

Stadt Heidelberg
Dezernat I, Amt für Umweltschutz, Gewerbeaufsicht und Energie

**Sachstandsbericht über die
Lärmsituation durch den Betrieb der
S-Bahnabstellanlage Heidelberg West**

Informationsvorlage

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Behandlung	Kenntnis genommen	Handzeichen
Umweltausschuss	07.11.2007	Ö	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein	
Bezirksbeirat Wieblingen	22.11.2007	Ö	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein	
Gemeinderat	20.12.2007	Ö	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein	

Inhalt der Information:

Der Bezirksbeirat Wieblingen, der Umweltausschuss und der Gemeinderat nehmen den Sachstandsbericht über die Lärmsituation der S-Bahn Abstellanlage Heidelberg West (ESTW) zur Kenntnis.

I. Prüfung der Nachhaltigkeit der Maßnahme in Bezug auf die Ziele des Stadtentwicklungsplanes / der Lokalen Agenda Heidelberg

1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

Nummer/n: (Codierung)	+ / - berührt:	Ziel/e:
UM 1	+	Umweltsituation verbessern
UM 2	+	Dauerhafter Schutz vor Lärmimmissionen
UM 4	+	Immissionsschutz vorantreiben

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

(keine)



II. Begründung:

1. Ausgangssituation:

Die Deutsche Bahn hat im Jahr 2002 im Rahmen der Realisierung des elektronischen Stellwerks (ESTW) westlich des Hauptbahnhofes Heidelberg ihre Planungen für eine neue Abstellanlage für Züge vorgestellt. Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss hat der Planung für eine S-Bahnabstellanlage Heidelberg West am 28.01.2003 zugestimmt. Mit Plangenehmigung vom 17.06.2003 hat das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) die Anlage nach § 18 Absatz 2 AEG (Allgemeines Eisenbahngesetz) genehmigt. Sie wurde im Jahr 2006 gebaut und in Betrieb genommen. Im Rahmen der Umwelterklärung wurde seiner Zeit festgehalten, dass mit dem Vorhaben keine Erhöhungen des betriebsbedingten Verkehrslärms in Wohn- und Mischgebieten verbunden sind, die die Werte der 16. BImSchV (Bundes-Immissionsschutzverordnung) überschreiten.

Die neue „S-Bahn Abstellanlage Heidelberg West“ befindet sich zwischen dem Streckengleis Mannheim – Heidelberg auf dem fast vollständig zurückgebauten Gleisvorfeld des ehemaligen Bahnbetriebswerkes Heidelberg. Die Züge erreichen die Anlage vom Hauptbahnhof über ein Ein- bzw. Ausfahrgleis. Für Kraftfahrzeuge besteht eine Zufahrtsmöglichkeit aus westlicher Richtung über eine bestehende Straßenverbindung.

Die Abstellanlage wird für die Innenreinigung, die Entsorgung der geschlossenen WC, die Versorgung der Züge mit Frischwasser und die Abstellung der Züge benötigt. In Vorbereitung auf ihren kommenden Einsatz werden die Wagenzüge im Winter vorgeheizt und im Sommer klimatisiert. Zur Behebung von kleineren Störungen, speziell an den Türen und zur Ergänzung der durch Undichtigkeiten entweichenden Luft, besteht die Möglichkeit, die Luft nachzuspeisen. Im Rahmen des Vorbereitungsdienstes werden auch die Signalhörner getestet.

2. Lärmsituation

Bereits vor der Inbetriebnahme der Anlage wurden durch einzelne Anwohner der benachbarten Siedlung Ochsenkopf Befürchtungen laut, dass es nachts zu Lärmbelästigungen kommen könnte, insbesondere durch die Signalthornbestätigung vor Abfahrt der Züge. Deshalb hatte das Amt für Umweltschutz, Gewerbeaufsicht und Energie schon vor Inbetriebnahme der Anlage Kontakt mit Vertretern der Deutschen Bahn.

Im Frühjahr 2006 sind dann vereinzelt Lärmbeschwerden beim Amt für Umweltschutz, Gewerbeaufsicht und Energie, jetzt nicht nur die Signalhörner betreffend, sondern auch durch das Warmlaufenlassen von Dieselloks, eingegangen. Seit Frühjahr 2007 kam es allerdings zu keinen Beschwerden mehr über nächtliche Lärmbeeinträchtigungen durch die Abstellanlage der S-Bahn aus dem Bereich Ochsenkopf.

Es gab dennoch weitere Kontakte mit dem zuständigen Eisenbahnverkehrsunternehmen, das auch Mieter der Abstellanlage ist, nämlich der DB Regio AG, Region Rhein-Neckar. Von dort wurde zugesagt, dass Maßnahmen zur Lärmreduzierung nochmals geprüft werden.

Die DB Regio AG, Region Rhein-Neckar, hat im August 2007 bestätigt, dass aufgrund der bestehenden Kontakte mit dem Umweltamt eine nochmalige Überprüfung der Lärmsituation, insbesondere mit Blick auf die Nachtstunden und Wochenenden stattgefunden hat. Die jetzige Situation stellt sich wie folgt dar:

Durch die neue Abstellanlage hat sich keine Mehrung von Abstellungen gegenüber der alten Anlage ergeben. Allerdings ergibt sich durch die Verlegung der Anlage auf die Nordseite, bedingt durch die Flächenfreisetzung für die geplante Bahnstadt, eine Konzentration in der Nähe der Wohnbebauung Ochsenkopf.

In den Nächten werden auf der neuen Abstellanlage 1 Dieseltriebwagen, 4 S-Bahn-Triebwagen und 2 Elektrolokomotiven mit jeweils 5 Wagen abgestellt. Das Warmlaufenlassen von 1 Dieseltriebwagen findet gegen 5 Uhr von Montag bis Freitag für eine halbe Stunde statt. Dies dient dem Füllen der Druckluftbehälter (Bremsluft) und ist daher sicherheitsrelevant.

Auch auf das Testen der Signalhörner kann im Rahmen des Vorbereitungsdienstes nicht verzichtet werden, weil dies aus Sicherheitsgründen zwingend vorgeschrieben ist.

Allerdings wurde zugesichert, dass im Rahmen des bundesweiten Lärmschutzkonzeptes an Bahnstrecken auch Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der Hauptstrecke Heidelberg-Mannheim geplant sind. Der Bereich „Ochsenkopfsiedlung“ ist im Anhang 3 zum Lärmsanierungsprogramm des Bundes enthalten. Mit diesem Abschnitt wird frühestens in ein bis zwei Jahren begonnen. Zusätzlich wird von der DB Regio AG, Rhein Neckar, ein schalltechnisches Gutachten erstellt. Aufgrund dieses Gutachtens erfolgt nach Abstimmung mit dem Eisenbahnbundesamt und der Stadt dann die Planung und Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen.

gez.

Dr. Eckart Würzner