gemeinderat	29.02.2016	beschließend	öffentlich	

Beteiligungsvermerke

Amt						
Handzeichen						

Eingangsvermerke

Oberbürgermeister	Erster Bürgermeister	Bürgermeister	Haupt- und Personalamt Abt. 10/101	Kämmerei	Rechts- und Ordnungsamt

Betreff:

Lärmsanierung Rheintalbahn im Bereich Lahr
- Aktiver Schallschutz im Stadtgebiet Lahr

Beschlussvorschlag:

1. Die neu geplante Lärmschutzwand südlich des Lahrer Bahnhofs wird ausdrücklich begrüßt.
2. Die Lärmsanierungsplanung der Deutschen Bahn AG wird zustimmend zur Kenntnis genommen.

Anlage(n):

- Pläne Lärmsanierung Rheintalbahn

BERATUNGSERGEBNIS		Sitzungstag:			Bearbeitungsvermerk	
<input type="checkbox"/> Einstimmig	<input type="checkbox"/> lt. Beschlussvorschlag	<input type="checkbox"/> abweichender Beschluss (s. Anlage)			Datum	Handzeichen
<input type="checkbox"/> mit Stimmenmehrheit	Ja-Stimmen	Nein-Stimmen	Enthalt.			

Begründung:

Am 20. April 2015 war die Lärmsanierung der Rheintalbahn zuletzt Gegenstand von Beratungen im Gemeinderat. Damals wurden die vorgesehenen aktiven und passiven Lärminderungsmaßnahmen der DB grundsätzlich begrüßt. Für den Bereich südlich des Bahnhofs, für den die DB zunächst keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen vorsah, wurden jedoch sogenannte niedrige Schallschutzwände, die 55 cm oder 76 cm hoch (immer gemessen über Schienenoberkannte) und sehr nah an den Gleisen sein müssten, vom Gemeinderat zum Schutz der Wohnbebauung im Gebiet Kleinfeld-Süd gefordert.

Die in der damaligen Vorlage bereits angekündigte Prüfung durch die DB hat jedoch dazu geführt, dass anstelle solch niedriger Wände (je Hauptgleis eine), eine 4 m hohe, „konventionelle“ Schallschutzwand errichtet werden soll. Für diese Lösung sprechen insbesondere die deutlich höhere Lärminderung, die einfachere bautechnische Umsetzung sowie die Genehmigung durch das Eisenbahnbundesamt (EBA). Die Wand führt (wie alle aktiven Schallschutzmaßnahmen) zur Reduzierung beim passiven Lärmschutz, dessen Kosten zu 75 % von der DB zu tragen sind.

Die niedrigen Schallschutzwände wurden deshalb in Erwägung gezogen, weil durch das Gleis 6 am Lahrer Bahnhof eine konventionelle Schallschutzwand nicht unmittelbar am Lärm verursachenden Hauptgleis errichtet werden kann. Dies ist nun auch der Grund, weshalb abweichend von der im Rahmen der Lärmsanierung standardisierten Maximalhöhe von 3 m mit Zustimmung des EBA abgewichen wird. Östlich vom vorhandenen Bahnsteig 6 soll nun vom Belleviller Platz bis auf Höhe der Römerstraße eine 4 m hohe Wand errichtet werden. Sie wird für die Wohnbebauung entlang der Vogesenstraße zu einer Lärminderung von bis zu 7 oder gar 9 dB(A) führen, für das Wohngebäude Bahnhofsplatz 3 in den unteren Geschossen sogar bis zu 11 dB(A) (siehe Anlage). Für die zur Bahn nächstgelegenen Hochhäuser Römerstraße 1 und 3 werden an den Südfassaden ca. 2 bzw. 0,5 dB(A) Lärminderung erreicht, an den Westfassaden 3 bis 4 bzw. 2 und an den beiden Nordfassaden dagegen bereits zwischen 5 und 7 dB(A). Da die jeweiligen Nord- und Südfassaden gleich weit entfernt sind, ist der deutliche Unterschied bei der Lärminderung vor allem darauf zurück zu führen, dass die Lärmschutzwand 50 m südlich vom Gebäude Römerstraße 3 aufhört, weshalb sich der Schall noch vor der Wand Richtung Wohngebiet ausbreiten kann.

Die Stadt Lahr hat deshalb gegenüber der DB angeregt, die geplante Schallschutzwand in Richtung Süden zu verlängern. Darauf ist die DB jedoch nicht eingegangen, weil sie seitens des Eisenbahnbundesamtes gehalten ist, die Maßgabe der Ausführungsbestimmungen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes einzuhalten. Danach darf eine Schallschutzwand nur um 50 m über das letzte zu schützende Gebäude verlängert werden. Außerdem wies die DB auf das schlechte Kosten-Nutzen-Verhältnis hin.

Damit bliebe nur die Möglichkeit, die Wand auf Kosten der Stadt zu verlängern und so für einen zusätzlichen Schallschutz zu sorgen. Für eine unabhängige Einschätzung hat die Stadt dazu eine schalltechnische Überprüfung beim Büro Heine+Jud, das für die Bebauungspläne MOSCHEE, KLEINGARTENPARK und SEEPARK tätig waren bzw. sind, in Auftrag gegeben. Dabei wurden die 4 Varianten – Verlängerung um ca. 145 m bis zur Hursterhofbrücke bzw. um ca. 245 m bis zur Brücke der B 36 mit jeweils einer 3 bzw. 4 m hohen Wand – betrachtet. Die nachfolgende Tabelle zeigt an den Immissionsorten Süd- und Westfassade des Gebäudes Römerstraße 1 die minimal und maximal zusätzlich zur DB-Lärmschutzwand erzielbare Lärminderung in der Nacht. Dabei beziehen sich die minimalen Werte auf die oberen, die maximalen Werte auf die unteren Geschosse des Hochhauses. Außerdem sind die jeweiligen gerundeten Kosten über von der DB genannte Einheitswerte (brutto) pro laufenden Meter ermittelt worden.

	Verlängerung	Wand- höhe	Lärmminderung Südfassade	Römerstr. 1 Westfassade	Kosten lfm (brutto)	Kosten gerundet
V1	145 m	3 m	2,1 – 4,7 dB(A)	1,0 – 4,2 dB(A)	2.185 €/lfm	320.000 €
V2	145 m	4 m	3,3 – 5,3 dB(A)	1,6 – 4,7 dB(A)	2.485 €/lfm	360.000 €
V3	245 m	3 m	2,4 – 5,2 dB(A)	1,1 – 4,3 dB(A)	2.185 €/lfm	540.000 €
V4	245 m	4 m	3,5 – 6,1 dB(A)	1,4 – 4,6 dB(A)	2.485 €/lfm	610.000 €

DB-Angaben zur Ermittlung der Brutto-Einheitswerte Kosten Lärmschutzwand:

4 m Höhe: 1.400 € x 25% Nebenkosten x 19% MWSt + ca. 400 € = ca. 2.485 €

3 m Höhe: 1.200 € x 25% Nebenkosten x 19% MWSt + ca. 400 € = ca. 2.185 €

Im Vergleich der Varianten ist festzustellen, dass

- eine Erhöhung von 3 auf 4 m mehr Lärmminderung bringt (V1 : V2) als die Verlängerung um weitere 100 m (V1 : V3) und zudem mit Mehrkosten von „nur“ 40.000 statt 220.000 Euro verbunden wäre.
- eine 4 m hohe und 245 m lange Verlängerung nur noch für die Südfassade eine nennenswerte zusätzliche Lärmminderung von ca. 1,4 dB(A) (V1 : V4) erreicht – zu Mehrkosten von 290.000 Euro.

Daraus kann geschlossen werden, dass nur eine Verlängerung um 145 m bis zur Hursterhofbrücke in die Erwägung einzubeziehen ist.

Eine Verlängerung um 145 m würde für zusätzliche 5 Geschosse von Römerstraße 1 (5. – 9. OG) oder ca. 20 – 25 Wohneinheiten bedeuten, dass kein passiver Schallschutz mehr erforderlich wäre, weil dort der nächtliche Lärmsanierungs-Grenzwert von 60 dB(A) unterschritten würde. Eine entsprechende Aussage zu anderen Gebäuden kann nicht gemacht werden, jedoch ist festzustellen, dass beim nächsten Hochhaus Römerstraße 3 durch die DB-Lärmsanierung bereits kein Anspruch mehr auf passiven Schallschutz besteht (Ausnahme: Westfassade 15. + 16. OG).

Allerdings wirken Lärmschutzfenster in den Hochhäusern auch gegen den Verkehrslärm der B 36 und somit stellt sich die Frage, ob diese den Bewohnern nicht mehr Schutz bringen.

Planungsrecht

Die DB-Planung zur Lärmsanierung wird entweder ein Plangenehmigungsverfahren oder ein Planfeststellungsverfahren beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) durchlaufen. Derzeit geht die DB davon aus, dass ein Plangenehmigungsverfahren ausreicht. Der Bau der Schallschutzwände ist für 2017 vorgesehen, die DB hat dafür Sperrpausen (Zeiten, an denen der Bahnverkehr eingestellt wird) für September – November 2017 angemeldet.

Sollte wider Erwarten das EBA ein deutlich aufwändigeres Planfeststellungsverfahren für erforderlich ansehen, wäre der Umsetzungszeitplan zumindest gefährdet. Eine Entscheidung darüber wird hoffentlich bald getroffen. Evtl. kann in der bevorstehenden Sitzung darüber mündlich berichtet werden.

Das Planungsrecht für die Lärmschutzwand-Verlängerung müsste durch ein separates Bebauungsplanverfahren herbeigeführt werden. Ein Bau vor 2018 wäre ungewiss.

Ausbau Rheintalbahn

Trotz des Beschlusses des Projektbeirats im Juni 2015 und des Bundestags im Frühjahr 2016, die Gleise 3 und 4 entlang der Autobahn zu bauen, ist auch die Bestandsstrecke von den Planungen zum Ausbau der Rheintalbahn betroffen. Für den auf den bestehenden Gleisen 1 und 2 verbleibenden ICE erfolgen dort umfangreiche Ausbauarbeiten, die eine Reisegeschwindigkeit von 250 km/h zum Ziel haben. Dadurch ist davon auszugehen, dass der Streckenabschnitt Lahr aufgrund dieser wesentlichen Änderung ein Fall der Lärmvorsorge werden wird.

D.h. an Stelle der jetzt geplanten und bis 2018 gebauten 3 bzw. 4 m hohen Lärmsanierungswände werden dann voraussichtlich ca. 6 m hohe Wände der Lärmvorsorge errichtet. Der Umsetzungshorizont für diesen Ausbau ist zum jetzigen Zeitpunkt schwer vorherzusagen, er wird jedoch mit großer Wahrscheinlichkeit nach 2035 liegen. Dies deshalb, weil in der aktuellen Diskussion das Jahr 2035 für die Fertigstellung der autobahnparallelen Trasse genannt wird. Diese ist wiederum Voraussetzung für den Beginn der Arbeiten an den bestehenden Gleisen.

Tilman Petters

Sabine Fink

Hinweis:

Die Mitglieder des Gremiums werden gebeten, die Frage der Befangenheit selbst zu prüfen und dem Vorsitzenden das Ergebnis mitzuteilen. Ein befangenes Mitglied hat in der öffentlichen Sitzung den Verhandlungstisch, in der nichtöffentlichen Sitzung den Beratungsraum zu verlassen. Einzelheiten sind dem § 18 Abs. 1 – 5 Gemeindeordnung zu entnehmen.