

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

199/14

Beschluss	
Nr.	vom
wird von StSt OB-Büro ausgefüllt	

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Demny, Andreas

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
11.12.2014

1. Betreff: Lärmsanierung Rheintalbahn

2. Beratungsfolge:	Sitzungstermin	Öffentlichkeitsstatus
1. Gemeinderat	02.02.2015	öffentlich
1. Gemeinderat	23.03.2015	öffentlich

Beschlussantrag (Vorschlag der Verwaltung):

Der Gemeinderat

1. nimmt die lärmtechnische Untersuchung der DB ProjektBau GmbH und die möglichen förderfähigen Lärmschutzmaßnahmen zur Kenntnis.
2. nimmt die Bewertung der einzelnen Fachdisziplinen von aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen zur Kenntnis
3. beauftragt die Verwaltung und die DB ProjektBau GmbH in der Bürgerversammlung am 10.02.2015 die Vor- und Nachteile von aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen transparent darzustellen.
4. beauftragt die Verwaltung für die Gemeinderatssitzung am 23.03.2015 eine Ergänzungsvorlage zu erstellen, deren Beschlussformulierung die Diskussionen des Gemeinderates vom 02.02.2015 und der am 10.02.2015 geplanten Bürgerversammlung berücksichtigt

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

199/14

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Demny, Andreas

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
11.12.2014

Betreff: Lärmsanierung Rheintalbahn

Sachverhalt/Begründung:

Die Maßnahme dient unmittelbar dem **strategischen Ziel 1** „Durchsetzung eines städtebaulich sowie menschen- und umweltverträglichen Bahnausbaus“.

1. Zusammenfassung

Am 14.07.2014 hat der Projektbeirat einstimmig beschlossen, auf dem Gebiet der Stadt Offenburg nur noch eine Tunnellösung für den Ausbau der Rheintalbahn weiterzuverfolgen. Die bestehende Strecke durch den Bahngraben und die Stadtteile Stegermatt, Uffhofen, Hildboltsweier und Albersbösch wird somit auf Dauer im heutigen Zustand erhalten bleiben.

Unabhängig von diesem Beschluss des Projektbeirats ist die Rheintalbahn in das Lärmsanierungsprogramm an Schienenwegen des Bundes aufgenommen worden. Nach Einschätzung des Verkehrswissenschaftlichen Institut Stuttgart GmbH (VWI) hat die Umsetzung von Lärmsanierungsmaßnahmen an der bestehenden Rheintalbahn keine Auswirkungen auf die Zeitschiene oder Umsetzung des im Projektbeirat am 14.07.2014 beschlossenen Güterzugtunnels Offenburg.

Das schalltechnische Gutachten der Bahn im Zuge der Lärmsanierung, welches vom Büro Modus Consult (Karlsruhe) erarbeitet wurde, kommt zum Ergebnis, dass in Offenburg kurzfristig über 2.100 Wohneinheiten deutlich besser vor dem Bahnlärm geschützt werden können. Die Lärmuntersuchung sowie die Nutzen-Kosten-Betrachtungen haben ergeben, dass nur auf der Südseite der Rheintalbahn im Abschnitt Stegermatt und dem Abschnitt Uffhofen/Königswaldstraße und auf der Nordseite im Bereich Fasanenweg maximal 3 m hohe Lärmschutzwände in Frage kommen. Grundsätzlich ist eine vollständige Lärmsanierung aber auch mit ausschließlich passiven Lärmschutzmaßnahmen an den Gebäuden möglich.

Aufgrund der Proteste gegen den Bahnausbau entlang der Bestandsstrecke (A3-Trasse), die sich unter anderem an den im Schnitt 4,0 bis zu 12,5 m hohen Lärmschutzwänden (über Gelände) begründeten und der zumindest im Bereich Albersbösch und Hildboltsweier städtebaulich schwierigen Situation, muss die Art der Maßnahmen grundlegend diskutiert und entschieden werden. Die Bahn hat diesbezüglich keine Präferenzen. Aus städtebaulicher Sicht gibt es Abschnitte, in denen Lärmschutzwände verträglich sind. Andere Abschnitte sind aus städtebaulicher Sicht nicht für den Bau von Lärmschutzwänden geeignet.

Das Ingenieur- und Beratungsbüro Dipl.-Ing. Guido Kohnen IBK empfiehlt eine möglichst weitgehende Umsetzung mit Lärmschutzwänden, da aus lärmgutachterlicher Sicht der Schallschutz für die Bevölkerung deutlich umfassender ist, als bei einer punktuellen Dämmung der Aufenthaltsräume von Wohnungen in Gebäuden, in denen die Sanierungsgrenzwerte überschritten werden. Im Rahmen der Lärmsanierung

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

199/14

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Demny, Andreas

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
11.12.2014

Betreff: Lärmsanierung Rheintalbahn

werden Lärmschutzwände vom Bund zu 100% finanziert und von der DB Netz AG unterhalten, während passive Lärmschutzmaßnahmen nur zu 75% finanziert werden, die restlichen 25% und die Unterhaltung vollständig beim Gebäudeeigentümer liegt.

Dementsprechend sollte die politische Präferenz bei den aktiven Lärmschutzmaßnahmen liegen. Am 10.02.2015 ist eine Bürgerinformation der Bahn zur Lärmsanierung geplant, in der die Akzeptanz der Lärmschutzmaßnahmen mit den betroffenen Bürgern diskutiert werden sollen. Auf dieser Basis wird die Bahn über das weitere Vorgehen bei der Lärmsanierung der Rheintalbahn im Stadtgebiet Offenburg entscheiden. Umsetzungshorizont für die Lärmsanierung mit Lärmschutzwänden und passivem Lärmschutz an den Gebäuden ist aufgrund der langen Vorplanung für die Lärmschutzwände das Jahr 2018. Eine zeitliche Entzerrung der Verausgabung der Finanzmittel für die Lärmschutzwände und den passiven Lärmschutz ist nicht möglich. Sollten ausschließlich passive Maßnahmen umgesetzt werden, könnte mit der Umsetzung noch 2015 begonnen werden.

2. Grundlagen der Lärmsanierung

Im Gegensatz zur gesetzlich vorgeschriebenen Lärmvorsorge beim Neubau oder Ausbau einer Bahnstrecke ist die Lärmsanierung eine freiwillige Leistung des Bundes. Jährlich stehen bundesweit insgesamt 100 Mio. € Bundesmittel für Maßnahmen an Bahnstrecken bereit. Die Grundlage der Kriterien, nach denen Lärmsanierungsmaßnahmen umgesetzt werden können, richten sich nach der „Förderrichtlinie Lärmsanierung Schiene“. Die Bereitstellung der Mittel erfolgt aus dem Verkehrshaushalt des Bundes jeweils nach Verfügbarkeit.

Bundesweit gib es einen Bedarf an Lärmsanierung von derzeit etwa 1450 Ortsdurchfahrten, deren Bearbeitung nach einer vom Bund erstellten Priorisierungsliste erfolgt. Das Eisenbahn-Bundesamt ist die Bewilligungsbehörde für die Finanzierung der Maßnahmen. Die DB-ProjektBau GmbH hat die operative Gesamtprojektleitung inne. Nach Vorgabe der „Förderrichtlinie Lärmsanierung Schiene“ sind Lärmsanierungsmaßnahmen nur dort förderfähig, wenn an der Strecke in mindestens zehn Jahren keine baulichen Veränderungen geplant sind. Dieser Zeithorizont ist bei der Rheintalbahn für den Abschnitt im Stadtgebiet Offenburg gegeben, da nach Angaben der Bahn der früheste Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Ausbaustrecke in 2029 erfolgen kann.

Aufgrund der in den letzten Jahren intensiv geführten Diskussionen um Lärmschutzwände im Zuge des Planfeststellungsantrags der DB-Netz AG zur NBS/ABS Karlsruhe – Basel im Stadtgebiet Offenburg, zeigt die folgende Tabelle übersichtlich die unterschiedlichen Randbedingungen bei einer Lärmvorsorge bzw. der Lärmsanierung einer Eisenbahnstrecke auf:

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

199/14

Dezernat/Fachbereich:
 Fachbereich 6, Tiefbau und
 Verkehr

Bearbeitet von: Tel. Nr.:
 Demny, Andreas 82-2308

Datum:
 11.12.2014

Betreff: Lärmsanierung Rheintalbahn

Kriterium	Lärmvorsorge (z.B. Antragstrasse A3)	Lärmsanierung
Grundlage	Gesetzlich vorgeschrieben bei Neu- und Ausbaumaßnahmen	Freiwillige Leistung des Bundes an Bestandsstrecken
Schutzniveau Krankenhaus, Schule etc. (tags/nachts)	57/47 dB(A)	70/60 dB(A)
Schutzniveau Wohngebiet (tags/nachts)	59/49 dB(A)	70/60 dB(A)
Schutzniveau Kern-, Dorf- und Mischgebiete (tags/nachts)	64/54 dB(A)	72/62 dB(A)
Schutzniveau Gewerbegebiet (tags/nachts)	69/59 dB(A)	75/65 dB(A)
Alter der Gebäude	Keine Einschränkung	Baujahr oder Rechtskraft B-Plan vor 01.04.1974
Lärmschutzwand (LSW)	bis 12 m Höhe über Schienenoberkante (SOK)	2 bis maximal 3 m Höhe über SOK
Finanzierung LSW	100% Projektkosten	100% Bund
Unterhaltung LSW	100% Bahn	100% Bahn
Finanzierung Lärmschutzfenster (LSF) und schallgedämmte Lüfter für in der Nacht zum Schlafen genutzte Aufenthaltsräume	100% Projektkosten (alle Aufenthaltsräume von Wohnungen und von sonstigen schutzbedürftigen Nutzungen)	75% Bund, 25% Eigentümer (nur Wohn- und Schlafräume)
Unterhaltung LSF	100% Eigentümer	100% Eigentümer
Besonders überwacht Gleis	100% Bahn	Keine Maßnahme

Eine wesentliche Grundlage der Lärmsanierung wird aus der Tabelle bzgl. der schützenswerten Gebäude sichtbar. Während bei der Lärmvorsorge alle Gebäude in einem Gebiet unabhängig von ihrem Alter vor dem Bahnlärm geschützt werden müssen, ist dies bei der Lärmsanierung nur für Gebäude oder Bebauungsplangebiete die älter als der Stichtag 01.04.1974 sind erforderlich. Mit diesem Datum ist das Bundes-Immissions-Schutz-Gesetz in Kraft getreten. Für alle Gebäude und Bebauungspläne, die nach diesem Zeitpunkt erstellt wurden, mussten und müssen die strengen Lärmvorsorgewerte im Gebiet durch eigene Maßnahmen erreicht werden. Z.B. dürfen neue Wohngebiete direkt an der Bahn seit diesem Zeitpunkt nur noch mit Lärmschutzwänden oder -wällen oder mit ausreichendem Lärmschutz an den Gebäuden errichtet werden. Der Veranlasser ist nach der Gesetzeslage der Hauseigentümer des Neubaus bzw. bzgl. der Aufstellung der Bebauungspläne die Gemeinde. Nur bei einer wesentlichen baulichen Änderung im Sinne der 16. BImSchV, z.B. Bau zusätz-

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

199/14

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Demny, Andreas

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
11.12.2014

Betreff: Lärmsanierung Rheintalbahn

licher Gleise oder die Erhöhung der Geschwindigkeit auf einer Bestandsstrecke, muss der Vorhabenträger notwendige Lärmvorsorgemaßnahmen finanzieren.

Aus der Tabelle wird ersichtlich, dass das Schutzniveau bei der gesetzlich vorgeschriebenen Lärmvorsorge mit 6 bis 13 dB(A) deutlich höher liegt wie bei der Lärmsanierung. Eine Pegelveränderung von 10 dB(A) wird von den Betroffenen als eine Verdopplung bzw. Halbierung des Lärms empfunden. Der Vorhabenträger ist bei Neu- und Ausbaumaßnahmen gesetzlich verpflichtet, die strengeren Immissionsgrenzwerte der Lärmvorsorge einzuhalten. Dies ist häufig nur durch den Bau von sehr hohen Lärmschutzwänden oder Einhausungen erreichbar.

Die städtebaulichen Eingriffe bei der Lärmsanierung durch Lärmschutzwände sind dagegen deutlich geringer, da die zu erreichenden Lärmwerte höher sind. Da für die Lärmsanierung keine gesetzliche Verpflichtung besteht und die Bundesmittel hierfür begrenzt sind, werden Lärmschutzwände in diesem Programm nur als Basisschutz mit einer maximalen Höhe von drei Metern über Schienenoberkante umgesetzt. Aufgrund des begrenzten Budgets sind der Gestaltung der Lärmschutzwände enge Grenzen gesetzt. Die DB-ProjektBau GmbH setzt ausschließlich Aluminiumwände um, die maximal bzgl. der Farbauswahl der städtebaulichen Situation angepasst werden. Für weitere gestalterische Elemente wie durchsichtige Acrylglasswände stehen im Rahmen der Lärmsanierung lediglich 1,5% des gesamten Investitionsvolumens eines Abschnitts zur Verfügung. Weitere Aufwertungen müssten von der Stadt finanziert und selbst unterhalten (z.B. bei Bepflanzung) oder abgelöst werden.

Bei der Lärmsanierung müssen sich die Hauseigentümer bei passiven Lärmschutzmaßnahmen an ihren Gebäuden mit 25% der förderfähigen Kosten selbst beteiligen, da der Gesetzgeber davon ausgeht, dass durch den besseren Lärmschutz der Wert des Gebäudes steigt und der Eigentümer dadurch einen zusätzlichen Nutzen erreicht. Die Selbstbeteiligung der Eigentümer von 25% liegt bei im Schnitt 3.000 € Investition pro Wohneinheit bei ca. 750 €

Weitere Maßnahmen, die bei einer Lärmvorsorge denkbar sind (z.B. besonders überwacht Gleis zur Verminderung der Quietsch- und Schlaggeräusche), werden bei der Lärmsanierung nicht angewendet, da der Aufwand in keinem Verhältnis zur Wirkung steht. Das gezielte Einrichten von Geschwindigkeitsreduzierungen zur Lärmreduktion kommt im Rahmen der Lärmsanierung aufgrund der Auswirkungen auf die Wettbewerbsbenachteiligung gegenüber dem Lkw-Verkehr, die Kapazität und den Fahrplan auf der Strecke sowie der notwendigen hohen Investitionen zur Verlegung von z.B. Signalen als Maßnahme für die Bahn nicht in Betracht.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

199/14

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Demny, Andreas

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
11.12.2014

Betreff: Lärmsanierung Rheintalbahn

Damit stehen im Rahmen der Lärmsanierung als Maßnahmen entweder bis zu drei Meter hohe Lärmschutzwände an Gebieten mit Bebauungsplänen oder Gebäuden die vor dem 01.04.1974 errichtet worden sind und/oder passive Lärmschutzmaßnahmen an Gebäuden mit einem Baujahr vor dem 01.04.1974 zur Auswahl.

3. Sachstand zum Bahnausbau NBS/ABS Karlsruhe – Basel im Raum Offenburg

Die derzeitige Initiative der Bahn zur Lärmsanierung der Rheintalbahn ist auch strategisch bezüglich einer eventuellen Auswirkung auf die Umsetzung des Güterzugtunnels Offenburg zu hinterfragen. Insbesondere ist zu klären, ob die Bahn durch eine lärmsanierte Rheintalbahn Argumente erhält, die Umsetzung des Tunnels in eine ferne Zukunft zu verschieben oder dauerhaft wieder rückgängig zu machen. Zur Beantwortung der Fragestellung hat das Verkehrswissenschaftliche Institut Stuttgart GmbH (VWI) in einem Gespräch mit der Stadt eine Einschätzung hierzu abgegeben, die im folgenden Text mit eingeflossen ist.

Am 14.07.2014 fällte der Projektbeirat die Entscheidung, auf dem Stadtgebiet Offenburg im Rahmen des Ausbaus der Rheintalbahn nur noch einen Güterzugtunnel weiterzuverfolgen. Im einstimmigen Beschluss heißt es:

„1. Der Projektbeirat entscheidet, dass in Offenburg ein zwei-röhriger Tunnel mit einer Entwurfsgeschwindigkeit von 120 km/h favorisiert wird. Der Beirat bittet den Bundestag den entsprechenden Beschluss zu fassen, BMVI wird diesen Prozess positiv begleiten. Mit Sicherung der Finanzierung (Bundestagsbeschluss) wird der Planfeststellungsantrag der Antragstrasse zurückgezogen. Das Planfeststellungsverfahren ruht bis zur Klärung der Finanzierung.

2. Die DB wird beauftragt, die Planungen für den zwei-röhrigen Tunnel mit einer Entwurfsgeschwindigkeit von 120 km/h aufzunehmen. Dabei wird bis zur Entscheidung über die KF2 sowohl der Anschluss an die Rheintalbahn als auch an die Autobahnparallele geplant. ...“.

Die DB Netz AG hat demnach den Auftrag, mit der Planung des Tunnels zu beginnen. Damit ist auf Projektebene entschieden, dass die Bestandstrecke durch den Offenburger Bahngraben und die Stadtteile Stegermatt, Uffhofen, Hildboltsweier und Albersbösch baulich dauerhaft unverändert bleibt.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

199/14

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Demny, Andreas

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
11.12.2014

Betreff: Lärmsanierung Rheintalbahn

Dieser Beschluss ist unabhängig von der noch nicht entschiedenen Trassenführung südlich von Offenburg gefallen. Der südliche Anschluss des Güterzugtunnels ist technisch sowohl an die Bestandsstrecke im Bereich Hohberg, als auch an die sogenannte autobahnparallele Trasse direkt entlang der A 5 möglich. In den vorangegangenen Machbarkeitsuntersuchungen der DB Netz AG ist für beide Varianten die grundsätzliche Machbarkeit festgestellt worden. Die politische Entscheidung des Projektbeirates ist demnach unabhängig von der Entscheidung zur südlichen Weiterführung der Trasse als stabil zu betrachten.

Die bisherigen Untersuchungen und Gutachten zum beschlossenen Güterzugtunnel sind vom Umfang der untersuchten Themenfelder und von der Bearbeitungstiefe her so gesichert, dass auch bei weiteren vertiefenden Planungsschritten keine technischen Schwierigkeiten zu erwarten sind, welche die Umsetzung des Güterzugtunnels in Frage stellen könnten. Durch die Entscheidung für die Planung eines zweiröhrigen Tunnels sind die Eingriffe in das vom Tunnel zu durchfahrende Stadt- und Waldgebiet sogar minimiert worden, da keine oberirdischen Flächen für Notausgänge oder Aufstellflächen für Rettungsfahrzeuge beansprucht werden müssen. Damit ist ein wesentlicher möglicher Einspruchsgegenstand für das Planfeststellungsverfahren des Tunnels ausgeräumt.

Nach der politischen Entscheidung des Projektbeirates steht allerdings die mindestens genauso wichtige Entscheidung zur Finanzierung des Tunnels noch aus. Eine genaue Kostenberechnung für den Tunnel liegt noch nicht vor. Auf Basis der von der DB Netz AG durchgeführten Machbarkeitsuntersuchungen werden die Kosten für das Tunnelbauwerk des zwei-röhrigen Güterzugtunnels mit Bearbeitungsstand 2011 auf 1.090 Mio. € geschätzt (Präsentation der DB Netz AG vom 14.07.2014 im Projektbeirat). Diese Kosten stehen unter dem Vorbehalt der Ergebnisse einer zweiten Erkundungsbohrung und den detaillierten Planungen zur Ausrüstungstechnik, Umwelt, zum Gewässerkonzept sowie zu Schall und Erschütterung. Hinzu kommen nach Angaben der Bahn weitere 260 Mio. € für die Überwerfungsbauwerke zum Anschluss an die Bestandsstrecke im Norden, ca. 74 Mio. € für Verlagerungen von Teilfunktionen des Güterbahnhofs Offenburg und angeblichen 80 Mio. € verlorenen, da schon geleisteten Investitionen nördlich von Offenburg. Damit sind die Kosten für den Tunnel nach Aussagen der Bahn um ca. 1.191 Mio. € höher als die 313 Mio. € für die ursprünglich geplante Antragstrasse der Bahn parallel zur bestehenden Rheintalbahn. Die Tunnelkosten wurden vom Verkehrswissenschaftlichen Institut Stuttgart GmbH (VWI) im Auftrag der Stadt Offenburg 2012 geprüft und im Wesentlichen bestätigt. Der zusätzliche, gegenüber dem Planfeststellungsantrag der Bahn deutlich höhere Finanzmittelbedarf muss vom Bundestag erneut beschlossen werden.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

199/14

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Demny, Andreas

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
11.12.2014

Betreff: Lärmsanierung Rheintalbahn

In den bisherigen Diskussionen zu den verschiedenen Tunnelvarianten wurde von der Bahn das Jahr 2029 als Jahr der Inbetriebnahme des Tunnels genannt. Mit dem Beschluss des Projektbeirates wurde die Inbetriebnahme seitens der Bahn auf das Jahr 2035 verschoben, da die veränderte Trasse eine generelle Neuplanung erfordere.

Sowohl die zeitliche Verschiebung als auch die noch nicht gesicherte Finanzierungszusage des Bundes für den Offenburger Tunnel sind Unsicherheiten im Projekt. Allerdings sind diese Projektzustände bei Großprojekten mit mehreren Milliarden Euro Gesamtvolumen nicht ungewöhnlich. Beispielsweise wird der Tunnel in Rastatt erst jetzt gebaut, nachdem schon seit 11. August 1998 Baurecht besteht. Über diesen langen Zeitraum ist die Notwendigkeit dieses Tunnels nicht hinterfragt worden, sondern andere Gründe, wie unter anderem das Flucht- und Rettungskonzept sowie die Finanzierung hat zu dieser Zeitverzögerung geführt.

Im schlechtesten Falle könnte bei einer zeitlich großen Entzerrung des abschnittsweisen Ausbaus der Rheintalbahn zwischen Offenburg und Basel in ferner Zukunft ein bewertungstechnischer Nachteil entstehen. Bei einer eventuellen Einzelbewertung des Tunnels Offenburg würde der Lärmvorteil bei der Nutzen-Kosten-Bewertung unter Berücksichtigung der Lärmsanierung der Bestandsstrecke geringer ausfallen, als wenn die Strecke nicht lärmsaniert worden wäre. Allerdings ist das Kriterium Lärm nur ein Kriterium unter vielen bei einer solchen Bewertung.

Ein Herauslösen des Tunnels Offenburg aus dem Gesamtprojekt und eine Einzelbewertung sind allerdings als sehr unwahrscheinlich einzustufen. Das VWI bewertet die verschiedenen Risiken als äußerst gering und eher theoretisch. Es ist demnach davon auszugehen, dass unabhängig von der ungeklärten Finanzierung der Beschluss für den Tunnel mit einem äußerst geringen und nie auszuschließenden Restrisiko auch nach einer Lärmsanierung der Bestandsstrecke unumstößlich ist.

4. Planungsstand der Lärmsanierung der Rheintalbahn

Die DB-Netz AG hat die DB-ProjektBau GmbH beauftragt, für die Rheintalbahn die Grundlagen für einen Förderantrag auf Lärmsanierung für den Streckenabschnitt Offenburg – Riegel zu erarbeiten. Wichtigste Basis für die Antragsstellung ist ein Lärmgutachten, welches die gemäß den Lärmsanierungsgrenzwerten schützenswerten Gebäude erfasst. Dieses Gutachten wurde für den Bereich Offenburg vom Ingenieurbüro Modus Consult (Karlsruhe) erstellt. Der untersuchte Abschnitt beginnt in etwa in der Mitte des Empfangsgebäudes des Personenbahnhofs Offenburg und endet an der Gemarkungsgrenze zu Hohberg.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

199/14

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Demny, Andreas

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
11.12.2014

Betreff: Lärmsanierung Rheintalbahn

Grundlage und Vorgehen für die Ermittlung der Lärmbetroffenheit und damit der möglichen Förderung von Lärmsanierungsmaßnahmen waren:

1. Ermittlung der Gebäude und B-Plangebiete mit Errichtung bzw. Satzungsbeschluss vor dem 01.04.1974 in dem Untersuchungsabschnitt.
 2. Berücksichtigung des aktuellen Geländemodells
 3. Keine Berücksichtigung des Schienenbonus
 4. Keine Berücksichtigung eines Anteils von leisen Güterwagen (LL-Sohle)
 5. Zugzahlen 2014 und -zusammensetzung (Güter- und Personenzüge)
 6. Berechnung der Immissionen an den Gebäuden durch den Schienenverkehrslärm.
- ⇒ Ermittlung der Gebäude mit einem Beurteilungspegel von mehr als 60 dB(A) nachts.

Die untersuchte Strecke lässt sich grob in fünf Abschnitte unterteilen. Der erste Abschnitt verläuft von der Mitte des Empfangsgebäudes des Bahnhofs Offenburg bis zum Bahngraben, der zweite Abschnitt vom Bahngraben bis zur Zähringer Straße, der dritte Abschnitt von der Zähringer Straße bis Uffhofen, der vierte Abschnitt von Uffhofen bis zur Wendeschleife Königswaldstraße und der fünfte Abschnitt bis zur südlichen Stadtgrenze.



Abb. 1: Übersichtsplan der Planausschnitte

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

199/14

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Demny, Andreas

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
11.12.2014

Betreff: Lärmsanierung Rheintalbahn

Für alle Abschnitte wurden die Lärmausbreitung und die Beurteilungspegel gemäß der oben genannten Randbedingungen ohne die Berücksichtigung von evtl. aktiven Lärmschutzmaßnahmen berechnet. In einem zweiten Schritt wurden dann die Wirkungen von Lärmschutzwänden in den Schritten 2,0 m Höhe über Schienenoberkante (SOK), 2,50 m über SOK und 3,0 m über SOK ermittelt.

Neben der Wirkung von Lärmschutzwänden wurde gemäß der Lärmsanierungsrichtlinie auch geprüft, ob das Nutzen-Kosten-Verhältnis größer 1 ist und somit eine Förderung der Lärmschutzwand aus den Lärmsanierungsmitteln des Bundes rechtfertigt. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis NKV wird wie folgt berechnet:

$$\text{NKV} = \frac{\text{NU} \times \text{dL} \times \text{E} \times \text{t}}{\text{K}}$$

Dabei ist:

NU = 55 €, der Nutzen je dB(A) Pegelminderung, Einwohner, Jahr

dL = die mittlere Pegelminderung in dB(A) aus dem schalltechnischen Gutachten

E = Anzahl der von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Einwohnern
(Wohneinheiten WE x 2,1)

t = 25 Jahre, die anzusetzende Nutzungsdauer

K = die Höhe der für die Maßnahmen erforderlichen Zuwendungen in Euro

Aus dieser Formel ist erkennbar, dass Lärmschutzwände nur dort förderfähig sind, wo viele Einwohner geschützt werden können und eine ausreichende Pegelminderung erreicht werden kann. Dem Einsatz von Lärmschutzwänden sind in der Lärmsanierung demnach enge Grenzen gesetzt.

Wie oben beschrieben, werden bei fehlenden Lärmschutzwänden oder auch bei noch nicht ausreichendem Lärmschutz mit Lärmschutzwänden passive Schallschutzmaßnahmen an Wohngebäuden und Wohnungen gefördert. Dies sind:

1. Der Austausch von Fenstern in Aufenthaltsräumen, wenn dadurch eine Pegelminderung von mindestens ca. 5 dB(A) erreicht wird.
2. Die Dämmung von Rollläden
3. Die Dämmung von Dächern
4. Der Einbau von Schalldämmlüftern in zum Schlafen genutzten Aufenthaltsräumen

Grundsätzlich werden die passiven Maßnahmen nur an Räumen durchgeführt, in denen sich dauerhaft aufgehalten wird. Dies sind in der Regel Wohn-, Kinder- und Schlafräume. Der Gebäudeeigentümer muss sich zu 25% an den Kosten beteiligen.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

199/14

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Demny, Andreas

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
11.12.2014

Betreff: Lärmsanierung Rheintalbahn

Basis für die Bewertung der Maßnahmen ist ausschließlich das schalltechnisch Gutachten der Bahn. Eine Planung der vorgeschlagenen Lärmschutzwände liegt noch nicht vor. Die Bahn geht erfahrungsgemäß davon aus, dass die Lärmschutzwände auf den Bahngrundstücken umgesetzt werden können. Ob dies in Offenburg überall möglich sein wird, werden erst die konkreten Planungen ergeben. Diese wird die Bahn aber erst aufnehmen, wenn in Offenburg ein Konsens bzgl. der Maßnahmen vorhanden ist.

Wenn sich aus der am 10.02.2015 geplanten Bürgerinformation und dem anschließenden Gemeinderatsbeschluss ein sehr breiter Konsens für die Umsetzung von Lärmschutzwänden ergibt, würde die Bahn das Baurecht über ein Plangenehmigungsverfahren herstellen. Gibt es einzelne wenige durch Lärmschutzwände stark betroffenen Anwohner, die sich gegen die Realisierung aktiver Schallschutzmaßnahmen aussprechen, würde die Bahn das Baurecht über ein Planfeststellungsverfahren herstellen. Bei größeren Widerständen würde die Bahn keine Lärmschutzwände erstellen, sondern ausschließlich passive Lärmschutzmaßnahmen an den Gebäuden umsetzen.

In den folgenden Abbildungen sind jeweils zwei Linien eingezeichnet. Die rote Linie begrenzt den Bereich, wo ohne Umsetzung von Lärmschutzwänden passive Lärmschutzmaßnahmen an den Gebäuden bei o.g. Voraussetzungen erforderlich sind. Die in einigen Abbildungen eingezeichnete grüne Linie begrenzt den Bereich, wo mit Umsetzung von 3,0 m hohen Lärmschutzwänden zusätzlich passive Lärmschutzmaßnahmen an den Gebäuden erforderlich sind.

Abschnitt 1: Bahnsteigmitte Bahnhof Offenburg bis Bahngraben (Unionbrücke)

In diesem Abschnitt sind aufgrund der dichten Gebäuderiegel zur Bahn hin nur an Gebäuden in unmittelbarer Nähe zur Bahn gelegenen Gebäuden passive Lärmschutzmaßnahmen erforderlich. Für den Bereich Rammersweierer Straße wurde eine Nutzen-Kosten-Betrachtung für eine Lärmschutzwand vom Fahrradparkhaus bis zu der Unionbrücke durchgeführt. Dabei wurde die aktuelle Gleisbelegung der einzelnen Gleise der Strecken 4000, 4250 und 4263 zugrunde gelegt. Insgesamt könnten 147 Wohneinheiten durch eine Lärmschutzwand geschützt werden. Allerdings beträgt die Pegelminderung lediglich 0,6 dB(A). Der Nutzen-Kosten-Faktor einer Lärmschutzwand liegt deshalb unter 1, sodass eine Förderung im Rahmen der Lärmsanierung nicht möglich ist.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

199/14

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Demny, Andreas

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
11.12.2014

Betreff: Lärmsanierung Rheintalbahn

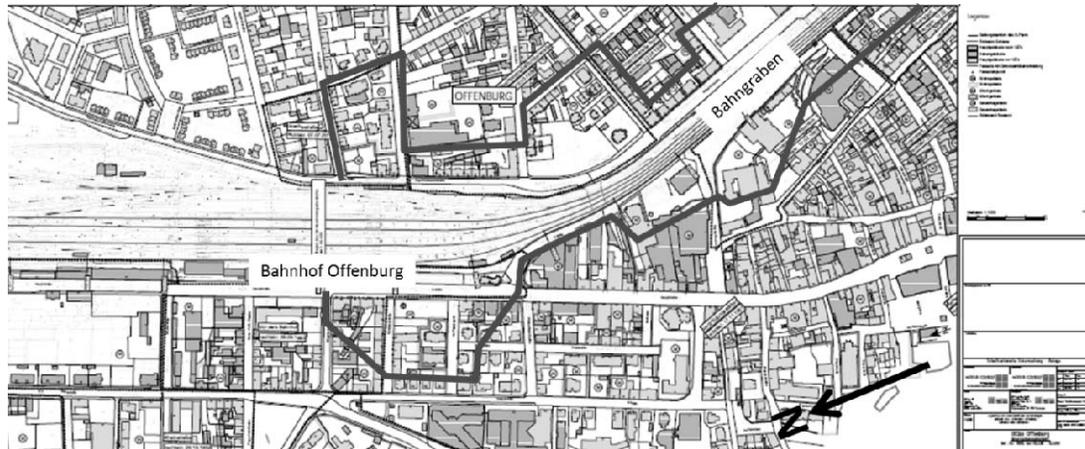


Abb. 2 Bereich für passive Lärmschutzmaßnahmen – Unionbrücke
(rote Linie = ohne Lärmschutzwände)

Abschnitt 2: Bahngaben bis Zähringer Straße (Bahngaben)

Durch die Tieflage der Bahn im Bahngaben liegen nur die Gebäude in unmittelbarer Nähe zum Bahngaben im Bereich der Lärmsanierung. Eine Lärmschutzwand im Bahngaben bzw. am Rand des Bahngabens kommt aus wirtschaftlichen Gründen nicht in Betracht.

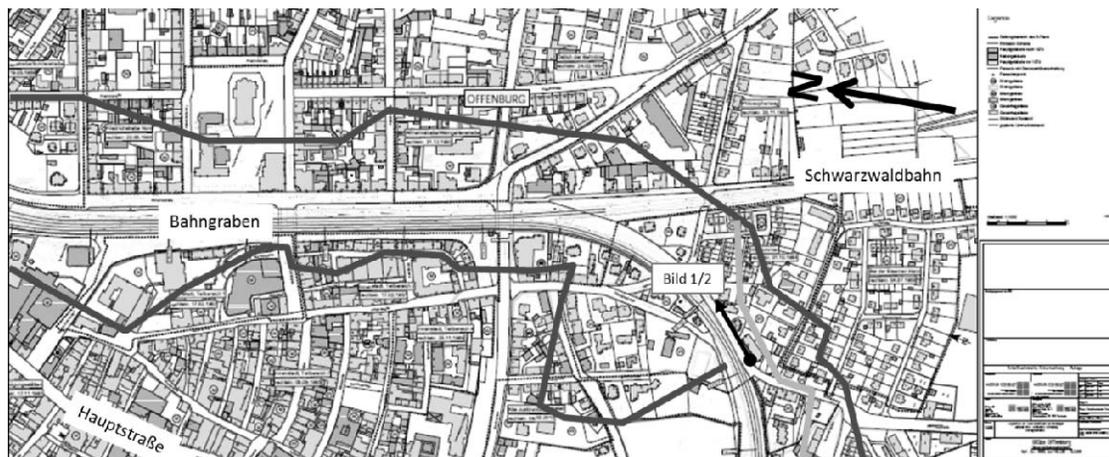


Abb. 3 Bereich für passive Lärmschutzmaßnahmen – Bahngaben
(rote Linie = ohne Lärmschutzwände,
grüne Linie = mit 3,0 m Lärmschutzwand)

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

199/14

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Demny, Andreas

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
11.12.2014

Betreff: Lärmsanierung Rheintalbahn

Im Bereich der Offenburger Kurve (Zähringerstraße) könnte eine Lärmschutzwand auf der Südseite der Rheintalbahn im Rahmen der Lärmsanierung finanziert werden. Die dann noch erforderlichen passiven Lärmschutzmaßnahmen konzentrieren sich dann auf die unmittelbare Randbebauung zur Bahnstrecke.

Die mögliche Lärmschutzwand würde an der Rampe zur Brücke Zähringer Straße beginnen und im Bereich der Badstraße enden (siehe auch nächsten Abschnitt). Die Länge der Wand würde 650 m, die Baukosten nach ersten Schätzungen der DB ProjektBau GmbH knapp 950.000 € betragen. Mit einer Lärmschutzwand müssten in Stegermatt lediglich noch 208 WE mit passivem Lärmschutz zusätzlich geschützt werden, während es ohne Lärmschutzwand insgesamt 401 WE wären. Die Lärmschutzwand von 3,0 m Höhe ergäbe eine Pegelminderung von 12,7 dB(A).

Die Finanzierung würde komplett der Bund und die Unterhaltung der Wand die Bahn tragen. Einen ersten Eindruck der optischen Auswirkungen einer solchen Wand hat die DB ProjektBau GmbH vorab, ohne Basis einer konkreteren Planung für eine 3,0 m hohe Wand visualisiert.



Bild 1



Bild 2

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

199/14

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Demny, Andreas

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
11.12.2014

Betreff: Lärmsanierung Rheintalbahn

Abschnitt 3: Zähringer Straße bis Uffhofen (Stegermatt Nord und Süd)

Wie im vorhergehenden Abschnitt beschrieben kann südlich der Bahnstrecke eine Lärmschutzwand im Rahmen der Lärmsanierung gefördert werden.

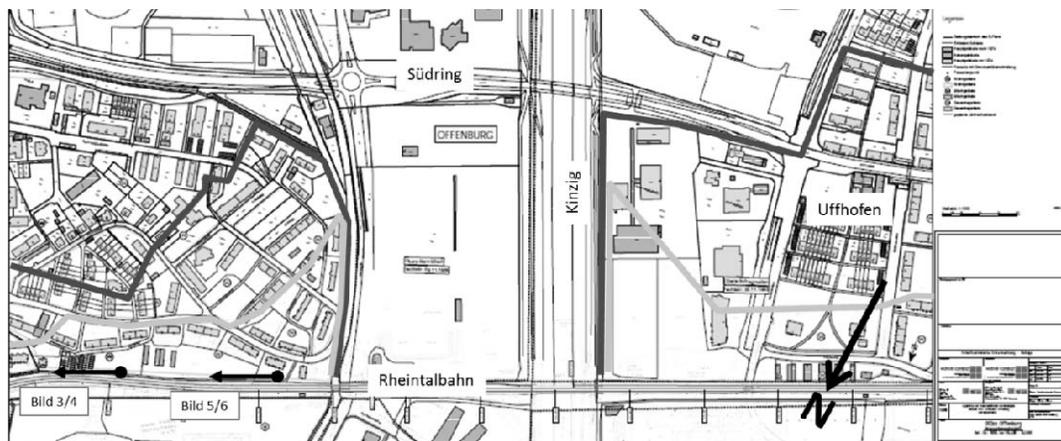


Abb. 4 Bereich für passive Lärmschutzmaßnahmen – Stegermatt Süd
(rote Linie = ohne Lärmschutzwände,
grüne Linie = mit 3,0 m Lärmschutzwand)

Auch für den Bereich zwischen der Zähringer Straße und der Badstraße hat die DB ProjektBau GmbH zur besseren Bewertung der Lärmschutzmaßnahmen eine Visualisierung einer 3,0 m hohen Lärmschutzwand erstellt.



Bild 3



Bild 4

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

199/14

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Demny, Andreas

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
11.12.2014

Betreff: Lärmsanierung Rheintalbahn



Bild 5



Bild 6

Nördlich der Bahnstrecke kann im Rahmen der Lärmsanierung keine Maßnahme ergriffen werden. Das Freizeitbad als reine Freizeitanlage ist im Rahmen der Lärmsanierung nicht förderfähig. Wollte die Stadt den Saunabereich des neuen Freizeitbades besser vor dem Bahnlärm schützen, müsste auf eigene Kosten eine Lärmschutzwand errichtet und bzgl. der Unterhaltungskosten abgelöst werden. Ohne die Einbeziehung der Bahnbrücke über die Badstraße würde eine 150 m lange und 3,0 m hohe Lärmschutzwand ca. 220.000 € zzgl. einer Ablösesumme von knapp 90.000 € kosten. Auch der Bereich des Landratsamts und des Wohngebietes Kinzigvorstadt Wiede ist auf Grundlage der „Förderrichtlinie Lärmsanierung Schiene“ nicht förderfähig, da diese Gebiete nach dem 01.04.1974 entstanden sind.

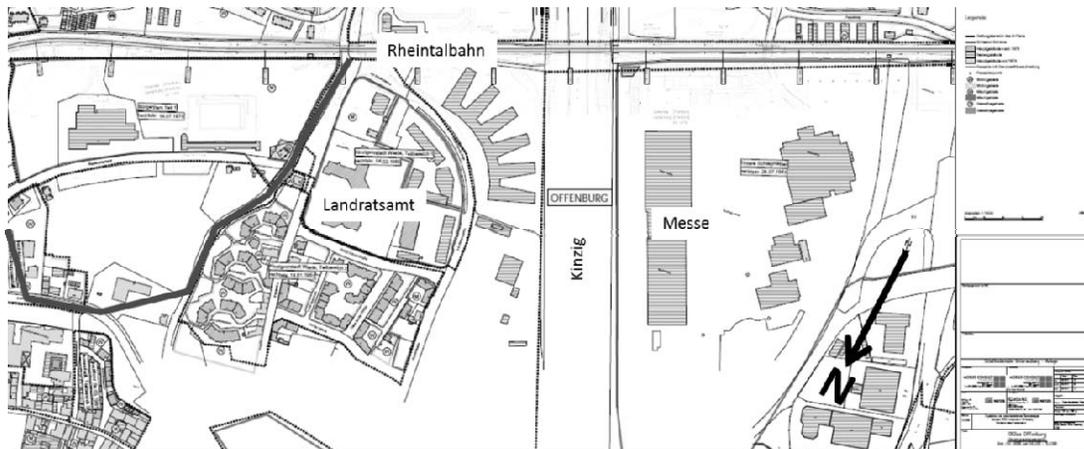


Abb. 5 Bereich für passive Lärmschutzmaßnahmen – Stegermatt Nord
(rote Linie = ohne Lärmschutzwände)

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

199/14

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Demny, Andreas

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
11.12.2014

Betreff: Lärmsanierung Rheintalbahn

Abschnitt Uffhofen bis Wendeschleife Königswaldstraße

In dem Streckenabschnitt könnten sowohl der Stadtteil Hildboltsweier, als auch der Stadtteil Albersbösch mit Lärmschutzwänden vor dem Bahnlärm geschützt werden. Eine Lärmschutzwand von der Kinzig bis zum Ende der Königswaldstraße im Bereich der Buswendeschleife von 1.031 m Länge würde mit ihrer Pegelminderung von bis zu 8,3 dB(A) noch an 471 WE in Uffhofen und Hildboltsweier zusätzlichen passiven Lärmschutz erfordern. Ohne Lärmschutzwand müssten demgegenüber 1.031 WE passiven Lärmschutz erhalten, um die Lärmsanierungsgrenzwerte einzuhalten. Die Kosten für die Lärmschutzwand würden sich auf ca. 2,25 Mio. € belaufen und würden vollständig von der Bahn finanziert werden.

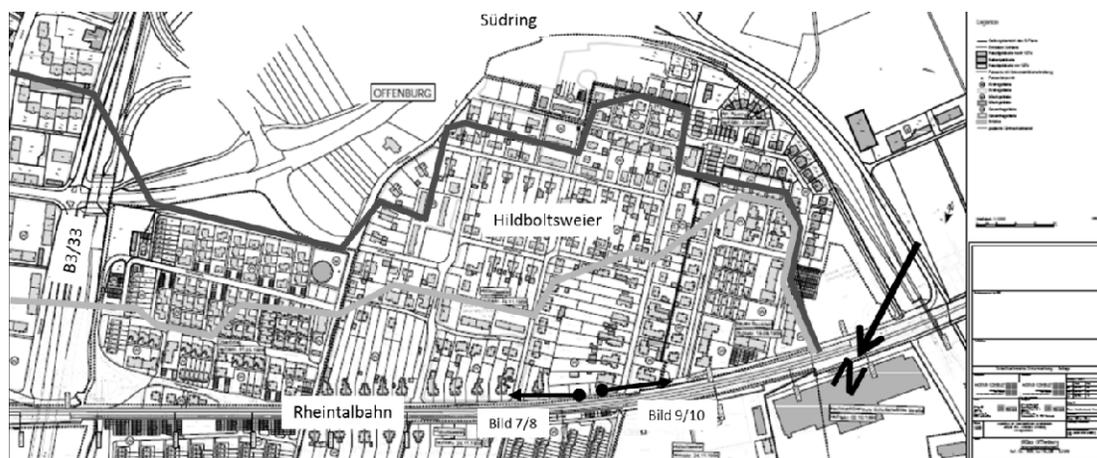


Abb. 6 Bereich für passive Lärmschutzmaßnahmen – Hildboltsweier
(rote Linie = ohne Lärmschutzwände,
grüne Linie = mit 3,0 m Lärmschutzwand)

Da die ehemaligen Planungen der Antragstrasse A3 besonders in Hildboltsweier und Albersbösch zu starken Protesten bzgl. der im Rahmen der Lärmvorsorge geplanten Lärmschutzwände führte, hat die DB ProjektBau GmbH für diesen Abschnitt ebenfalls zwei Visualisierungen entlang der Königswaldstraße erstellt, die in etwa einen realistischen Eindruck der im Rahmen der Lärmsanierung maximal denkbaren Lärmschutzwände vermitteln. Allerdings liegen diesen Visualisierungen keine Planungen zugrunde, sodass keine Bewertung des Platzbedarfs und möglichen Eingriff in die Königswaldstraße möglich ist.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

199/14

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Demny, Andreas

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
11.12.2014

Betreff: Lärmsanierung Rheintalbahn



Bild 7



Bild 8



Bild 9



Bild 10

Parallel zum Fasanenweg könnte eine knapp 700 m lange, 3,0 m hohe Lärmschutzwand die Notwendigkeit des passiven Lärmschutzes von knapp 700 WE auf 563 WE verringern. Die maximale Pegelminderung läge bei 9,2 dB(A). Die Kosten einer solchen Wand würden sich auf 1,2 Mio. € belaufen und vollständig von der Bahn finanziert werden.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

199/14

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Demny, Andreas

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
11.12.2014

Betreff: Lärmsanierung Rheintalbahn

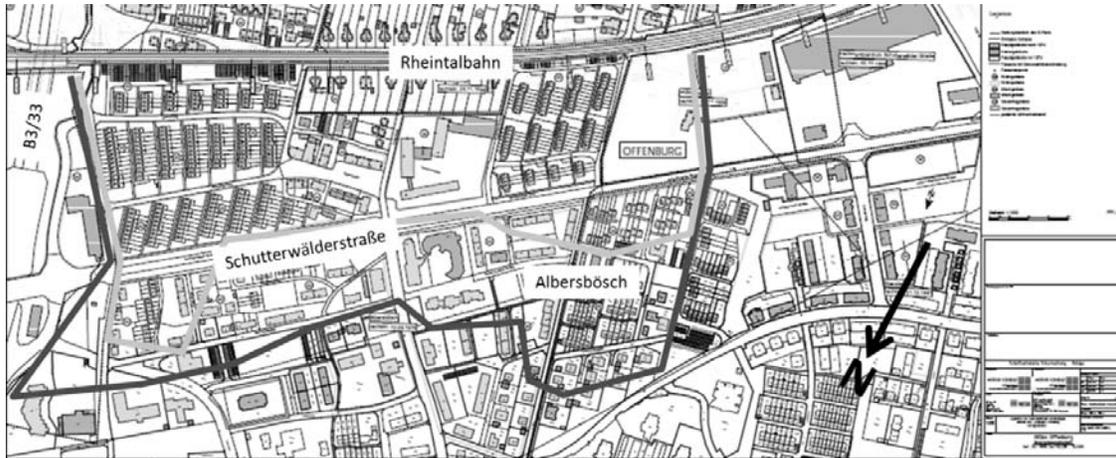


Abb. 7 Bereich für passive Lärmschutzmaßnahmen – Albersbösch
(rote Linie = ohne Lärmschutzwände,
grüne Linie = mit 3,0 m Lärmschutzwand)

Aufgrund der Bebauung des Kreuzschlag nach 1974 sind Maßnahmen in diesem Stadtbereich im Rahmen der Lärmsanierung nicht förderfähig. In diesem Bereich liegt direkt an der Bahn aber auch keine Wohnbebauung, sondern lediglich ein Bau- markt.

Abschnitt Wendeschleife Königswaldstraße bis Stadtgrenze

In diesem Abschnitt sind nur noch wenige einzelne Gebäude bzgl. einer Lärmsanie- rung relevant. Eine Lärmschutzwand lässt sich wirtschaftlich nach den Berechnun- gen der DB ProjektBau GmbH nicht darstellen. Hier werden ausschließlich passive Lärmsanierungsmaßnahmen seitens der Bahn umgesetzt.

Die folgende Grafik gibt noch einmal eine Übersicht über die Wirkung der drei mögli- chen Lärmschutzwände. Es wird dabei auch vergleichend die Wirkung von Lärm- schutzwänden mit 2,5 bzw. 2,0 m Höhe dargestellt. Für die weitere Diskussion über die städtebauliche Integration der Wände belegt diese Übersicht, dass bzgl. der Hö- he der Wände ein gewisser Spielraum besteht. Die Absenkung der maximalen Wandhöhe von 3,0 m auf 2,0 m würde etwa eine vergleichsweise geringe Lärmmin- derungswirkung entfalten, gleichzeitig aber erheblich zur städtebaulichen Einbindung der Lärmschutzanlagen beitragen.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

199/14

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Demny, Andreas

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
11.12.2014

Betreff: Lärmsanierung Rheintalbahn

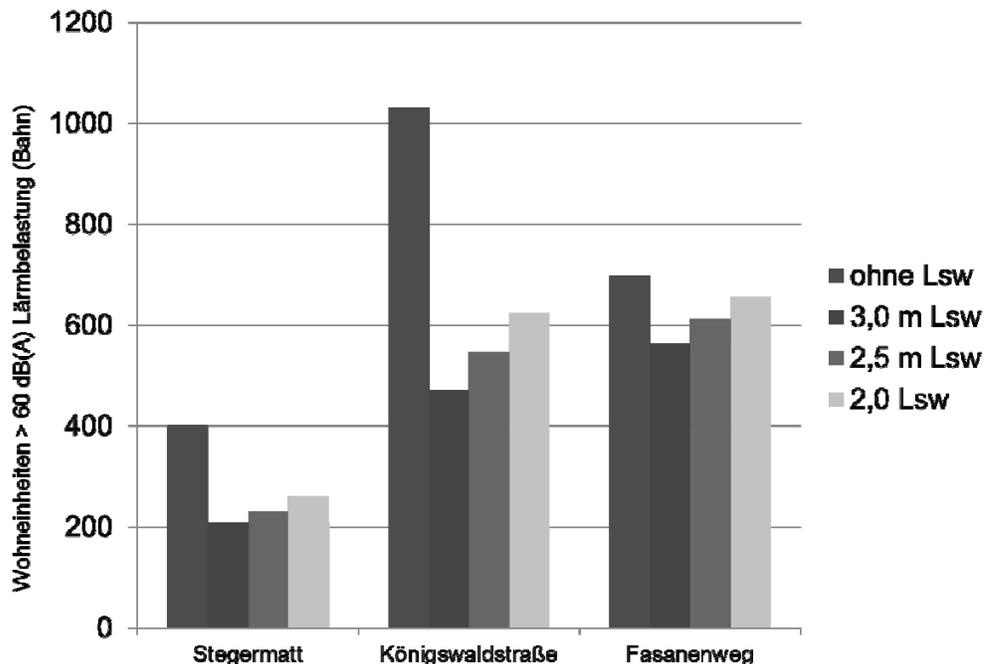


Abb.8: Wirkung der Lärmschutzwände je nach Höhe über Schienenoberkante

5. Städtebauliche Einschätzung zu Lärmschutzmaßnahmen

Die städtebauliche Bewertung von Lärmschutzwänden wird nur für die Abschnitte vorgenommen, in denen im Rahmen der Lärmsanierung der Rheintalbahn aus wirtschaftlichen Gründen Lärmschutzwände als Maßnahme in Betracht kommen. Dies sind die im vorherigen Kapitel genannten Wände im Stegermatt (Schallschutzwand 2) und in Hildboltzweier sowie Albersbösch (Schallschutzwand 1). Die Schallschutzwand 1 ist für die Bewertung in fünf, die Schallschutzwand 2 in vier Unterabschnitte unterteilt worden.

Diese Unterabschnittsbildung dient zur differenzierten Bewertung je nach städtebaulichen Gegebenheiten. Es ist allerdings zu beachten, dass diese Differenzierung keine Option darstellt, ggf. je nach städtebaulicher Einschätzung abschnittsweise Lücken in den Lärmschutzwänden zu lassen. Dies würde den Nutzen und damit die Wirtschaftlichkeit der verbleibenden Lärmschutzwandabschnitte in Frage stellen. Von daher ist in der Entscheidung zu den Lärmschutzwänden immer die Wand in ihrer Gesamtlänge zu diskutieren und abzuwägen.

Des Weiteren ist der gestalterische Handlungsspielraum insofern beschränkt, dass im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms vom Bund keine Lärmschutzwände gefördert werden, die weniger als 2,0 m hoch sind, da deren Grundkosten im Gegen-

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

199/14

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Demny, Andreas

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
11.12.2014

Betreff: Lärmsanierung Rheintalbahn

satz zur Wirkung bzgl. Bau und Unterhaltung unverhältnismäßig hoch sind. Eine Lärmschutzwand von transparenter Bauweise in voller Höhe würde das Eisenbahn-Bundesamt ebenfalls nicht genehmigen und auch die DB-Netz AG nicht übernehmen.

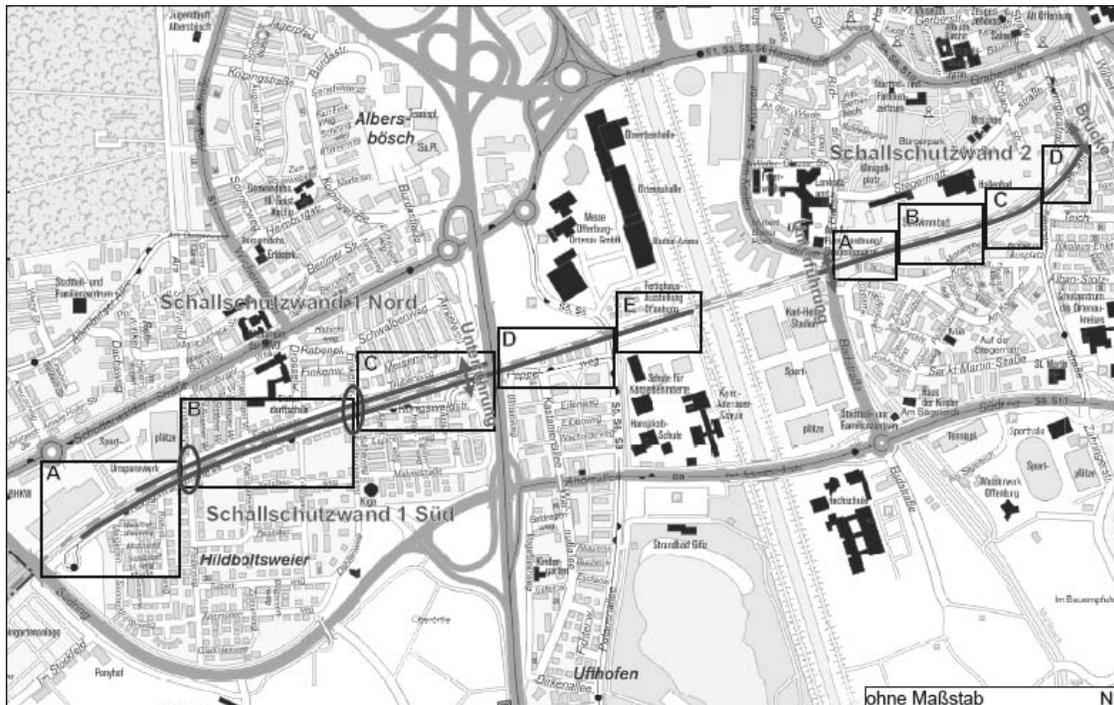


Abb. 9: Planabschnitte der städtebaulichen Bewertung

Schallschutzwand 1 (Hildboltsweier, Albersbösch)

Schallschutzwand 1 Süd Abschnitt A

Die bestehende Wohnbebauung ist in diesem Bereich weniger kleinteilig als östlich angrenzend entlang der Königswaldstraße. Außerdem weist die Bebauung einen größeren Abstand zur Bahntrasse auf. Die Monotonie des langen, geraden Wandverlaufs ist wie östlich angrenzend entlang der Königswaldstraße auch in diesem Bereich gegeben. In diesem Abschnitt werden bei Bau einer Schallschutzwand keine wichtigen Sichtbeziehungen beeinträchtigt. Es bestehen allerdings aufgrund geringer Flächenverfügbarkeit nur sehr eingeschränkte Möglichkeiten zur Begrünung. Die Hochlage des Bahndamms ist mit ca. 1 m über Gelände eher gering. Die Schallschutzwand erscheint dadurch etwa 1 m höher als die tatsächliche Höhe der Wand über Schienenoberkante.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

199/14

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Demny, Andreas

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
11.12.2014

Betreff: Lärmsanierung Rheintalbahn

Der Bau einer Schallschutzwand wird für diesen Abschnitt bei Umsetzung verschiedener nachfolgend dargestellter Maßnahmen als **städtebaulich noch vertretbar** eingestuft.

Aus städtebaulicher Sicht wird aufgrund der starken Beeinträchtigung des Ortsbilds durch die Monotonie des langen Wandverlaufs der Bau einer max. 2 m hohen Schallschutzwand empfohlen. Begrünungsmaßnahmen sind zwingend durchzuführen. Falls diese aufgrund fehlender Flächenverfügbarkeit nicht möglich sind, werden hohe Ansprüche an die Gestaltung der Schallschutzwand gestellt, z. B. Holzverkleidung, transparente Elemente oder ähnliches, die jedoch von der Stadt zu bezahlen wäre.

Schallschutzwand 1 Süd / Nord Abschnitt B

In diesem Bereich besteht südlich und nördlich eine kleinteilige Bebauung. Durch den Bau einer Schallschutzwand auf beiden Seiten der Bahntrasse geht der visuelle Bezug des Stadtteils zueinander nahezu vollständig verloren. Die in diesem Bereich bestehenden weiträumigen Sichtbeziehungen werden durch eine Schallschutzwand zerstört. Der Stadtteil, welcher sich südlich und nördlich der Bahntrasse erstreckt, steht in einer engen funktionalen Beziehung zueinander. Es bestehen gemeinsame Nahversorgungseinrichtungen und öffentliche Einrichtungen für den gesamten Stadtteil sowohl südlich als auch nördlich der Bahntrasse. Diese bestehenden funktionalen Beziehungen werden durch eine Schallschutzwand optisch unterbrochen. Die Schallschutzwand stellt einen nicht zu integrierenden baulichen Fremdkörper dar, der das Ortsbild im Stadtteil Hildboltsweier massiv und nachhaltig negativ beeinträchtigen wird. Durch diese Fremdkörperwirkung wird die Maßstäblichkeit der kleinteiligen Bebauung entlang der Bahntrasse stark gestört. Der Eindruck einer endlosen Wand wird durch die lange gerade Königswaldstraße auf der südlichen Bahnseite verstärkt. Es wird sich der Anblick einer „nackten“ Wand mit negativer Wirkung auf den Straßenraum bieten, da in diesem Abschnitt ohne größere Umbauten im Straßenraum keine Fläche für grüngestalterische Maßnahmen vorhanden ist. Der benötigte Abstand der Schallschutzwand zur Gleisachse beträgt 3,3 m. Dieser ist nördlich der Bahntrasse auf dem Bahngrundstück ausweislich der vorliegenden Unterlagen nicht gegeben. Bei der nördlich der Bahntrasse bestehenden Bebauung wird die kaum durch Gestaltungsmaßnahmen zu kaschierende Wand durch Verschattung das unmittelbare Wohnumfeld beeinträchtigen und zu einer Abwertung der Wohnumfeldqualität beitragen. Der Bahndamm befindet sich in diesem Bereich bei einer Hochlage von ca. 1,5 m über dem Gelände. Dies bedeutet, dass die Schallschutzwand ca. 1,5 m höher in Erscheinung tritt.

Der Abschnitt ist aus städtebaulicher Sicht sowohl auf der Nord- wie auch auf der Südseite **nicht für den Bau einer Schallschutzwand in der angedachten Höhe von 3,0 m und Ausführung geeignet.**

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

199/14

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Demny, Andreas

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
11.12.2014

Betreff: Lärmsanierung Rheintalbahn

Der Bau einer Lärmschutzwand wäre städtebaulich verträglich, wenn ab einer Höhe von 1,5 m diese transparent ausgeführt würde. Außerdem wären bei nicht transparenter Ausführung höchste Ansprüche an die Materialwahl und Gestaltung zu stellen.

Schallschutzwand 1 Süd / Nord Abschnitt C

In diesem Bereich besteht südlich der Bahntrasse entlang der Königswaldstraße ein dichter Baum- und Gehölzbestand. Aus diesem Grund ist die Bahntrasse von Süden schlecht einsehbar. Nördlich der Bahntrasse befinden sich direkt angrenzend Garagenhöfe. Zusätzliche Begrünungsmaßnahmen der geplanten Schallschutzwände sind in diesem Bereich möglich.

Der Bau einer Schallschutzwand auf der Nord- wie auch auf der Südseite wird für diesen Abschnitt als **städtebaulich vertretbar** eingestuft.

Aus städtebaulicher Sicht wird aufgrund der Hochlage der Bahntrasse in diesem Bereich der Bau einer maximal 2 m hohen Schallschutzwand empfohlen. Zusätzliche Begrünungsmaßnahmen sind durchzuführen.

Schallschutzwand 1 Süd Abschnitt D

Die bestehende Wohnbebauung grenzt in diesem Bereich nicht direkt an die Bahntrasse an. Der Bahnlärm wird aus diesem Grund bereits geringer wahrgenommen. Verschiedene Wohnstraßen führen von Süden senkrecht auf den Pappelweg, wodurch auch für die südlichen Bereiche eine Sichtbeziehung zur Schallschutzwand entstehen würde. Das Orts- und Straßenbild würde durch die geplante Schallschutzwand stark beeinträchtigt werden. Der Bau einer Schallschutzwand würde eine Unterbrechung der vorhandenen Sichtbeziehungen (z.B. Burda-Hochhaus) bedeuten. Die Bahntrasse hat in diesem Bereich eine Hochlage von ca. 2,7 m Höhe. Möglichkeiten, die Schallschutzwand zu begrünen, sind kaum vorhanden.

Dieser Abschnitt ist aus städtebaulicher Sicht **nicht für den Bau einer Schallschutzwand in der angedachten Höhe und Ausführung geeignet**.

Der Bau einer Lärmschutzwand wäre städtebaulich verträglich, wenn ab einer Höhe von 1,5 m diese transparent ausgeführt würde. Bei nicht transparenter Ausführung sind höchste Ansprüche an die Materialwahl und Gestaltung zu stellen.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

199/14

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Demny, Andreas

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
11.12.2014

Betreff: Lärmsanierung Rheintalbahn

Schallschutzwand 1 Süd Abschnitt E

In diesem Bereich sind keine schützenswerten Nutzungen in unmittelbarer Nähe vorhanden. Ein Rad- / Gehweg grenzt südlich direkt an die Bahntrasse an. Möglichkeiten die Schallschutzwand zu begrünen sind vorhanden.

Der Bau einer Schallschutzwand wird für diesen Abschnitt als **städtebaulich vertretbar** eingestuft.

Aus städtebaulicher Sicht wird empfohlen, die Schallschutzwand mit maximal 2 m Höhe auszubilden. Aufgrund der räumlichen Nähe des Geh- und Radwegs zu der geplanten Schallschutzwand wird die Maßstäblichkeit durch eine zu hohe Wand gestört. Begrünungsmaßnahmen sind zwingend erforderlich.

Schallschutzwand 2 (Stegermatt)

Schallschutzwand 2 Abschnitt A

Die südlich bestehende Wohnbebauung grenzt zum Teil direkt an die Bahntrasse. In diesem Bereich sind keine nennenswerten Sichtbeziehungen vorhanden. Die Bahntrasse hat in diesem Bereich eine Hochlage von ca. 2 m über Gelände. Es bestehen begrenzte Möglichkeiten die Schallschutzwand zu begrünen.

Der Bau einer Schallschutzwand wird für diesen Abschnitt bei Umsetzung bestimmter Maßnahmen als **städtebaulich noch vertretbar** eingestuft.

Aus städtebaulicher Sicht wird aufgrund der Hochlage der Bahn und der zum Teil sehr nahe gelegenen Wohnbebauung empfohlen, die Schallschutzwand mit maximal 2,0 m Höhe auszubilden. Die Schallschutzwand ist soweit möglich einzugrünen.

Schallschutzwand 2 Abschnitt B

Die südlich bestehende Wohnbebauung ist durch großzügige Freiflächen von der Bahntrasse getrennt. In einigen Bereichen bestehen Garagenbauten, welche die Sicht der Wohnbebauung auf die Bahntrasse einschränken. Durch den Bau der Schallschutzwand werden keine wichtigen Sichtbeziehungen beeinträchtigt. Die Bahntrasse hat in diesem Bereich eine Hochlage von ca. 2,5 m über Gelände. Es bestehen allerdings ausreichende Möglichkeiten, die Schallschutzwand zu begrünen.

Der Bau einer Schallschutzwand ist für diesen Abschnitt bei Umsetzung verschiedener Maßnahmen **städtebaulich vertretbar**.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

199/14

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Demny, Andreas

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
11.12.2014

Betreff: Lärmsanierung Rheintalbahn

Aus städtebaulicher Sicht wird aufgrund der besonders ausgeprägten Hochlage der Bahntrasse von ca. 2,5 m über Gelände der Bau einer maximal 2 m hohen Schallschutzwand empfohlen. Begrünungsmaßnahmen sind zwingend durchzuführen.

Schallschutzwand 2 Abschnitt C

Die bestehende Wohnbebauung grenzt zum Teil direkt an die Bahntrasse bzw. die geplante Schallschutzwand. Aus diesem Grund wird der Bau einer Schallschutzwand die Wohnumfeldqualität durch die zu erwartende Verschlechterung der Belichtungsverhältnisse negativ beeinträchtigen. Es werden gestalterische Beeinträchtigungen durch die Ansicht der Schallschutzwand und somit eine Abwertung der bestehenden Bausubstanz entstehen. Die Bahntrasse hat in diesem Bereich eine besonders ausgeprägte Hochlage von ca. 2,5 m über Gelände. Es bestehen wenige bis gar keine Möglichkeiten die Schallschutzwand zu begrünen.

Dieser Abschnitt ist aus städtebaulicher Sicht **nicht für den Bau einer Lärmschutzwand in der angedachten Höhe und Ausführung geeignet.**

Der Bau einer Lärmschutzwand wäre städtebaulich verträglich, wenn ab einer Höhe von 1,5 m diese transparent ausgeführt würde. Bei nicht transparenter Ausführung sind allerdings höchste Ansprüche an die Materialwahl und Gestaltung zu stellen. Eine Begrünung der Schallschutzwand ist in den Bereichen, in denen der notwendige Platz vorhanden ist, zwingend erforderlich.

Schallschutzwand 2 Abschnitt D

In diesem Bereich besteht eine direkte Sichtbeziehung der Wohnbebauung auf die Bahntrasse. Die Lage der Bahntrasse ist auf Straßenniveau. Der Straßenraum grenzt in diesem Bereich direkt an die Bahntrasse. Die Bahngleise werden zur Straße teilweise nur durch einen Zaun getrennt. Der Anblick einer „nackten“ Wand stellt für den angrenzenden Straßenraum eine deutliche Entwertung dar. Es bestehen keine Möglichkeiten, die Schallschutzwand zu begrünen.

Der Abschnitt ist aus stadtplanerischer Sicht **nicht für den Bau einer Schallschutzwand in der angedachten Höhe und Ausführung geeignet.**

Bei Bau einer transparenten Schallschutzwand erscheint eine Höhe von 3 m städtebaulich verträglich, da die Bahntrasse in diesem Bereich keine nennenswerte Hochlage hat. Aufgrund des direkt angrenzenden öffentlichen Straßenraums erscheint bei Bau einer nicht transparenten Schallschutzwand eine Höhe von maximal 1,5 m städtebaulich verträglich. Bei nicht transparenter Ausführung sind außerdem höchste Ansprüche an die Materialwahl und Gestaltung zu stellen.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

199/14

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Demny, Andreas

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
11.12.2014

Betreff: Lärmsanierung Rheintalbahn

Zusammenfassung Ergebnis

Aus städtebaulicher Sicht ist der Bau von Schallschutzwänden in den Bereichen B und D der Schallschutzwand 1 und den Bereichen C und D der Schallschutzwand 2 in der angedachten Höhe von 3,0 m und Ausführung abzulehnen. Bei geringeren Höhen bzw. unter Berücksichtigung der genannten Mindestanforderungen an die Gestaltung kann eine andere Bewertung erfolgen, da dann eine städtebauliche Verträglichkeit zumindest eingeschränkt gegeben ist.

6. Lärmgutachterliche Einschätzung zu Lärmschutzmaßnahmen

Die Bewertung der von der DB ProjektBau GmbH im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung zur Lärmsanierung vorgeschlagenen Lärmschutzmaßnahmen wurden vom Ingenieur- und Beratungsbüro Dipl.-Ing. Guido Kohlen IBK aus lärmgutachterlicher Sicht geprüft und kommt zu folgendem Ergebnis:

Bewertung der aktiven Schallschutzmaßnahmen

Die von der DB ProjektBau GmbH vorgeschlagenen Schallschutzwände führen zu einer deutlichen Minderung der Geräuscheinwirkungen entlang der Rheintalbahn. Dies gilt sowohl hinsichtlich der für die rechtliche Bewertung maßgeblichen Beurteilungspegel als auch für die von den Betroffenen besonders störend wahrgenommenen Spitzenpegeln. Die Kosten der aktiven Schallschutzmaßnahmen werden in einer baulichen Standardausführung gemäß der Lärmsanierungsrichtlinie zu 100 % vom Bund getragen.

Diese Pegelminderung wird nicht nur für die schutzbedürftigen Räume innerhalb der betroffenen Gebäude, sondern auch für die Außenwohnbereiche dieser Gebäude (z.B. Balkone und Terrassen), sowie auch für den öffentlichen Raum und das direkte Wohnumfeld der betroffenen Gebäude erreicht.

Diese Pegelminderung können insbesondere für den Tag dazu führen, dass die Fenster in den schutzbedürftigen Räumen geöffnet oder zumindest gekippt sein können und im Rauminnen dennoch eine ungestörte Kommunikation ermöglicht wird, was ohne aktive Schallschutzmaßnahmen so bisher nicht möglich ist.

Von dieser Pegelminderung sind nicht nur diejenigen Gebäude begünstigt, an denen die gebietsartabhängigen Sanierungsgrenzwerte der Lärmsanierungsrichtlinie überschritten werden, sondern auch die Gebäude mit einem größeren Abstand zu den Schienenwegen, an denen die Sanierungsgrenzwerte nicht überschritten werden. Somit profitieren nicht nur die zu den Bahnstrecken nächstgelegenen Gebäude, sondern größere Gebiete im Schallschatten der Schallschutzwände.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

199/14

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Demny, Andreas

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
11.12.2014

Betreff: Lärmsanierung Rheintalbahn

Die aktiven Schallschutzwände dienen zur Verbesserung der Kommunikationsmöglichkeiten am Tag innerhalb der betroffenen Gebäude, auf privaten Freiflächen sowie im öffentlichen Raum außerhalb von Gebäuden. In der Nacht dienen die Pegelmindestungen einem ungestörteren Nachtschlaf auch in den entfernt liegender Gebäuden, in denen der Sanierungsgrenzwerte unterschritten wird.

Die Schallschutzwände werden im städtischen Raum wahrnehmbar sein. Durch ihre Höhe werden sie Auswirkungen auf die Stadtgestalt haben und eine optische Trennwirkung entfalten. Durch ergänzende Gestaltungsmaßnahmen an den Schallschutzwänden bzw. durch Begrünungsmaßnahmen vor den Schallschutzwänden lassen sich diese negativen Auswirkungen vermindern. Entsprechende aufwändigere Gestaltungsmaßnahmen und Begrünungsmaßnahmen werden in aller Regel nicht durch den Bund finanziert. Hier wäre gegebenenfalls die Stadt Offenburg gefordert.

Die Realisierung von Schallschutzwänden in Zuge der Lärmsanierung hat keine rechtliche Bindungswirkung für das laufende Planfeststellungsverfahren im Planfeststellungsabschnitt 7.1 (Offenburg-Hohberg).

Die Schallschutzwände der Lärmsanierung können nicht ohne weiteres so ertüchtigt werden, dass sie im Zuge der Lärmvorsorge bei einem Ausbau der Antragstrasse aufgestockt werden können. Hierfür wären deutlich stärkere Fundamente erforderlich. Außerdem würden sich die vorgeschlagenen Schallschutzwände zum Teil im Bereich der zusätzlichen Gleise einer potentiellen Antragstrasse befinden, so dass diese Schallschutzwände bei Realisierung der Antragstrasse grundsätzlich entfernt werden müssten.

Häufig wird die Sorge geäußert, dass aktive Schallschutzmaßnahmen die Position der Bürger und der Stadt Offenburg im Zuge des Planfeststellungsverfahrens nachhaltig verschlechtern würde. Hierzu ist aus fachlicher Sicht auszuführen, dass dem nachrangigen, rechtlich nicht verwertbaren Randargument der Deutschen Bahn, einer durch aktive Maßnahmen ertüchtigen Rheintalbahn, der große Vorteil der Lärmreduzierung für die betroffenen Bewohner durch die zeitnahe Realisierung aktiver Schallschutzmaßnahmen bis zur Realisierung eines Güterzugtunnels gegenübersteht. Der Vorteil ist aus fachlicher Sicht deutlich höher zu bewerten als der dargestellte mögliche argumentative Nachteil. Die Zahl möglicher Güterzugfahrten auf einer vorhandenen Rheintalbahn nach Realisierung des Güterzugtunnels wird sicherlich nicht am Vorhandensein einzelner Schallschutzwände aus der Lärmsanierung festzumachen sein. Vielmehr werden für die Festlegung der Güterzugfahrten betriebliche Belange ausschlaggebend sein. In jedem Fall wäre für die betroffenen Anwohner entlang der vorhandenen Rheintalbahn auch für diese Situation ein aktiver Schallschutz von Vorteil.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

199/14

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Demny, Andreas

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
11.12.2014

Betreff: Lärmsanierung Rheintalbahn

Bewertung der passiven Schallschutzmaßnahmen

An die Förderung von passiven Schallschutzmaßnahmen sind nach der Lärmsanierungsrichtlinie strenge Bedingungen geknüpft.

Eine 75-prozentige Förderung der Kosten für passive Schallschutzmaßnahmen wird nur für diejenigen Gebäude gewährt:

- die vor dem 01.04.1974 errichtet wurden oder deren Bebauungsplan vor diesem Stichtag in Kraft getreten ist und
- an denen die Sanierungsgrenzwerte überschritten werden.

Ein Austausch von Fenstern findet nur dann statt,

- wenn vor dem jeweiligen Fenster der Sanierungsgrenzwerte überschritten wird und
- nicht bereits ein entsprechendes schalltechnisch wirksames Fenster vorhanden ist.

Für ein Gebäude ist daher keinesfalls sichergestellt, dass alle Fenster einer Wohnung tatsächlich ausgetauscht werden. Durch die Eigenabschirmung der Gebäude ist es denkbar, dass lediglich dem Schienenweg eindeutig zugeordnete Fenster ausgetauscht werden, und an den übrigen seitlich oder rückwärtig gelegenen Fenstern oder an Fenstern in den unteren Geschossen keine Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden.

Darüber hinaus sind in einem Teil der vorhandenen Wohngebäude in den letzten Jahren bereits hochwertigere Wärmeschutzverglasungen eingebaut worden, so dass insbesondere für Gebäude mit nur einer geringen Überschreitung der Sanierungsgrenzwerte z.T. die vorhandene Wärmeschutzverglasung ausreichend ist.

Somit wird für diese bereits durch entsprechende Fenster geschützten Aufenthaltsräumen lediglich die Verbesserung der Schalldämmung der Rollladenkästen und der Einbau eines schallgedämmten Lüfters für überwiegend zum Schlafen genutzten schutzbedürftigen Räume mit einem Zuschuss von bis zu 75 % gefördert.

Durch passive Schallschutzmaßnahmen werden lediglich die Bedingungen im Rauminneren verbessert, für die Wohn- und Aufenthaltsqualität auf Außenwohnbereichen sowie im öffentlichen Raum haben diese Schallschutzmaßnahmen keine positiven Auswirkungen.

Durch die Kombination von aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen werden insbesondere die zum Schienenweg nächstgelegenen schutzbedürftigen Räume weitgehend geschützt, vor deren Fenster die Sanierungsgrenzwerte auch bei Realisierung der aktiven Schallschutzmaßnahmen überschritten werden.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

199/14

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Demny, Andreas

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
11.12.2014

Betreff: Lärmsanierung Rheintalbahn

Für die am stärksten betroffenen Bereiche kann ein ausreichender Schallschutz insbesondere vor dem Hintergrund des Schutzziels ungestörtes Schlafen in der Nacht in der Regel nur durch den Einbau von passiven Schallschutzmaßnahmen erreicht werden. In diesem Zusammenhang ist insbesondere der Einbau von schallgedämmten Lüftern für in der Nacht zum Schlafen genutzte Aufenthaltsräume besonders wichtig. Nur durch diese Lüfter ist ein ungestörter Nachtschlaf bei geschlossenem Fenster und ausreichender Belüftung sichergestellt. In der Umsetzungspraxis zeigt es sich jedoch häufig, dass gerade diese für den Schallschutz wichtige Maßnahme von den Eigentümern der Wohnungen nicht umgesetzt werden. Umso wichtiger ist es daher, durch aktive Schallschutzmaßnahmen die Bereiche zu minimieren, in denen die Sanierungsgrenzwerte überschritten werden.

Passive Schallschutzmaßnahmen machen insbesondere dann Sinn, wenn die vorhandenen Fenster von schalltechnisch geringer Qualität sind und gegebenenfalls ohnehin Sanierungsmaßnahmen am geplanten Gebäude anstehen.

7. Empfehlung und weiteres Vorgehen

Aufgrund der Inbetriebnahme des Güterzugtunnels Offenburg frühestens ab 2029 bzw. nach aktuellen Angaben der Bahn ab 2035 und der damit erst ab diesem Zeitpunkt grundlegenden Entlastung der Offenburger Bürger vom Güterzuglärm, ist die Lärmsanierung der Rheintalbahn ausdrücklich zu begrüßen. Der nachhaltigste und weitgehendste Lärmschutz für die Bürger sind Lärmschutzwände, da durch sie auch die Außenbereiche z.B. Gärten mit geschützt werden.

Die Gebäude und Grundstücke entlang der Rheintalbahn haben aufgrund der Lärmbelastung eine erhebliche Wertminderung. Passive Lärmschutzmaßnahmen können diese Minderwertigkeit in einem gewissen Umfang korrigieren, allerdings ist die Wertsteigerung deutlich geringer als beim aktiven Lärmschutz, da nur durch aktiven Lärmschutz alle Räume eines Gebäudes sowie auch die Außenbereiche eines Grundstückes vor Lärm geschützt werden.

Im Rahmen der Lärmsanierung sind die optischen Beeinträchtigungen mit maximal 3 m hohen Wänden deutlich geringer als bei den in der Vergangenheit diskutierten hohen Wänden im Rahmen der Planfeststellung der Antragstrasse. In den Bereichen, die aus städtebaulicher Sicht nicht für den Bau von Lärmschutzwänden in der ange-dachten Standardausführung bzw. Standardhöhe geeignet sind, muss durch optische Aufwertungen bzw. durch die Umsetzung von transparenten Wänden reagiert werden. Im Rahmen der Lärmsanierung stehen mit 1,5% des Gesamtbudgets für Maßnahmen in Offenburg allerdings nur sehr begrenzt Mittel für besondere gestalterische Lösungen zur Verfügung. Die Stadt müsste somit mit eigenen Mitteln städtebaulich verträgliche Lösungen mitfinanzieren. Eine Aussage über die Art der Gestal-

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

199/14

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Demny, Andreas

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
11.12.2014

Betreff: Lärmsanierung Rheintalbahn

tung und der Höhe der erforderlichen städtischen Mittel kann allerdings erst nach konkreter Planung der Lärmschutzwände durch die Bahn getroffen werden. Von daher empfiehlt die Stadtverwaltung unter Berücksichtigung der skizzierten städtebaulichen Belange die Umsetzung von möglichst weitgehendem aktivem Lärmschutz im Rahmen der Lärmsanierung.

Grundsätzlich ist aber die Bürgerversammlung am 10.02.2015 und das dortige Meinungsbild abzuwarten. Bei starken Widerständen gegen Lärmschutzwände wird die Bahn eher passiven Lärmschutz umsetzen wollen, um aufwendige Planfeststellungsverfahren für die Lärmschutzwände zu vermeiden. Evtl. ergeben sich aber aus der Versammlung auch Aspekte, die in einem Beschluss des Gemeinderates berücksichtigt werden sollten. Von daher ist folgender Zeitplan vorgesehen:

- 10.02.2015 Bürgerversammlung (DB ProjektBau GmbH stellt die Lärmsanierung und förderfähigen Maßnahmen vor)
- 23.03.2015 Gemeinderatsbeschluss zu Art und Umfang der Lärmsanierung auf Basis der Beratung in der Gemeinderatssitzung vom 02.02.2015 und der Diskussion in der Bürgerversammlung
- April 2015 Beginn Entwurfsplanung der Lärmschutzwände durch DB ProjektBau GmbH
- Sept 2015 Beantragen der Sperrpausen Rheintalbahn für 2018 für die Bauzeit der Lärmschutzwände (DB ProjektBau GmbH)
- Dez 2016 Beantragung der Plangenehmigung für die Lärmschutzwände (DB ProjektBau GmbH)
- Ende 2017 Vergabe der Baumaßnahmen (DB ProjektBau GmbH)
2. Hälfte 2018 Baubeginn

Falls es keine Akzeptanz von Lärmschutzwänden geben sollte, würde die Bahn nur passive Lärmschutzmaßnahmen durchführen. Diese könnten in 2015 geplant und 2016 umgesetzt werden.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

199/14

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Tiefbau und
Verkehr

Bearbeitet von:
Demny, Andreas

Tel. Nr.:
82-2308

Datum:
11.12.2014

Betreff: Lärmsanierung Rheintalbahn

Die Verwaltung wird zur Gemeinderatssitzung am 23.03.2015 eine Ergänzungsvorlage zu dieser Vorlage erstellen, in der die Ergebnisse der Bürgerversammlung und die daraus resultierenden Überlegungen der Bahn zum weiteren Vorgehen in der Beschlussempfehlung ergänzt werden. Nach derzeitigem Kenntnisstand **könnte** der Beschluss wie folgt formuliert sein:

Der Gemeinderat beschließt:

1. die Umsetzung der Lärmsanierung der Rheintalbahn im Stadtgebiet Offenburg.
2. bei der Lärmsanierung möglichst weitgehende aktive Lärmschutzmaßnahmen umzusetzen.
3. städtebauliche Sonderlösungen bei den aktiven Lärmschutzmaßnahmen auch unter Verwendung städtischer Haushaltsmittel zu ermöglichen.