Bebauungsplan "Lachenfeld ober und unter dem Kirchweg" in Mahlberg
- schalltechnische Beratung (Lärm-Immissionsschutz)

Im Gutachten Nr. 3611/843 vom 04.03.2005 war u. a. die Schienenverkehrslärmeinwirkung auf den räumlichen Geltungsbereich des o. g. Bebauungsplans auf der Grundlage der mit Schreiben der Deutsche Bahn AG vom 09.07.2004 (AZ: TUM 5 Ba) mitgeteilten fahrweg- und fahrzeugspezifischen Daten für die RTB (Rheintalbahn = Gleise 1 + 2) im Jahr 2004 prognostiziert worden. Auf der Grundlage dieser Daten wurden im genannten Gutachten auch Maßnahmen zum Schutz der geplanten Wohnbebauung vor Schienenverkehrslärmeinwirkung dimensioniert.

Als Reaktion auf die in den am 02.05.2005 von der KBB GmbH übermittelten Schreiben der DB ProjektBau GmbH vom 22.04.2005 und der DB Services Immobilien GmbH vom 29.04.2005 vorgetragenen Einwendungen wurde umgehend mit Schreiben vom 02.05.2005 Stellung genommen zu den zu erwartenden Auswirkungen für den Fall, dass die (ebenfalls mit dem oben erwähnten Schreiben der Deutsche Bahn AG vom 09.07.2004 mitgeteilten), ausschließlich die RTB betreffenden Daten für das Jahr 2015 berücksichtigt werden.

Zwischenzeitlich wurde von der KBB GmbH zusätzlich eine Aussage über die gesamte, durch den Schienenverkehr auf der RTB und der ABS (Ausbaustrecke = 3. + 4. Gleis) verursachte Lärmeinwirkung auf das Plangebiet im Prognosejahr 2015 gewünscht. Auf Veranlassung der KBB GmbH sind die hierfür erforderlichen Ausgangsdaten (bezüglich der Trasse der ABS und der fahrzeugspezifischen Daten für alle vier Gleise) von der mit der Lärm-Immissionsprognose im Auftrag der DB ProjektBau GmbH befassten Fritz GmbH zur Verfügung gestellt worden.

Wie aus diesen Daten ersichtlich ist, sind für diesen Planungsfall - mutmaßlich mit dem Ziel der Vermeidung einer unzulässigen Lärmeinwirkung auf bestehende schutzbedürftige Einwirkungsorte im bebauten Bereich Mahlberg/Orschweier - streckennahe Schallschirme vorgesehen. Auf Wunsch der KBB GmbH sollte jedoch die Prognose der gesamten Schienenverkehrslärmeinwirkung (durch RTB und ABS) verursachten Lärmein-

wirkung auf das Plangebiet sowohl für diesen Planfall (d. h. mit den streckennahen Schallschirmen) als auch für dieselbe Streckenfrequentierung, jedoch ohne diese streckennahen Schallschirme erfolgen.

Der Vollständigkeit halber sei hier angemerkt, dass in den von der Fritz GmbH zur Verfügung gestellten Daten das Prognosejahr stets mit 2012 angegeben wird, die Frequentierung der Gesamtstrecke (RTB + ABS) mit 436 Zügen/24h jedoch von dem in der Stellungnahme des Herrn Dr. Burmeister mit 432 Zügen/24h für den *"Prognoseplanfall 2015 (mit Ausbau)"* angegebenen Wert nur unwesentlich abweicht.

Im Interesse einer besseren Vergleichbarkeit werden in den Anlagen die nachfolgend aufgelisteten Situationen dargestellt:

- Immissionspegel "tags" in 2,0 m Höhe über Bezugsniveau, verursacht durch

RTB im Jahr 2004	→ Anlage 1
RTB + ABS im Jahr 2012	→ Anlage 2
RTB + ABS im Jahr 2012 unter Berücksichtigung der von der DB vorgesehenen streckennahen Schallschirme	→ Anlage 3

- Immissionspegel "nachts" in 2,0 m Höhe über Bezugsniveau, verursacht durch

RTB im Jahr 2004	→ Anlage 4
RTB + ABS im Jahr 2012	→ Anlage 5
RTB + ABS im Jahr 2012 unter Berücksichtigung der von der DB vorgesehenen streckennahen Schallschirme	→ Anlage 6

- Lärmpegelbereich in 2,4 m über Bezugsniveau, verursacht durch

  RTB im Jahr 2004 → Anlage 7

  RTB + ABS im Jahr 2012 → Anlage 8

  RTB + ABS im Jahr 2012 unter Berücksichtigung der von der DB vorgesehenen streckennahen Schallschirme → Anlage 9

Anmerkung:
Die Anlagen 1, 4 und 7 sind identisch mit den Anlagen 21, 22 und 23 zum oben erwähnten Gutachten Nr. 3611/834. In allen Anlagen wurde der in Abschnitt 8.1 des Gutachtens beschriebene Erdwall berücksichtigt.

Aus der grafischen Darstellung der schalltechnischen Situation in den jeweils miteinander korrespondierenden Anlagen 1 bis 3, 4 bis 6 bzw. 7 bis 9 ist unschwer zu erkennen, dass der Planfall 2012 (RTB + ABS mit den von der DB vorgesehenen streckennahen Schallschutzmaßnahmen) eine Verringerung der Schienenverkehrslärmeinwirkung im Vergleich zu der im Gutachten Nr. 3611/843 untersuchten Situation im Jahr 2004 (nur RTB) erwarten lässt. Lediglich für den Fall, dass auf die von der DB vorgesehenen streckennahen Schallschirme verzichtet wird, wäre im Vergleich zu derzeit mit einer deutlichen Zunahme der Schienenverkehrslärmeinwirkung zu rechnen (dieser Fall erscheint allerdings wenig realistisch, da davon auszugehen ist, dass ein Verzicht auf diese Schallschirme eine unzulässige Lärmeinwirkung auf bestehende schutzbedürftige Einwirkungsorte zur Folge hätte).

Zum Schreiben des Herrn Rechtsanwalt Dr. Burmeister vom 06.07.2005 an die KBB GmbH erlaube ich mir folgendes anzumerken:

In Abschnitt 8.1 des Gutachtens Nr. 3611/843 wird die Höhe der auf Schienenoberkante im jeweiligen Querschnitt bezogene Höhe der Krone eines Erdwalls mit h_{SO} = 3,6 m angegeben. Aufgrund der topografischen Gegebenheiten (siehe Ausführungen in Abschnitt 7.2.1 des Gutachtens) kann die mittlere auf das Geländeniveau am schienenseitigen Wallfuß bezogene Höhe dieser Wallkrone mit $h_G \approx 5$ m angegeben werden. Bei einem üblichen Böschungsverhältnis von 1 : 1,5 und einer Kronenbreite von ca. 1 m

wird ein derartiger Wall eine Basisbreite von rechnerisch b ≈ 16 m aufweisen. Wird nunmehr die Höhe der Wallkrone auf h_{SO} = 5 m (entsprechend h_G ≈ 6,5 m) vergrößert, so resultiert daraus eine Basisbreite von rechnerisch b ≈ 20,5 m und damit ein Mehrbedarf an Schüttmaterial von knapp 65 %! Da eine Höhenangabe für die "... *Schallschutzwand unmittelbar östlich der bestehenden Rheintalbahn nur im Bereich des bestehenden Erdwalls (ca. 250 m)* ..." nicht vorliegt, wird vor Beginn einer rechnerischen Untersuchung um Präzisierung gebeten.

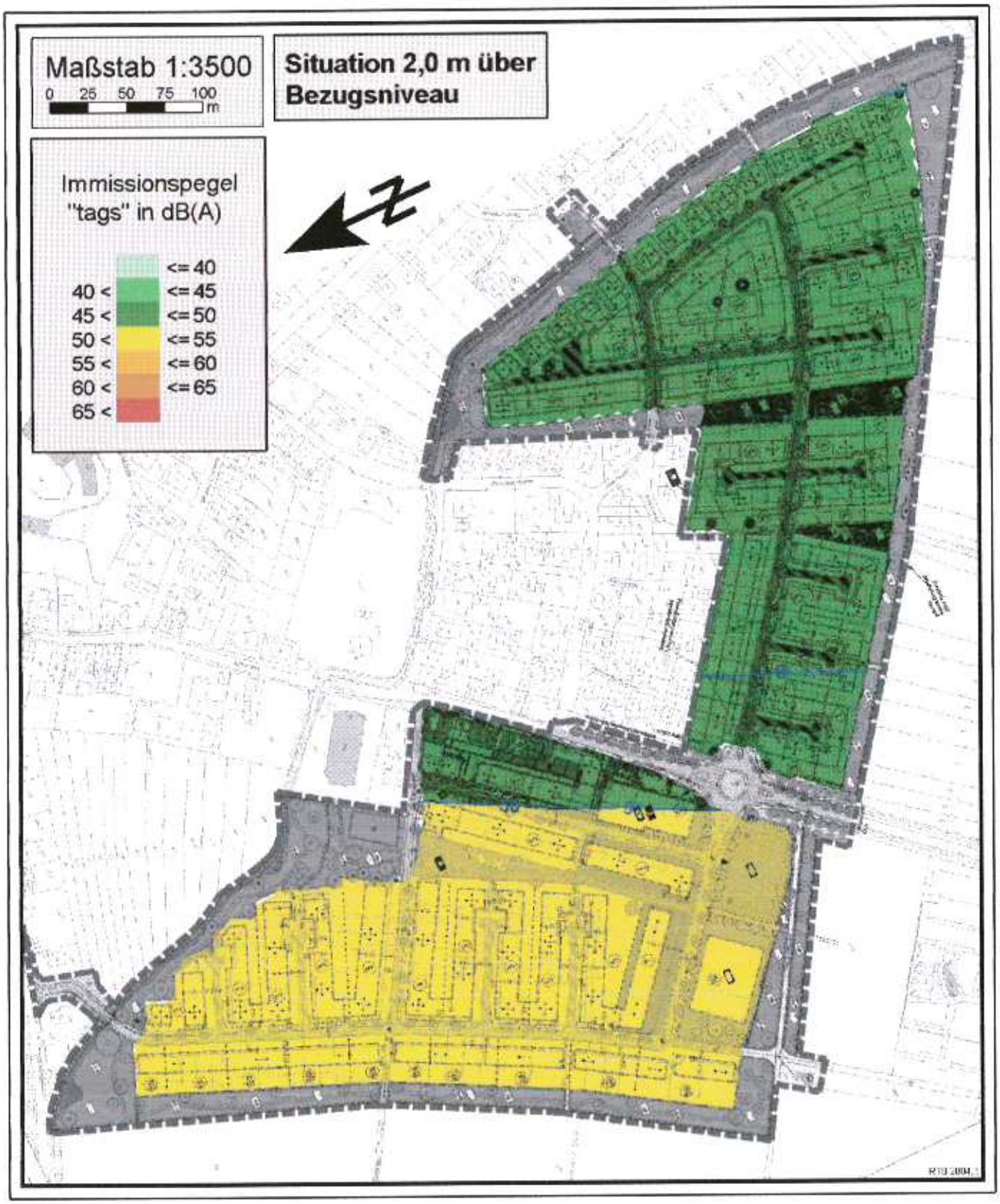
Vorsorglich wird in diesem Zusammenhang jedoch darauf hingewiesen, dass bereits zur Vorbereitung einer Besprechung beim Landratsamt Offenburg am 10.02.2005 die Variante einer auf den in Teilbereichen bestehenden und entsprechend zu ergänzenden Erdwall aufzusetzenden Lärmschutzwand untersucht worden ist; eine Einhaltung des Immissionsgrenzwerts "nachts" von 45 dB(A) an einem Lärmeinwirkungsort etwa in der Mitte der ersten trassennahen geplanten Bebauungsreihe konnte für die durch die RTB im Jahr 2004 verursachte Schienenverkehrslärmeinwirkung nachgewiesen werden, wenn eine derartige Lärmschutzeinrichtung eine Längenabmessung von l = 1 140 m und eine Höhenabmessung von h_{SO} = 7,0 m aufweist!

Ingenieurbüro für
Schall- und Wärmeschutz
Wolfgang Rink

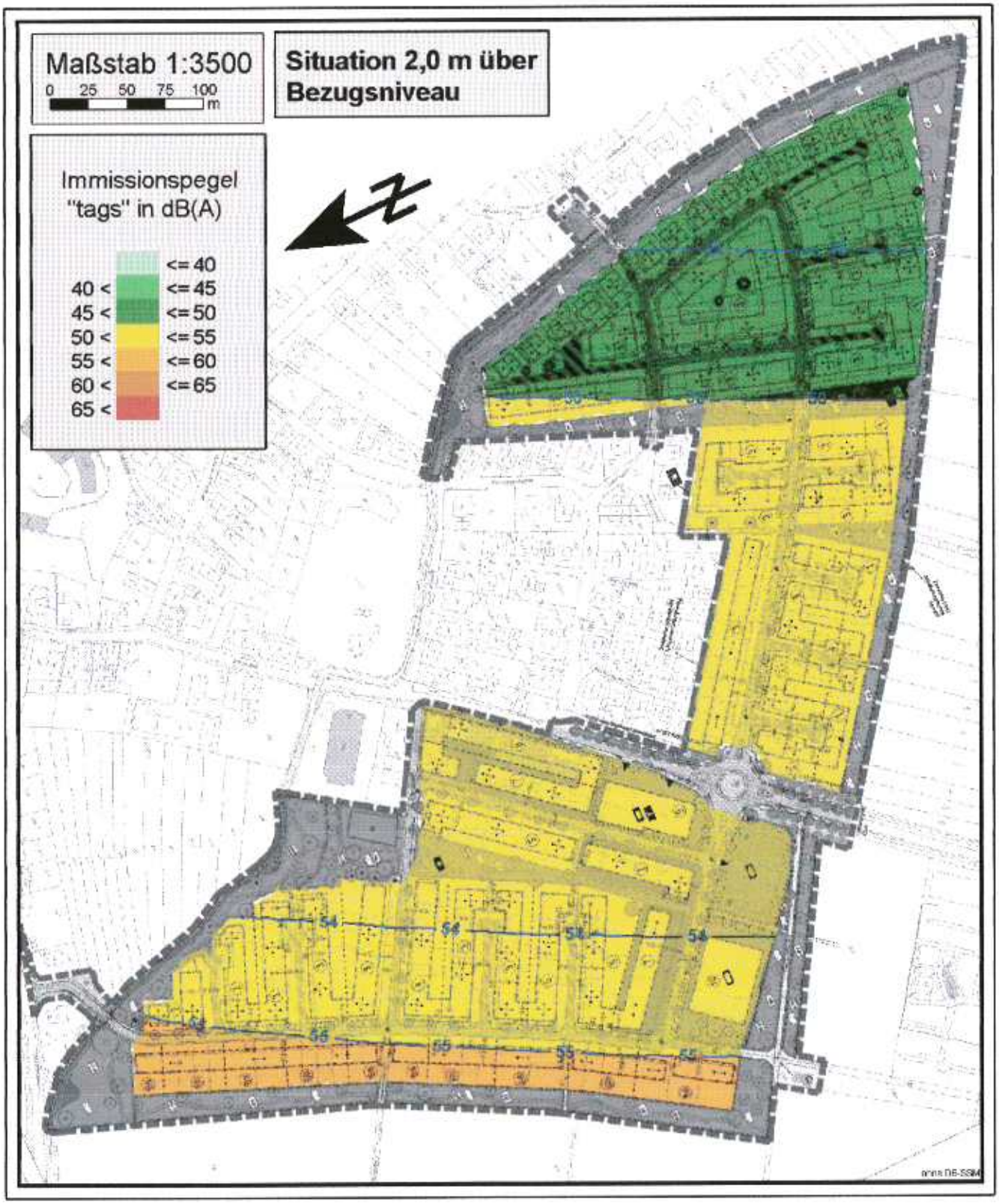
Anlagen: 9

Verteiler:
KBB GmbH
Planungsbüro Schippalies
Herr Rechtsanwalt Dr. Burmeister
Akte

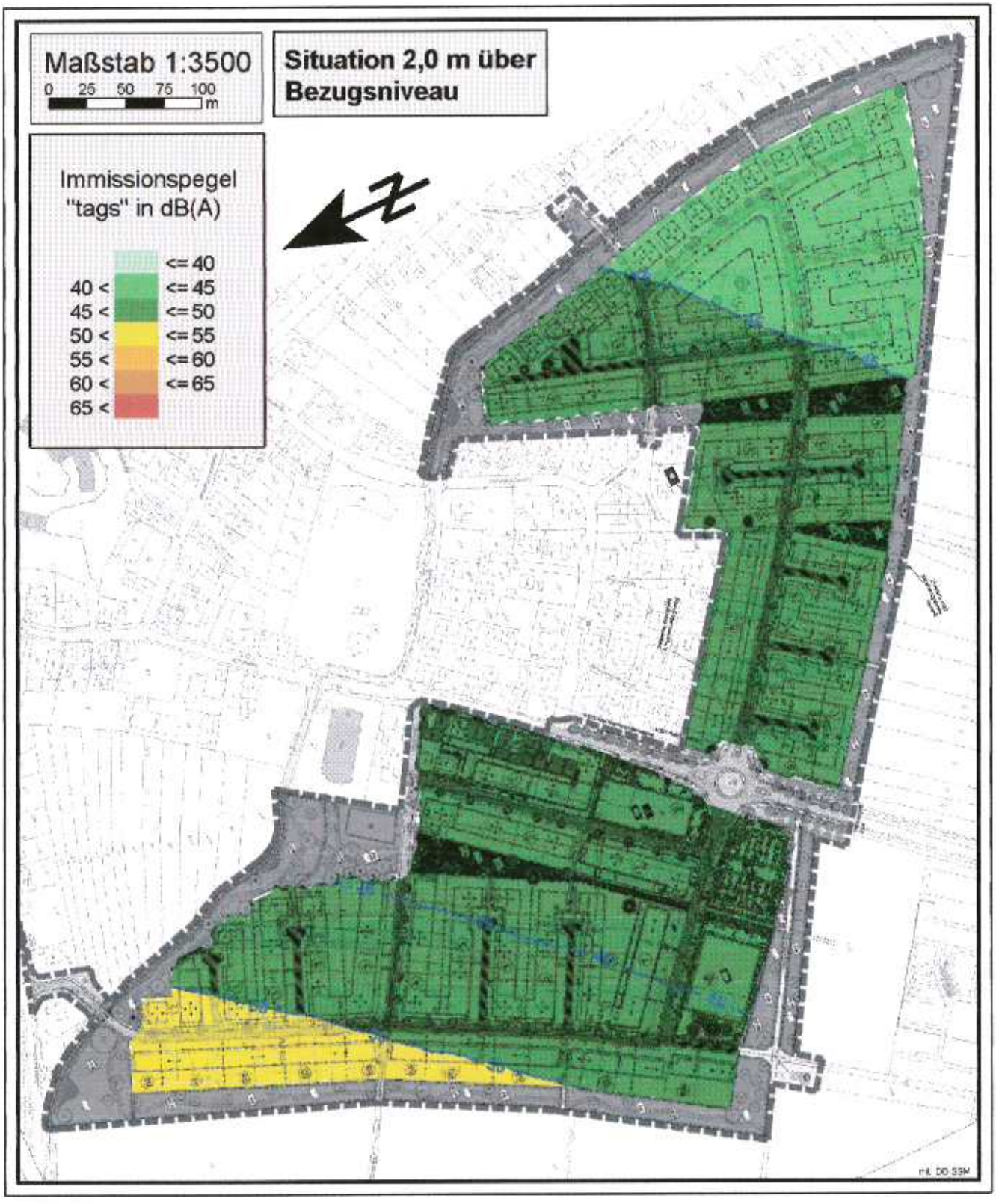
Bebauungsplan "Lachenfeld ober und unter dem Kirchweg" in Mahlberg
- Lageplan mit flächenhafter Darstellung der in 2,0 m Höhe über Bezugsniveau ausschließlich durch den Schienenverkehr auf der **RTB** im Jahr **2004** verursachten Immissionspegel **"tags"**



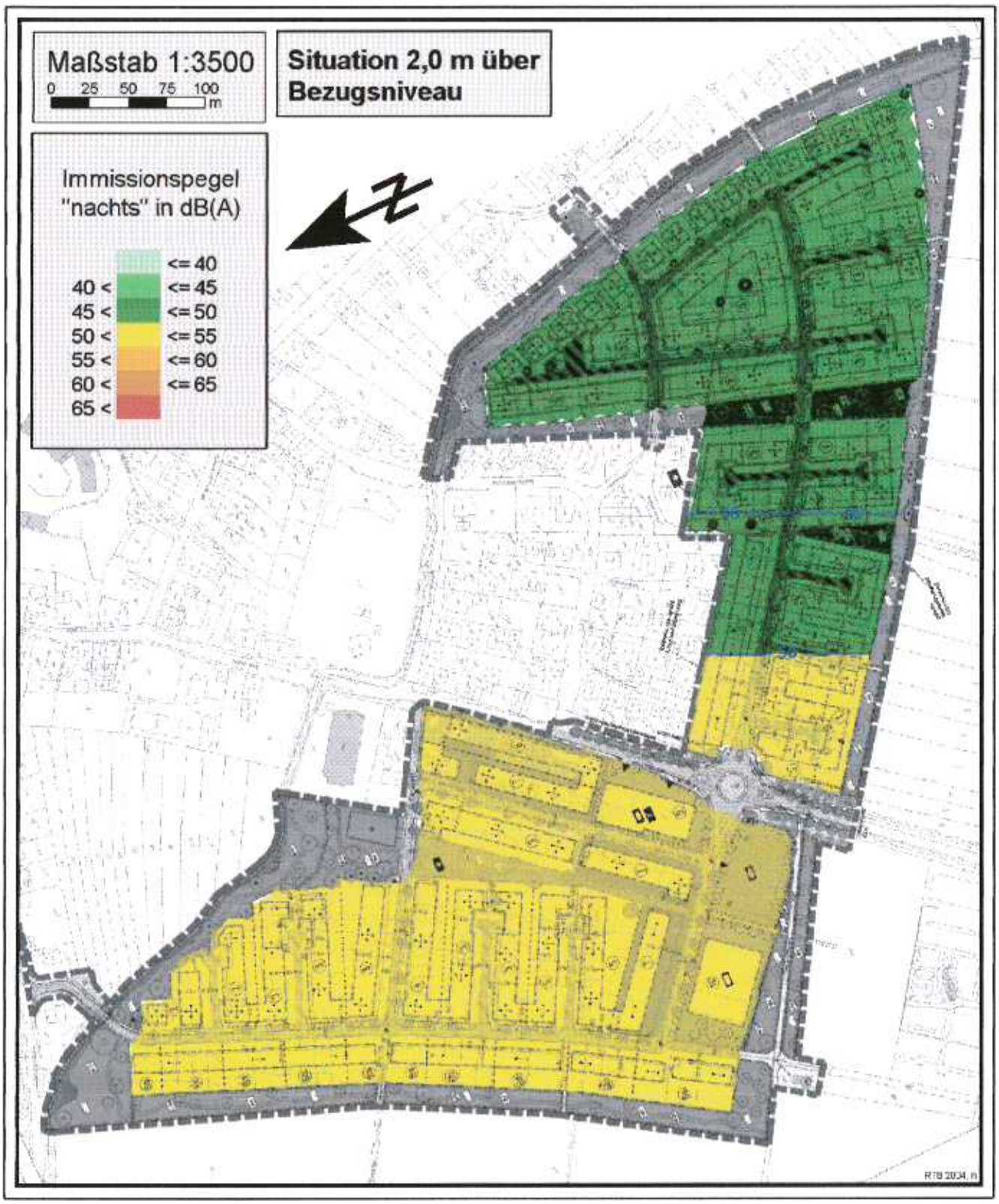
Bebauungsplan "Lachenfeld ober und unter dem Kirchweg" in Mahlberg
- Lageplan mit flächenhafter Darstellung der in 2,0 m Höhe über Bezugsniveau ausschließlich durch den Schienenverkehr auf der **RTB und ABS** im Jahr **2012** verursachten Immissionspegel **"tags"**



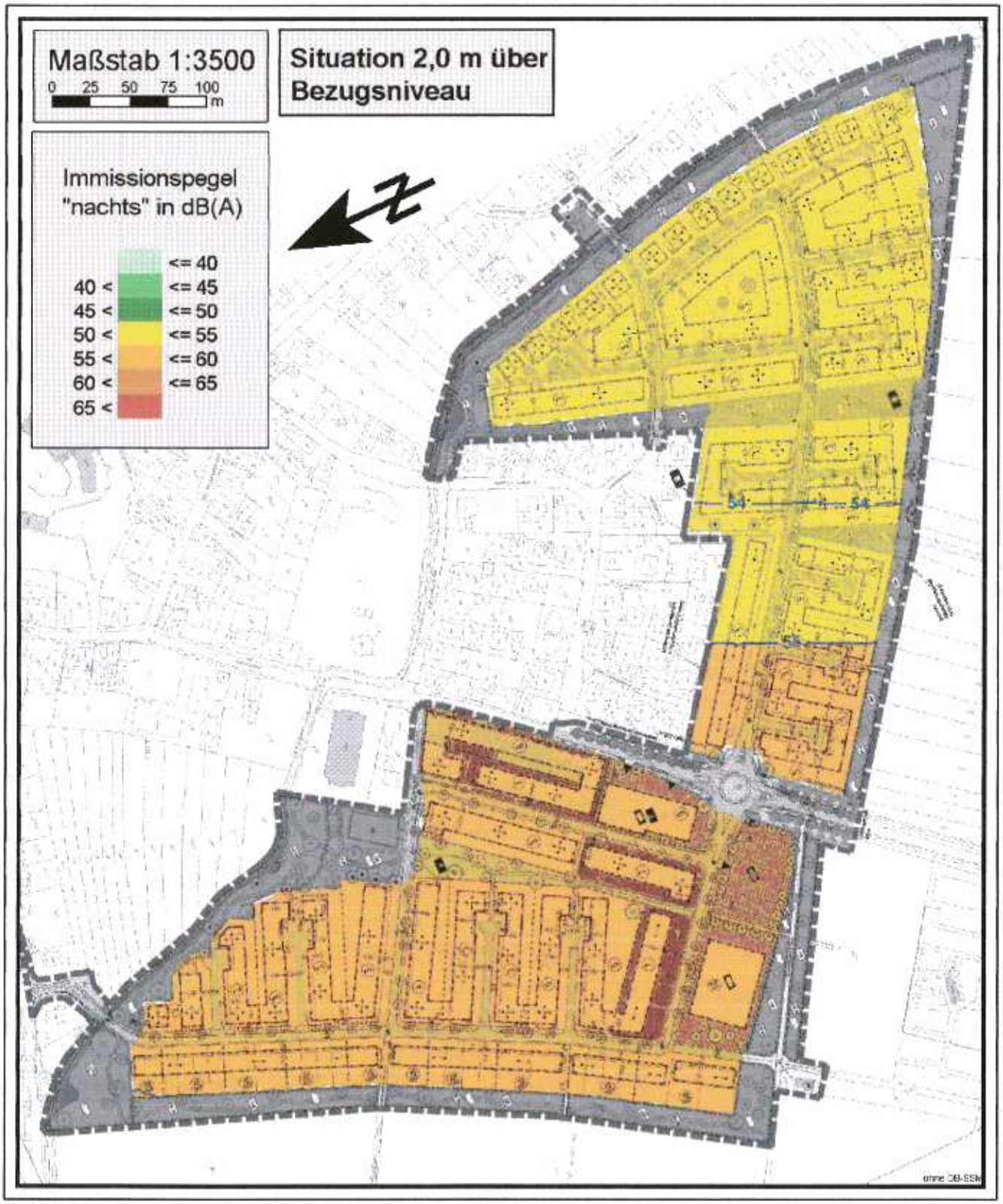
Bebauungsplan "Lachenfeld ober und unter dem Kirchweg" in Mahlberg
- Lageplan mit flächenhafter Darstellung der in 2,0 m Höhe über Bezugsniveau ausschließlich durch den Schienenverkehr auf der **RTB und ABS** im Jahr **2012** verursachten Immissionspegel "**tags**" unter Berücksichtigung der von der DB vorgesehenen streckennahen **Schallschirme**



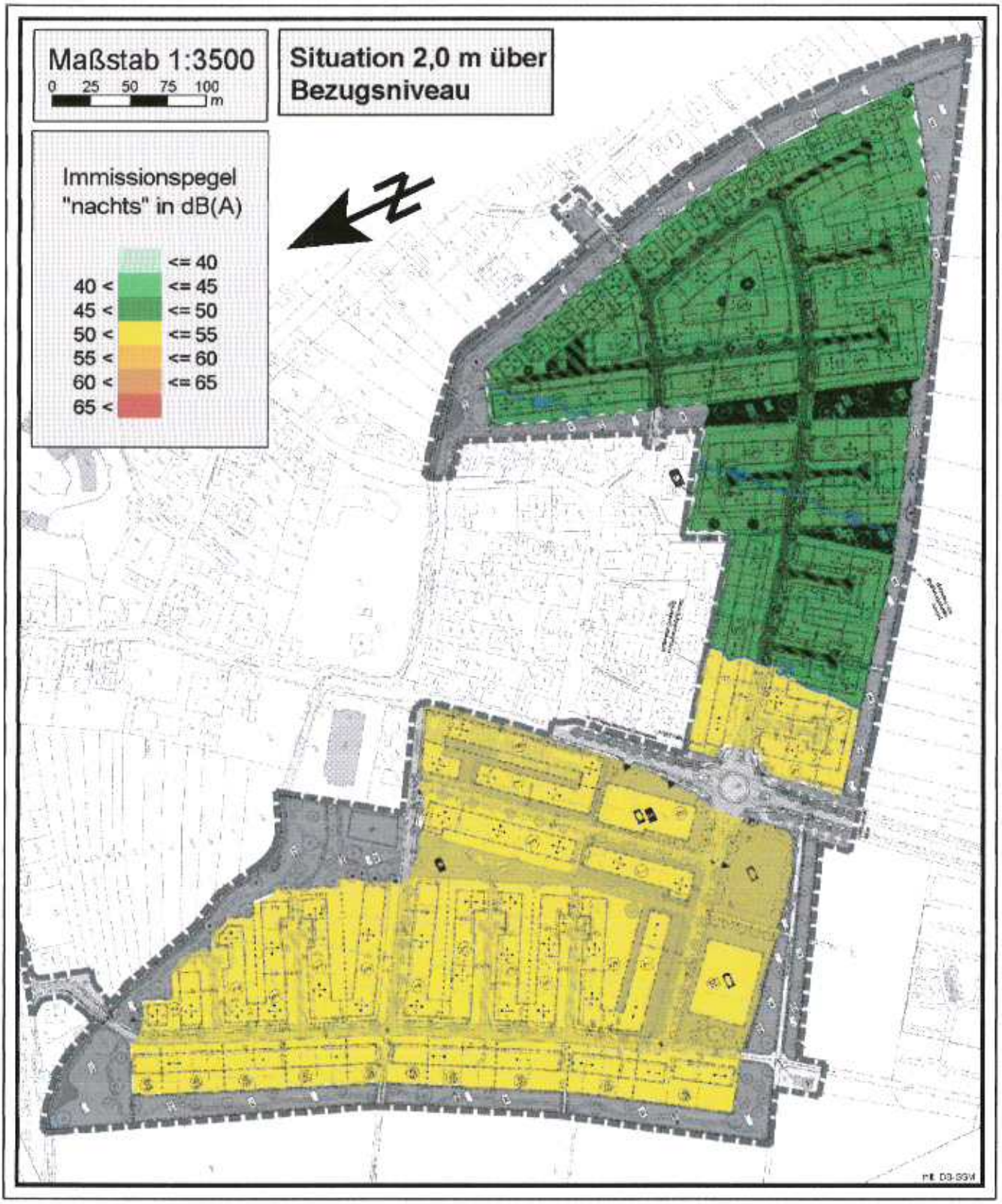
Bebauungsplan "Lachenfeld ober und unter dem Kirchweg" in Mahlberg
- Lageplan mit flächenhafter Darstellung der in 2,0 m Höhe über Bezugsniveau ausschließlich durch den Schienenverkehr auf der **RTB** im Jahr **2004** verursachten Immissionspegel **"nachts"**



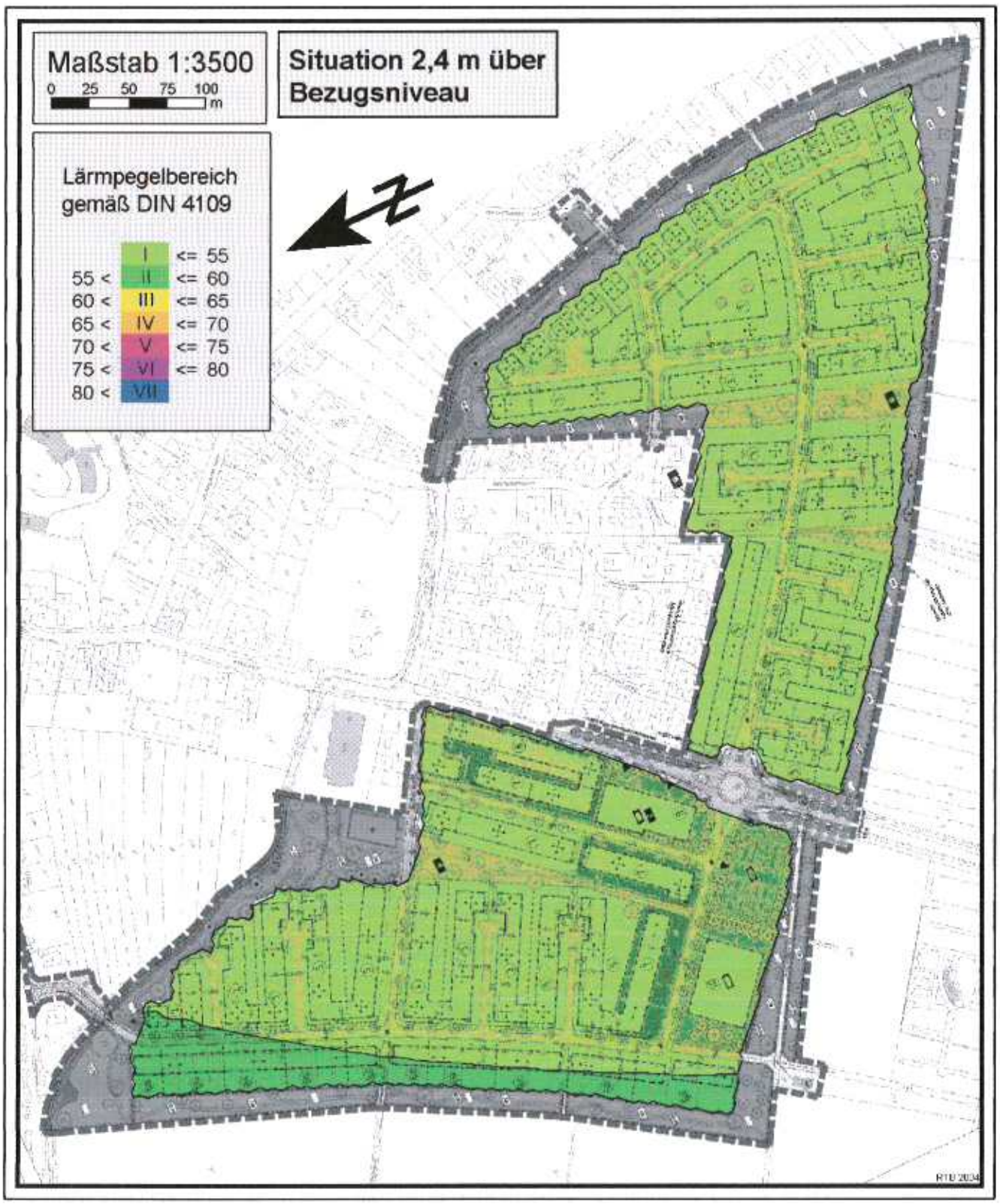
Bebauungsplan "Lachenfeld ober und unter dem Kirchweg" in Mahlberg
- Lageplan mit flächenhafter Darstellung der in 2,0 m Höhe über Bezugsniveau ausschließlich durch den Schienenverkehr auf der **RTB und ABS** im Jahr **2012** verursachten Immissionspegel **"nachts"**



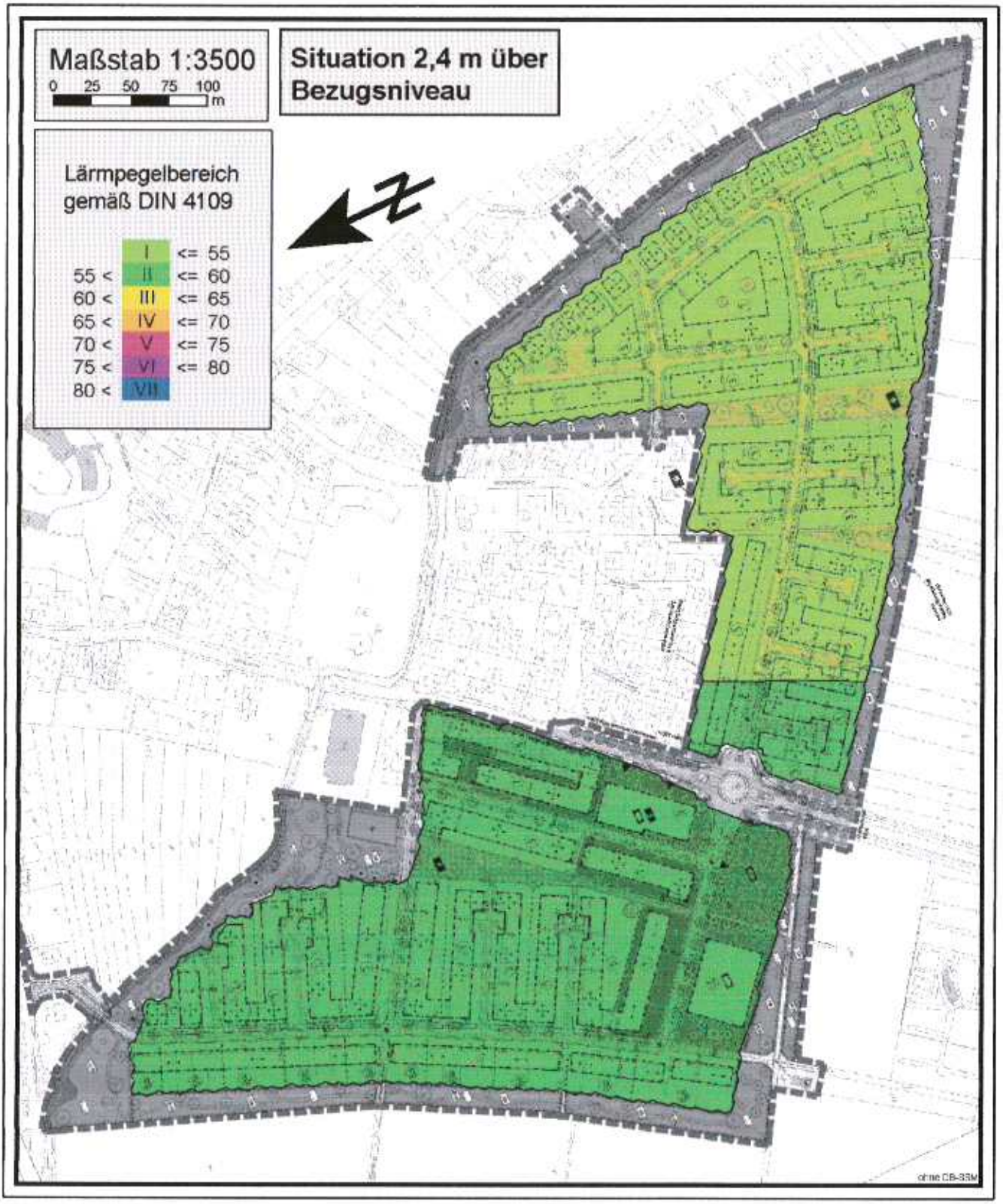
Bebauungsplan "Lachenfeld ober und unter dem Kirchweg" in Mahlberg
- Lageplan mit flächenhafter Darstellung der in 2,0 m Höhe über Bezugsniveau ausschließlich durch den Schienenverkehr auf der **RTB und ABS** im Jahr **2012** verursachten Immissionspegel **"nachts"** unter Berücksichtigung der von der DB vorgesehenen streckennahen **Schallschirme**



Bebauungsplan "Lachenfeld ober und unter dem Kirchweg" in Mahlberg
- Lageplan mit flächenhafter Darstellung der in 2,4 m Höhe über Bezugsniveau ausschließlich durch den Schienenverkehr auf der **RTB** im Jahr **2004** bestimmten Lärmpegelbereiche



Bebauungsplan "Lachenfeld ober und unter dem Kirchweg" in Mahlberg
- Lageplan mit flächenhafter Darstellung der in 2,4 m Höhe über Bezugsniveau ausschließlich durch den Schienenverkehr auf der **RTB und ABS** im Jahr **2012** bestimmten Lärmpegelbereiche



Bebauungsplan "Lachenfeld ober und unter dem Kirchweg" in Mahlberg
- Lageplan mit flächenhafter Darstellung der in 2,4 m Höhe über Bezugsniveau ausschließlich durch den Schienenverkehr auf der **RTB und ABS** im Jahr **2012** bestimmten Lärmpegelbereiche unter Berücksichtigung der von der DB vorgesehenen streckennahen **Schallschirme**

