

Kenzinger Erklärung: Lärmschutzwände Jetzt

Die Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene hat nur Aussicht auf Befürwortung durch die Anlieger, wenn mit ihr die Verbesserung des Lärmschutzes an den Schienenverkehrswegen einhergeht. Dies hat die Politik erkannt und schon im letzten Jahrhundert ein Lärmsanierungsprogramm aufgelegt, das derzeit mit 100 Mio. EUR im Jahr ausgestattet ist. Diese Mittel werden aus verschiedenen Gründen nicht ausgeschöpft. An der Rheintalbahn zwischen Offenburg und Riegel war der unterlassene Lärmschutz bisher den Ausbauplänen für das 3. und 4. Gleis geschuldet. Nachdem die Bundesregierung nun aber auch öffentlich einräumt, dass der Aus- und Neubau in diesem Bereich in den nächsten 10 Jahren nicht zu realisieren sein wird, und die Fertigstellung frühestens für 2029 zu erwarten ist, steht der aufgeschobenen Lärmsanierung nichts mehr im Wege. Dementsprechend hat der Projektbeirat am 4. März 2013 beschlossen, damit im Abschnitt Herbolzheim zu beginnen.

Im Geist und im Bewusstsein, dass der Lärmschutz für die Anwohner der Rheintalbahn überfällig ist, erklären die am 5. September 2013 im Kenzinger Rathaus Versammelten:

1. Für den ausgesparten Streckenabschnitt zwischen Karlsruhe und Basel wird die bisher aufgeschobene Lärmsanierung jetzt eingefordert. Angeregt wird, den Abschnitt zwischen Offenburg und Riegel zur Modellregion für Lärmschutz 21 zu erklären und das Lärmschutz-Konzept über das gesetzliche Mindestmaß hinaus innovativ zu gestalten.
2. Dabei geht es nicht um eine andere Definition des Zielwertes der Lärmsanierung von 60 dB(A) in 25 m Entfernung für die Anwohner. Dieser gegenüber der Lärmvorsorge deutlich schlechtere Zielwert von 49 dB(A) in Wohngebieten wird respektiert. Angestrebt wird aber der Zielwert entsprechend der geänderten 16. BImSchV (Anhang Schall 03): Wegfall des Schienenbonus auch bei Lärmsanierung.
3. Die Lärmschutz-Maßnahmen sollen dem Grundsatz folgen, Lärmschutzwände so niedrig wie möglich und so hoch wie nötig zu erstellen. Aktiver Lärmschutz muss dabei Vorrang haben: Lärmschutzwände vor Lärmschutzfenstern. Lärmschutzfenster müssen die Ausnahme dort sein, wo aktive Maßnahmen nicht möglich sind oder unverhältnismäßige Kosten verursachen würden.
4. Wo die Lärmschutzwände weiter als 3,30 Meter vom Gleis entfernt sein müssen, etwa in Bahnhöfen wegen der Bahnsteige, wird beim Eisenbahn-Bundesamt die Zulassung von gekröpften oder über die Bahnsteige ragenden Beugekanten der Lärmschutzwänden beantragt, um die erforderliche Abschirmung des Lärms gerade dort erreichen zu können, wo er am nötigsten ist: Mitten in den Kommunen.
5. Wenn die schalltechnischen Berechnungen ergeben, dass Lärmschutzwände über 2 Meter Höhe über Schienenoberkante erforderlich sind, sollen die Wände dort mit transparenten Elementen versehen werden, insoweit dies die erhöhte Reflexion auf der gegenüberliegenden Seite zulässt. Die Begrenzung der nicht transparenten Elemente auf 2 Meter Höhe soll insbesondere dort angestrebt werden, wo die Dammlage der Gleise 2 Meter und mehr beträgt.
6. Die Mehrkosten von transparenten Elementen unterliegen nicht der Kostenbegrenzung der Richtlinie für die Lärmsanierung von einem Prozent. Wo Kommune einen entsprechenden Lärmaktionsplan zulasten der DB Netze als Eigner des Verkehrsweges und somit Verursacher beschlossen haben, soll die DB die Mehrkosten tragen. Wo kein entsprechender Lärmaktionsplan beschlossen ist, wird eine Mischfinanzierung (DB Netze, Land, Kommune) der Mehrkosten geprüft.
7. Die DB ProjektBau GmbH bzw. das finanzierende BMVBS wird aufgefordert, umgehend einen Zeitplan vorzulegen, aus dem die inhaltliche und zeitliche Abfolge des Lärmschutzes hervorgeht.

Dieser Resolution tritt bei

Ort, Datum

Unterschrift