

## Protokoll

<b>Projektbezeichnung</b>	<b>Stadt Heidelberg, Umsetzung der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm - Lärmaktionsplanung</b>
<b>Veranstaltung</b>	<b>Umgebungslärm Lärmaktionsplanung Heidelberg Information der Öffentlichkeit</b>
<b>Termin</b>	<b>Datum: 11.03.2008 Uhrzeit: 18:00 – 20:30 Uhr Ort: Heidelberg, Stadtbücherei, Hilde-Domin-Saal</b>

<b>Teilnehmer</b>	<b>Institution</b>	<b>Funktion</b>
Öffentlichkeit ca. 60 Bürgerinnen und Bürger		
Dr. Eckart Würzner	<b>Oberbürgermeister Stadt Heidelberg</b>	<b>Oberbürgermeister Begrüßung</b>
Dr. Micha Hörnle	<b>RNZ Rhein Neckar Zeitung</b>	<b>Moderation</b>
Dr. Hans-Wolf Zirkwitz	<b>Stadt Heidelberg – 31 Amt für Umweltschutz, Gewerbeaufsicht und Energie</b>	<b>Federführendes Amt in der Stadtverwaltung für die Aufgabe</b>
Dr. Raino Winkler	<b>Stadt Heidelberg – 31 Amt für Umweltschutz, Gewerbeaufsicht und Energie</b>	<b>Leitung Arbeitsgruppe Lärminderungsplanung Podium</b>
Jörg Fellecke	<b>Stadt Heidelberg – 81 Amt für Verkehrsmanagement</b>	<b>Mitglied Arbeitsgruppe Lärminderungsplanung Podium</b>
Thomas Rebel	<b>Stadt Heidelberg – 61 Stadtplanungsamt</b>	<b>Mitglied Arbeitsgruppe Lärminderungsplanung Podium</b>
Thomas Boroffka	<b>Rhein-Neckar-Verkehr GmbH RNV</b>	<b>Mitglied Arbeitsgruppe Lärminderungsplanung Podium</b>
Guido Kohnen	<b>IBK Ingenieur- und Beratungsbüro Guido Kohnen</b>	<b>Mitglied Arbeitsgruppe Lärminderungsplanung Podium</b>
Annette Leuckel	<b>IBK Ingenieur- und Beratungsbüro Guido Kohnen</b>	<b>Mitglied Arbeitsgruppe Lärminderungsplanung Protokoll</b>
Astrid Damer	<b>Stadt Heidelberg - 31 Amt für Umweltschutz, Gewerbeaufsicht und Energie</b>	<b>Mitglied Arbeitsgruppe Lärminderungsplanung Organisation</b>

## 1 Hintergrund der Veranstaltung

Mit der Umsetzung der EG-Umgebungslärmrichtlinie in die §§ 47a bis 47f Lärmaktionsplanung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) erhält die Lärmaktionsplanung in der kommunalen Planung eine deutlich größere Bedeutung als bisher.

Der Umgebungslärm von

- Hauptverkehrsstraßen >3 Mio. Fahrzeuge/Jahr
- Haupteisenbahnen > 30.000 Züge/Jahr
- Großflughäfen > 50.0000 Bewegungen/Jahr
- Ballungsräume > 100.000 Einwohnern

ist in strategischen Lärmkarten zu erfassen. In nachfolgenden Lärmaktionsplänen sind Regelungen und Maßnahmen zur Lärmaktionsplanung zu erarbeiten.

Die strategischen Lärmkarten für die Quellen Straße und Schiene (Straßenbahnen) der Stadt Heidelberg liegen vor, die Ergebnisse der Kartierung der Schienenstrecken der DB AG erfolgt durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) und werden bis Ende des 1. Quartals 2008 erwartet. Im Weiteren steht nun die Lärmaktionsplanung an.

Eine zentrale Bedeutung im Rahmen der Lärmaktionsplanung hat die Einbeziehung der Öffentlichkeit. Während auf der Ebene der Lärmkartierung die Öffentlichkeit über die Lärmbelastungen zu informieren ist, ist der Öffentlichkeit auf der Ebene der Lärmaktionsplanung die Gelegenheit zur Mitwirkung zu geben. Das genaue Prozedere hierfür ist jedoch offen und wird dem Planungsträger überlassen.

## 2 Ziel der Veranstaltung

Die heutige Veranstaltung hat zum einen das Ziel nach Abschluss der Lärmkartierung die Öffentlichkeit, die Träger öffentlicher Belange und Interessensvertretungen sowie Verbände über die Ergebnisse der Kartierung zu informieren und zum anderen den Auftakt für die Einbeziehung der Öffentlichkeit im Zuge der Lärmaktionsplanung zu setzen. Diese Veranstaltung bildet einen Baustein einer intensiven, mehrstufigen Öffentlichkeitsbeteiligung und soll den Bürgerinnen und Bürgern frühzeitig die Gelegenheit zur Mitwirkung geben. Dazu gehört in einem ersten Schritt eine fachliche Einführung in die Materie mit der allgemeinverständlichen Darstellung der fachtechnischen Grundlagen sowie dem Aufzeigen der Chancen aber auch der Grenzen der Lärmaktionsplanung. In einem weiteren Schritt wird der Öffentlichkeit die Möglichkeit zur Diskussion sowie zum Vorbringen von Anregungen gegeben. Die Anregungen aus der Öffentlichkeit zur Lärmaktionsplanung werden unter 4 im Protokoll inhaltlich wiedergegeben.

Zu der Veranstaltung wurde im Stadtblatt vom 05.03.2008 sowie mit Presseveröffentlichungen in der Rhein Neckar Zeitung und auf der Internetseite der Stadt Heidelberg eingeladen.

Außerdem wurden die Träger öffentlicher Belangen und Verbände schriftlich eingeladen.

In der Veranstaltung wurde ein Informationsflyer ausgelegt, mit dem auch in schriftlicher Form Anregungen an die Stadt Heidelberg übermittelt werden können. Darüber hinaus bietet die Internetseite der Stadt Heidelberg unter der Rubrik Lärmaktionsplanung die Möglichkeit, Anregungen per Email einzubringen.

### 3 Ablauf der Veranstaltung

#### Begrüßung

Herr Oberbürgermeister Dr. Eckart Würzner

#### Einführung

Sachstand in der Lärminderungsplanung

Herr Dr. Hans-Wolf Zirkwitz

Leiter des Amtes für Umweltschutz, Gewerbeaufsicht und Energie

#### Kurzvorträge

1. Vorstellung der Ergebnisse der Lärmkartierung  
Herr Guido Kohnen, Stadtplaner, Gutachter, Berater  
IBK Ingenieur- und Beratungsbüro Kohnen
2. Schnittstellen in der Verkehrsplanung und der  
Stadtplanung zur Lärmkartierung, mögliche Maßnahmen zur Lärmvermeidung und Lärminderung aus Sicht  
der kommunalen Verkehrsplanung  
Herr Jörg Fellecke, Amt für Verkehrsmanagement  
  
eines Maßnahmenträgers  
Herr Thomas Boroffka, Rhein-Neckar-Verkehr GmbH RNV  
  
der Stadtplanung und Stadtentwicklung  
Herr Thomas Rebel, Stadtplanungsamt

#### Fragen und Anregungen zur Lärmaktionsplanung aus der Öffentlichkeit an das Podium

auf dem Podium:

Herr Guido Kohnen, Herr Thomas Boroffka, Herr Jörg Fellecke, Herr Thomas Rebel  
Moderation Herr Dr. Micha Hörnle, RNZ

### 4 Fragen und Anregungen zur Lärmaktionsplanung durch die Öffentlichkeit

Im Rahmen der Veranstaltung wurden von Seiten der Öffentlichkeit zum einen inhaltliche Rückfragen zur Thematik sowie Anregungen zu Lärminderungsmaßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung vorgebracht. Darüber hinaus gab es auch allgemeine Anmerkungen oder Kommentierungen zum Thema Lärm, die nicht unmittelbar mit dem Thema der EG-Umgebungs-lärmrichtlinie in Zusammenhang standen. Deshalb wird im Protokoll nachfolgend unterschieden in

- Teil I Rückfragen und Anmerkungen
- Teil II Anregungen für die Lärmaktionsplanung

#### I Rückfragen und Anmerkungen:

Die inhaltlichen Rückfragen und Anmerkungen von den Bürgerinnen und Bürgern haben im Wesentlichen folgende fünf Themenbereiche betroffen

1. Lärmkartierung - Plangrundlagen und Modellbildung
2. Geräusentwicklung durch Straßenbahnen
3. Geräusentwicklung durch Straßenverkehr
4. Geräusentwicklung durch individuelles Fehlverhalten
5. Sonstige störende Geräusentwicklung

Sowohl die Fragen und Anmerkungen der Bürgerinnen und Bürger (normale Schreibweise) als auch die Antworten des Podiums (kursive Schreibweise) werden im Protokoll sinngemäß und zusammengefasst in Zuordnung zu den jeweiligen Themenbereichen wiedergegeben.

## 1. Themenbereich Lärmkartierung - Plangrundlagen und Modellbildung:

### 1.1 Wie wird die Aktualisierung der Planungs- und Berechnungsgrundlagen gewährleistet, wenn z.B. Lärmschutzwände eingetragen sind und es diese vor Ort nicht gibt oder umgekehrt tatsächlich vorhandene Lärmschutzanlagen in den Plänen fehlen?

*Bei der Planungs-/ Berechnungsgrundlage handelt es sich um ein aus verschiedenen Daten zusammengestellt Grundlage (s. Modellbildung). Deshalb können fehlerhafte Einträge in den Grundlagen enthalten sein oder Einträge fehlen. Diesbezügliche Hinweise werden gerne entgegengenommen, damit eine Überprüfung erfolgen kann. Da die Lärmkartierung alle 5 Jahre fortzuschreiben ist, besteht in diesem Zeitintervall die Möglichkeit zur Aktualisierung und Überarbeitung.*

### 1.2 Wie erfolgt die Modellbildung für die Berechnungen?

#### **Schritt 1: Erarbeitung eines digitalen Geländemodells:**

*Aus Höhendaten in einem Raster von 1x1 m wird ein 3 dimensionales Höhenmodell des Stadtgebiets erstellt. Die Lage von Gebäuden wird dem Liegenschaftskataster der Stadt Heidelberg entnommen und in das schalltechnische Berechnungsmodell importiert. Aus der Differenz der vorliegenden Höhendaten, also aus der Differenz der Hochpunkte (Oberkante Gebäude) und der Bodenpunkte kann im Berechnungsprogramm die Gebäudehöhen automatisiert berechnet und darauf aufbauend die Anzahl der Stockwerke der Gebäude ermittelt werden. Hinsichtlich der Lärmschutzanlagen ist zwischen den Wällen und Wänden zu unterscheiden. Die Lärmschutzwälle sind als topografische Information im Höhenmodell bereits abgebildet. Die Lage der Lärmschutzwände im Stadtgebiet wurde aus entsprechenden Lageplänen entnommen und im schalltechnischen Berechnungsmodell umgesetzt. Die maßgeblichen Schallquellen Straßenverkehr und Schienenverkehr wurden mit folgenden Parametern berücksichtigt:*

#### **Schritt 2: Berücksichtigung unterschiedlicher Parameter zu den Schallquellen:**

##### **Straßenverkehr**

- **Belastungszahlen:**

*Die Angaben zum Straßenverkehr wurden vom Amt für Verkehrsmanagement (ehemals Stadtplanungsamt Abteilung Verkehrsplanung) zur Verfügung gestellt. Hinsichtlich des Straßenverkehrs werden alle im Jahr 2007 vorhandenen Straßen mit einer Querschnittsbelastung von mehr als 4.000 Kfz/24 h erfasst. Des Weiteren werden Straßen mit weniger als 4.000 Kfz/24 h zum Lückenschluss des Verkehrsnetzes oder in Anschlussbereichen berücksichtigt.*

- **Geometrie:**

*Die Angaben zur Geometrie der Straßen wurden vom Amt für Verkehrsmanagement (ehemals Stadtplanungsamt Abteilung Verkehrsplanung) aus dem Programm 'VISUM' zur Verfügung gestellt und in das Berechnungsprogramm importiert. Die Straßengeometrie wurde anschließend hinsichtlich der Geländehöhe, der Lage und den Straßenquerschnitten detailliert nachgearbeitet.*

- **Angaben zu den Verkehrsmengen, Lkw-Anteilen und Tagesganglinien:**

*Die Angaben zu den Verkehrsmengen der Straßenabschnitte wurden vom Amt für Verkehrsmanagement (ehemals Stadtplanungsamt Abteilung Verkehrsplanung) aus dem Programm 'VISUM' zur Verfügung gestellt. Die Aufbereitung der Daten erfolgte nach den maßgeblichen Zeitbereichen der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG in Tag (6.00 – 18.00 Uhr), Abend (18.00 – 22.00 Uhr) und Nacht (22.00 – 6.00 Uhr). Hinsichtlich der Lkw-Anteile und der Tagesganglinien erfolgte eine Kategorisierung. Dabei wurden pauschalierende Annahmen für jeweilige Straßentypen getroffen.*

- **Angaben zu sonstigen schalltechnisch relevanten Parametern:**

*Geschwindigkeiten:*

*Die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten wurden bei einer Ortsbesichtigung aufgenommen und durch das Stadtplanungsamt Heidelberg, Abteilung Verkehrsplanung ergänzt.*

*Steigung:*

*Des Weiteren wurden Steigungszuschläge für Streckenabschnitte mit mehr als 5 % Steigung berücksichtigt.*

### Schienenstrecke (Straßenbahnen)

Die Angaben zum Schienenverkehr der Straßenbahnen wurden von der RNV, Mannheim ehemals HSB Heidelberg zur Verfügung gestellt. Hierbei handelt es sich um die Lage der Gleise, Angabe zu Zugzahlen und Zuglängen, Geschwindigkeiten, Oberbauarten und Kurvenradien.

#### 1.3 Inwieweit fließen die Parameter Geschwindigkeit bzw. tatsächliche gefahrene Geschwindigkeiten und Steigungsverhältnisse bei der Berechnung ein?

*Bei den Berechnungen fließen die Parameter 'Geschwindigkeit' und 'Steigungsverhältnisse' ein. Bei der Geschwindigkeit wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der entsprechenden Strecke zu Grunde gelegt und somit der ordnungsgemäße Gebrauch unterstellt. (s. 1.2 Modellbildung).*

#### 1.4 Wurde der zeitliche Verlauf der Geräuschentwicklung berücksichtigt?

*Der zeitliche Verlauf der Geräuschentwicklung wurde berücksichtigt. Für die als besonders störend empfundenen Geräuscheinwirkungen am Abend 18.00 bis 22.00 Uhr oder in der Nacht 22.00 bis 6.00 Uhr wurden besondere Zuschläge bei der Ermittlung des Lärmindizes LDEN erteilt. Der LDEN gibt eine mittlere Belastung über den Gesamttag 24 Stunden, jedoch unter besondere Gewichtung des Zeitpunkts des Lärmereignisses wieder.*

#### 1.5 Werden bei der Bewertung des Umgebungslärms neben den Vorgaben Lärmindizes andere Bewertungsmaßstäbe in Ansatz gebracht, wie z.B. Belästigungsfaktoren etc.?

*Die Umgebungslärmrichtlinie gibt die im Zuge der Lärmkartierung anzuwendenden Lärmindizes zwingend vor. Bei der Bewertung der Geräuschsituation im Zuge der Lärmaktionsplanung ist die Kommune jedoch freier die aus Ihrer Sicht geeigneten Maßstäbe zur der Beurteilung der vorgefundenen Geräuschsituation, der Bildung von Prioritätenlisten und der Wirksamkeit von Lärminderungsmaßnahmen anzuwenden. Welche Bewertungsansätze hierzu geeignet sind, kann erst im weiteren Verfahren der Lärmaktionsplanung festgelegt werden.*

## 2. Themenbereich Geräuschentwicklung durch Straßenbahnen

### 2.1 Vorrangschaltungen für Straßenbahnen

Die Bevorrechtigungen der Straßenbahnen wurde kontrovers diskutiert. Während die Vorrangschaltung für den schienenengebundenen Verkehr einerseits als sehr positiv bewertet wurde, wurde andererseits bemängelt, dass eine Grüne Welle für den Motorisierten Individual Verkehr (MIV) und die Querverkehre durch die Bevorrechtigung der Straßenbahnen beeinträchtigt würden. Es wurde diesbezüglich ein Potential zur Optimierung gesehen, wenn für die Straßenbahnen geringfügig längere Fahrzeiten akzeptiert werden würden. Es wurde die Frage gestellt, wie man die Grüne Welle für den MIV kontrolliert und diese mit der Taktung der Straßenbahn abstimmt.

*Die Abstimmung zwischen der Signalsteuerung der Straßenbahnen und der Ampelschaltung für den MIV erfolgt rechnergesteuert. Dadurch können die Querverkehre bei der Signalisierung bereits optimiert werden. Grundsätzlich wird die Akzeptanz für das Verkehrsmittel Straßenbahn wesentlich von den Fahrzeiten beeinflusst. Deshalb sind kurze Fahrzeiten von A nach B wichtig. Die Vorrangschaltung für Straßenbahnen ist, insofern man die Verkehrsmittel des Umweltverbundes und die diesbezügliche Verkehrsmittelwahl positiv unterstützen möchte, sinnvoll. Eine Verlängerung der Fahrzeiten hätte aus Sicht des Betreibers außerdem unmittelbar betriebswirtschaftliche Folgen zur Konsequenz, nämlich den Einsatz von mehr Fahrzeugen und somit auch von mehr Personal.*

### 2.2 Betriebsgeräusche der Straßenbahnen

Positiv wurde angemerkt, dass die neuen Straßenbahnen leiser sind als die alte Fahrzeugflotte.

Für den Bereich der Ringstraße wurde angeführt, dass die Motorengeräusche der Straßenbahnen sehr unterschiedlich seien und das 'Gongen' (Warnsignal) der neuen Bahnen zu laut sei.

*Da die Motoren je nach Fahrzeugtyp an unterschiedlichen Stellen sitzen, sind die Geräusche unterschiedlich. Das 'Gongen' der Straßenbahnen ist aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderlich und muss deshalb auch deutlich von allen Verkehrsteilnehmern hörbar sein.*

### 3. Themenbereich Geräusentwicklung durch Straßenverkehr:

#### 3.1 Erhöhter Lkw - Anteil auf der B 37 im Bereich Am Hackteufel und Schlierbacher Landstraße seit Einführung der LKW-Maut

In diesem Abschnitt der B 37 wurde durch Anwohner seit Einführung der LKW-Maut ein erhöhtes LKW-Aufkommen im Bereich von subjektiv 40-50% festgestellt. Es wurde der Wunsch nach einer Zählung geäußert, die die Lkw Anteile genauer verifiziert.

*Von Seiten der Stadt können die erhöhten LWK-Anteile nicht belegt werden. Die nach der Einführung der Maut durchgeführten Zählungen bestätigen diese Beobachtungen nicht.*

#### 3.2 Regelwidrige Fahrgeschwindigkeiten auf der B 37 im Bereich Am Hackteufel und Schlierbacher Landstraße, insbesondere nachts, wenn die Ampelanlagen ausgeschaltet sind

Für den benannten Straßenabschnitt wurden Geschwindigkeitskontrollen insbesondere in den Tagesrandszeiten gewünscht, da hier auch die LKW mit überhöhter Geschwindigkeit fahren.

*Der Hinweis bezüglich der Geschwindigkeitskontrolle wird aufgenommen. Zu einem dauerhafte Erfolg tragen jedoch in der Regel nur stationäre Überwachungsgeräte bei, deren Anzahl jedoch begrenzt ist. Die Standorte werden nur in gewissen größeren Zeitintervallen verändert. Darüber hinaus hat die Stadt gewisse mobile Informationsgeräte, die die momentane gefahrene Geschwindigkeit anzeigen und über diese Information versuchen das Fahrverhalten zu beeinflussen. Diese Anlagen werden ebenfalls im gesamten Stadtgebiet in jeweils kürzeren Abständen für eine gewisse Dauer aufgestellt. Es wird geprüft inwieweit eine Überwachung des benannten Straßenabschnitts vorgenommen werden kann.*

#### 3.3 Pflasterbeläge z.B. im Gleisbereichen Mittermaierstraße/ Vangerowstraße

In manchen Straßenabschnitten der Stadt Heidelberg, insbesondere im Bereich von Gleisanlagen sind noch 'Rest-Pflasterbeläge' vorhanden, die bei der Überfahrt von Kfz zu störenden Geräuschen führen.

*Die Pflasterbeläge werden sukzessive im Zuge der Gleissanierung gegen Asphalt ausgetauscht. Ein vorgezogener Tausch des Pflasters gegen Asphalt vor Austausch der Gleise ist technisch nicht möglich, da der Unterbau entsprechend verändert werden muss. Die RNV hat als Maßnahmenträger ein Programm, das die zeitliche Abfolge für die Gleissanierung der unterschiedlichen Strecken beinhaltet. Der angesprochene Bereich ist in der Planung, die Ausführung ist jedoch noch nicht terminiert.*

#### 3.4 Wegnahme der Gehölzbestände und Überschreitung der Höchstgeschwindigkeiten von 70 km/h und 50 km/h im Bereich der A 656/B 37

Im Bereich Ochsenkopf/Neckarspitze wird eine erhöhte Geräuschbelastung durch die Wegnahme der Gehölze entlang der B 37 beklagt. Dies ist gerade auch vor dem Hintergrund der Auswahl des neuen Schulstandortes der HIS nicht nachvollziehbar. Die grundsätzliche Eignung des Standorts wird vor dem Hintergrund der Lärmbelastung kritisch hinterfragt. Darüber hinaus werden auf der B 37 auch in diesem Abschnitt die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten von 70 und 50 km/h nicht eingehalten.

*Aus fachlicher Sicht bietet ein Gehölz dieser Art keinen rechnerisch nachweisbaren Lärmschutz. Erst Gehölze in einer größeren Ausdehnung können eine Reduzierung des Schalls bewirken. Allerdings liegt die Abnahme der Geräusche im Wesentlichen im zunehmenden Abstand zur Lärmquelle begründet und nicht in der Tatsache der Begrünung dieser Flächen.*

*Die dennoch durch die Wegnahme des Gehölzes subjektiv empfundene Erhöhung der Geräuschbelastung lässt sich eher auf ein psychologisches Phänomen zurückführen. Die Lärmquelle, die man nicht sieht, wird in der Regel weniger störend empfunden als diejenige, die man direkt vor Augen hat. Allerdings kann man sich diesen Effekt auch umgekehrt zu Nutze machen. Wenn der Verkehrsteilnehmer eine straßenbegleitende Nutzungen, wie z.B. die Randbebauung in einer Stadtstraße wahrnimmt, wirkt sich dies i.d.R. positiv auf das Fahrverhalten aus. Hat der Verkehrsteilnehmer wie im vorliegenden Fall durch die Troglage der Straße und die intensive Begrünung den Eindruck, noch auf freier Strecke außerhalb des bebauten Bereichs zu sein, wirkt sich dies i.d.R. nicht geschwindigkeitsreduzierend aus.*

*Der Standort für die HIS wurde unter verschiedenen Aspekten geprüft. Im Zuge der Alternativenprüfung wurde dem Standort am Ochsenkopf unter Berücksichtigung unterschiedlicher Kriterien der Vorzug gegeben. Als Standortvorteil wurde hier z.B. der Anschluss an den ÖPNV gesehen. Das Gebäude und dessen Aufenthaltsräume wurden bautechnisch so ausgelegt, dass ein ungestörter Unterricht möglich ist und störende Geräusche durch den Straßenverkehrslärm im Gebäudeinneren vermieden werden.*

**3.5 Touristenbusse**

Das von der Verwaltung als Positivbeispiel angeführte Konzept einer Verkehrslenkung im Bereich der Abwicklung des touristischen Busverkehrs wurde von Anwohnern als nicht zufriedenstellend bewertet.

**4. Sonstige störende Geräuschentwicklung****4.1 Sondersignale (Martinshorn von Rettungsfahrzeugen und Feuerwehr)**

Insbesondere im Bereich der Mittermaierstraße / Bergheimerstraße wurde angemerkt, dass auch bei 'freier Fahrt' das Martinshorn durch Einsatzfahrzeuge eingesetzt wird und dies insbesondere zu Tagesrandzeiten, in der Nacht sowie an Sonn- und Feiertagen als störend und für nicht erforderlich eingestuft wird.

Ein ähnliches Problem wurde auch für den Bereich der Ringstraße angeführt. Hier kehren die Feuerwehrwagen nach erfolgtem Einsatz mit eingeschaltetem Martinshorn zur neuen Feuerwache am Baumschulenweg zurück.

*Der Einsatz der Martinshörner hat zunächst für die Ermittlung des Umgebungslärms keine Relevanz. Es ist jedoch verständlich, dass der Einsatz gerade an Sonn- und Feiertagen oder in den Nacht und frühen Morgenstunden als besonders störend empfunden wird. Der Einsatz erfolgt jedoch aus Verkehrssicherheitsgründen und liegt nicht im Ermessen der Verwaltung. Der Hinweis wird jedoch zur Prüfung an die Feuerwehr weitergeben.*

**4.2 Geräuschentwicklung durch Betriebsgeräusche auf Strecken der Deutschen Bahn (DB)**

Im Bereich des Ochsenkopfs sind Geräusche durch Dieselloks wahrnehmbar, die im Bereich der S-Bahnhaltestelle Wieblingen Pfaffengrund bis zu 30 min zum Aufwärmen bei laufenden Aggregaten geparkt werden. Dies wird von den Anwohnern als sehr störend empfunden.

*Der Verursacher dieser Geräusche ist die Deutsche Bundesbahn, hier hat weder die Stadt noch die RNV Möglichkeiten zur direkten Einflussnahme. Den Bürgerinnen und Bürgern wird empfohlen sich diesbezüglich an die Deutsche Bahn zu wenden. Die Verwaltung wird bei der noch anstehenden Abstimmung mit der Deutschen Bundesbahn im Zuge der Lärmaktionsplanung auf die Probleme hinweisen, um eine Verbesserung für die Anwohner zu erreichen.*

**4.3 Individuelles Fehlverhalten**

Wie geht man gegen 'aggressives und rücksichtsloses' Fahrverhalten der Straßenbahnen vor?

*Die RNV schult ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in zahlreichen Seminaren und Fortbildungen.*

**II Anregungen für die Lärmaktionsplanung durch die Öffentlichkeit:**

**Folgende Konkreten Anregungen wurde seitens der Bürgerinnen und Bürgern zur Lärmaktionsplanung vorgebracht:**

- Einrichtung eines Forums zum Dialog ähnlich dem des Verkehrsforums
- Initiierung einer Zieldiskussion (Was möchte man mit der Planung erreichen - z.B. Zufriedenstellung der EU oder mehr?)
- Förderung des nichtmotorisierten Individualverkehrs (Ausbau des Radwegenetzes)
- Ausweisung von LKW und Busrouten (Maßnahmen der Verkehrslenkung)
- Verhängung von LKW –Fahrverboten, insbesondere Nachts
- Unterstützung von Maßnahmen zur persönlichen und individuellen Veränderung der Einstellung der Verkehrsteilnehmer
- Sensibilisierung der Öffentlichkeit zur Verkehrsvermeidung und Veränderung des Mobilitätsverhaltens
- Auflage eines neuen Schallschutzfensterprogramms
- Dokumentation der Situation 'Vor Durchführung einer Maßnahme' – 'Nach Durchführung einer Maßnahme' z.B. durch Messungen (Monitoring).
- Einführung von flächendeckendem Tempo 30
- Austausch der Betonplatten im Bereich der B3
- Austausch von Pflasterbelägen z.B. im Gleisbereich Mittermaierstraße/ Vangerowstraße

Stadt Heidelberg, 20.03.2008

[gez. ]  
**IBK** Annette Leuckel-  
 (Protokoll)

[gez. ]  
 Stadt Heidelberg  
 Amt für Umweltschutz Gewerbeaufsicht und Energie  
 Dr. Hans-Wolf Zirkwitz

**Anlagen (in dieser Fassung nicht enthalten!):**

- Anlage 1 zum Protokoll:    1.1    Veröffentlichung Einladung Öffentlichkeit im Stadtblatt Heidelberg  
                                      1.2    Einladung zur Informationsveranstaltung an die Behörden und Träger öffentlicher Belange mit Verteiler
- Anlage 2 zum Protokoll:    Präsentationen  
                                      2.1    Stadt Heidelberg, Amt für Umweltschutz, Gewerbeaufsicht und Energie  
                                      2.2    IBK, Ingenieur- und Beratungsbüro Guido Kohnen  
                                      2.3    Stadt Heidelberg, Amt für Verkehrsmanagement  
                                      2.4    Rhein-Neckar-Verkehr GmbH RNV  
                                      2.5    Stadt Heidelberg, Stadtplanungsamt
- Anlage 3 zum Protokoll:    Flyer, pdf