

GEMEINSAM GEHANDELT

BASF, BAHN, STADT UND KOMBIVERKEHRSTERMINAL SCHNÜREN LÄRMSCHUTZPAKET

STADT LUDWIGSHAFEN AM RHEIN, DEUTSCHE BAHN, BASF SE UND KTL KOMBITERMINAL LUDWIGSHAFEN GMBH HABEN GEMEINSAM EIN MASSNAHMENPAKET ZUM LÄRMSCHUTZ ENTLANG DES BAHNGLEISES ZWISCHEN OGGERSHEIM UND BASF GESCHNÜRT.

Die betroffenen Bürgerinnen und Bürger sollen demnach mehr Lärmschutz bekommen, als gesetzlich vorgeschrieben ist. Darauf haben sich die Teilnehmer des von OB Eva Lohse einberufenen Runden Tisches geeinigt. Vorgesehen sind Maßnahmen zum aktiven und passiven Lärmschutz, die bis zu zwei Millionen Euro kosten werden. Das Ergebnis geht über die gesetzlichen Vorgaben hinaus und gilt als Beleg des besonderen Engagements aller Partner.

LÄRMSCHUTZWÄNDE ENTLANG DES GLEISES

Konkrete Maßnahmen in Oppau und Edigheim sind Lärmschutzwände, die in einer Höhe von drei beziehungsweise zwei Metern über Schienenoberkante errichtet werden. Die Lärmschutzwände sollen im Bereich des Glockenlochs (westlich des Bahnübergangs) auf der Südseite (Faselwiese) und östlich auf der Nordseite in Richtung der Straße „Im Zinkig“ sowie entlang der Gleise östlich und westlich des Bahnübergangs Oppauer-/Edigheimer Straße (Werderstraße und Jacob-Scheller-Straße) bis zum Ostring auf der Nordseite des Bahngleises errichtet werden. Neben diesem aktiven Lärmschutz werden passive Lärmschutzmaßnahmen wie Lärmschutzfenster an besonders belasteten Stellen, die nicht im Wirkungsbereich der Lärmschutz-

wände liegen, angeboten. Auch schallisolierte Belüftungssysteme können auf Antrag installiert werden. Dabei werden 75 Prozent der Kosten übernommen, 25 Prozent dieser nicht nur Lärm mindernden, sondern auch energiesparenden Maßnahme trägt der Hauseigentümer.

Nach jetzigen Schätzungen wird erwartet, dass diese Maßnahmen bis zu zwei Millionen Euro kosten werden. Deutsche Bahn, BASF SE und KTL Kombi-Terminal Ludwigshafen GmbH finanzieren diese Maßnahmen gemeinsam; auch die Stadt Ludwigshafen wird einen Beitrag von 50.000 Euro leisten. „Nach intensiven Verhandlungen ist es uns gelungen, gemeinsam ein Lärmschutzpaket zu schnüren, das den Forderungen der Anwohner Rechnung trägt. Nachdem das Lärmgutachten gezeigt hat, dass die Anwohner allein aufgrund von Gesetzen nicht auf eine grundlegende Verbesserung ihrer Situationen hoffen konnten und es keinen Rechtsanspruch dafür gab, musste für diese schwierige Situation eine Lösung gefunden werden. Mein Dank gilt der Deutschen Bahn, der BASF SE und der KTL, die freiwillig diesen weit reichenden Lärmschutz für die Anwohnerschaft ermöglichen“, betonte die OB. „Hier war eine Lösung nur gemeinsam mit allen Beteiligten möglich. Eine gute Verkehrsinfrastruktur ist für die Wettbewerbsfähigkeit des Standorts und der gesamten Region sehr wichtig. Aber als BASF liegen uns auch gute nachbarschaftliche Beziehungen am Herzen. Daher freuen wir uns, dass jetzt alle ihren Beitrag leisten und wir so eine spürbare Verbesserung der Lärmsituation für die Anwohner erreichen“, betonte Dr. Bernhard Nick,

Werkleiter Ludwigshafen der BASF SE. Stadt, Bahn und BASF verdeutlichten, dass das verabschiedete Maßnahmenpaket der besonderen Situation des Gleises zwischen Oggersheim und BASF zu verdanken sei und nicht auf andere Bahnstrecken übertragen werden könne.

DIE RECHTLICHEN RAHMENBEDINGUNGEN:

Mit den angekündigten Lärmschutzmaßnahmen gehen Stadt, Bahn, BASF und KTL über die gesetzlichen Anforderungen und Verpflichtungen hinaus. Unabhängig von der geplanten Erweiterung des Kombiverkehrsterminals und der Zunahme des Zugverkehrs besteht nur die Möglichkeit für Lärmschutz im Rahmen des so genannten Freiwilligen Lärmsanierungsprogramms des Bundes zum Schienenverkehrslärm.

...FREIWILLIGE LÄRMSANIERUNG

Rechtsgrundlage hierfür ist die „Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“. Dieses Programm sieht folgende Grenzwerte vor: für Allgemeine Wohngebiete 70 Dezibel (dB) tagsüber und 60 dB nachts, in Mischgebieten gelten tagsüber 72 dB und nachts 62 dB. Lärmschutz erfolgt auf Basis dieses geltenden Rechts, wenn eine Grenzwertüberschreitung festgestellt und beim Bund ausreichende Haushaltsmittel zur Verfügung stehen. Ein Rechtsanspruch der betroffenen Anwohnerschaft lässt sich daraus aber nicht ableiten. Weitere Bedingungen: Das betroffene Haus wurde vor dem 1. April 1974 errichtet, der Bebauungsplan wurde vor

dem 1. April 1974 rechtskräftig und die Maßnahme wird vom Eisenbahn-Bundesamt genehmigt. Treffen alle Bedingungen zu, werden nach Prüfung der Wirtschaftlichkeit Lärmschutzwände als aktiver Lärmschutz installiert und im Zuge des passiven Lärmschutzes Schallschutzfenster in die Häuser eingebaut. Es werden 75 Prozent erstattet, 25 Prozent sind als Eigenanteil zu tragen. Zuständige Behörde ist das Eisenbahn-Bundesamt.

...UND LÄRMVORSORGE

Über diese Regelungen hinaus geht die Lärmvorsorge. Sie wird nur angewendet, wenn Gleise neu gebaut werden und setzt als Grenzwerte für Wohngebiete 59 dB am Tage und 49 dB in der Nacht. Für Mischgebiete gelten Werte von maximal 64 dB tagsüber und 54 dB nachts. Neben aktivem Lärmschutz sieht die Lärmvorsorge auch passiven Lärmschutz vor. Dafür werden – wie im Fall des Bahngleises Oggersheim-BASF – Grenzwertüberschreitungen ermittelt und die betroffenen Eigentümer informiert. Konkret erfolgen eine Wohnungsbesichtigung und die Erstellung eines objektbezogenen Gutachtens. Gemeinsam mit den Eigentümern werden die möglichen Lärmschutzmaßnahmen ausgewählt und beantragt. Auch hier trägt der Bund 75 Prozent der erstattungsfähigen Kosten, 25 Prozent der Eigentümer.

Mit der Detailplanung der Lärmschutzmaßnahmen wird im Jahr 2009 begonnen. Die Maßnahmen werden nach Angaben des Runden Tisches so geplant und gebaut, dass der daraus erzielbare Schallschutz zeitgleich mit der Inbetriebnahme des Kombi-Terminals voraussichtlich Ende 2010 gewährleistet wird. *ska*