

## Stadt Heidelberg

Federführung:

Dezernat I, Amt für Umweltschutz, Gewerbeaufsicht und Energie

Beteiligung:

Dezernat II, Stadtplanungsamt

Betreff:

**Lärmschutzmaßnahmen in Schlierbach im  
Rahmen der Lärmsanierung an  
bestehenden Schienenwegen der  
Eisenbahnen des Bundes**

# Informationsvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Umweltausschuss	29.06.2011	Ö	( ) ja ( ) nein	

**Zusammenfassung der Information:**

*Der Umweltausschuss nimmt die Lärmschutzmaßnahmen in Schlierbach durch die DB Projektbau GmbH im Rahmen der Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes zur Kenntnis.*

## A. 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:
SL 11	+	<p>Straßen und Plätze als Lebensraum zurückgewinnen, Aufenthaltsqualität verbessern</p> <p><b>Begründung:</b> Die Lärmsanierung an Schienenwegen hat die Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität zum Ziel.</p> <p><b>Ziel/e:</b></p>
MO 1	+	Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern
MO 2	+	Minderung der Belastungen durch den motorisierten Verkehr
		<p><b>Begründung:</b> Im Sinne eines umwelt- und stadtverträglichen Verkehrs ist es sinnvoll, Güter- und Personenverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern. In Verbindung mit Lärmsanierungsmaßnahmen wird verhindert, dass es durch die Verlagerung zu gesundheitsschädlichen Lärmbelastungen der Wohnbevölkerung kommt.</p> <p><b>Ziel/e:</b></p>
SL 2	-	<p>Erhaltenswerte kleinräumige städtebauliche Qualitäten respektieren</p> <p><b>Begründung:</b> Schallschutzbauwerke können Sichtbeziehungen und das Stadtbild beeinträchtigen.</p>

### 2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Durch ihre hohe Schallschutzwirkung nicht nur für Wohngebäude, sondern auch für Freiflächen sind Schallschutzwände die wirksamste Lärmsanierungsmaßnahme. Um Beeinträchtigungen des Stadtbildes sowie Verschattungen oder Verdunkelungen von öffentlichen und privaten Flächen zu vermeiden, sollten bei der Planung auch stadtgestalterische Aspekte berücksichtigt werden.

## B. Begründung:

### Hintergrund

Bereits der Schallimmissionsplan Heidelberg 1998 (Drucksache 113/1998) weist nach, dass durch den nächtlichen Schienengüterverkehr auf der Neckartalstrecke Lärmpegel erreicht werden, die eine gesunde Nachtruhe stark beeinträchtigen. Dies wird durch Beschwerden von Bürgerinnen und Bürgern aus dem Stadtteil Schlierbach bestätigt. Schreiben an das Eisenbahnbundesamt und an das Bundesumweltministerium mit der Bitte, den Streckenabschnitt bei der Planung von Lärmsanierungsmaßnahmen zu berücksichtigen, blieben jedoch vorerst erfolglos. Eine Bearbeitung der Streckenabschnitte im Rahmen der kommunalen Lärminderungsplanung (Drucksache: 427/2003) oder der Lärmaktionsplanung (Drucksache: 0242/2010/BV) wäre nur mit freiwilliger Beteiligung der Deutschen Bahn möglich gewesen, da die Stadt weder die Lärmemission der Schienenfahrzeuge oder den Fahrplan beeinflussen kann, noch Zugriff auf die für bauliche Schallschutzmaßnahmen benötigten Bahnflächen entlang der Gleise hat. Die Beteiligung der Bahn wurde mit Verweis auf das Lärmsanierungsprogramm grundsätzlich abgelehnt.

Erst 2006 teilte das Umweltzentrum der Deutschen Bahn in Berlin auf Anfrage mit, dass aufgrund der Zunahme des nächtlichen Güterverkehrs auf der Neckartalstrecke zu erwarten sei, dass der Streckenabschnitt Schlierbach in das Lärmsanierungsprogramm des Bundes aufgenommen werde.

### **Förderrichtlinie Lärmsanierung Schiene**

Die Bundesregierung hat im Herbst 1998 ein Sonderprogramm zur Minderung der Verkehrslärmbelastung durch die Bahn an besonders ausgewählten Abschnitten beschlossen. Die Lärmsanierung ist eine freiwillige Leistung des Bundes, es besteht kein Rechtsanspruch auf die Durchführung. Seit 2007 wendet der Bund in diesem Programm 100 Mio. Euro zur Verbesserung des Lärmschutzes an stark befahrenen Bahnstrecken auf. Im Rahmen dieses Programms werden aktive Lärmschutzmaßnahmen, wie beispielsweise der Bau von Schallschutzwänden oder passive Maßnahmen, wozu der Einbau von Schallschutzfenstern zählt, gefördert.

Nach der deutschen Berechnungsvorschrift SCHALL03 wurden die Schallemissionen aller Schienenstrecken der Deutschen Bahn auf mögliche Überschreitung der Lärmsanierungswerte für den Nachtzeitraum überprüft. Streckenabschnitte, bei denen von einer Überschreitung auszugehen ist, werden auf die „Prioritätenliste“ übernommen und sukzessive nach der Höhe der Überschreitung abgearbeitet. Für alle betroffenen Häuser, die vor 1974 – und damit vor Inkrafttreten des Bundes-Immissionsschutzgesetzes mit Vorgaben für Schallschutz im Wohnungsbau - gebaut wurden, wird dabei in einer schalltechnischen Detailuntersuchung geschossbezogen berechnet, an welchen Gebäuden die Sanierungswerte der Förderrichtlinie überschritten werden. Die Sanierungswerte liegen für Wohngebiete bei 70 dB(A) tags, 60 dB(A) nachts, für Mischgebiete bei 72/62 dB(A) und Gewerbegebiete 75/65 dB(A).

2004/2005 wurden in Heidelberg die Streckenabschnitte Heidelberg-Königsstuhl – zwischen Czerny-Brücke und Eingang Königstuhltunnel - und Heidelberg-Kirchheim südlich der Bürgerbrücke in die Prioritätenliste des Lärmsanierungsprogramms an Schienenwegen des Bundes aufgenommen. An beiden Streckenabschnitten wurde der Einbau von Schallschutzfenstern gefördert. Die Detailuntersuchung ergab 394 förderfähige Wohneinheiten, 88 Eigentümer haben die Förderung in Anspruch genommen.

### **Förderfähige Lärmschutzmaßnahmen am Streckenabschnitt Schlierbach**

2009 wurde schließlich auch der Streckenabschnitt Schlierbach in das Sanierungsprogramm aufgenommen. Die schalltechnischen Berechnungen im Auftrag der Deutschen Bahn ergaben durchgehende Überschreitungen des Sanierungswertes an Gebäuden entlang des Gleisabschnitts zwischen Rombachweg im Westen und Gutleuthofweg/Am grünen Hag im Osten. Förderfähig entsprechend der Förderrichtlinie sind in diesem Abschnitt – neben der Bezuschussung von Lärmschutzfenstern an allen betroffenen Gebäuden – drei mindestens zwei, maximal drei Meter hohe hochabsorbierende Lärmschutzwände (siehe Abbildung 1):

- eine Lärmschutzwand nördlich des Gleises zwischen Schlierbacher Landstraße 130 und der Schlierbacher Schule,
- eine Lärmschutzwand südlich des Gleises zwischen Hermann-Löns-Weg 56 und dem östlichen Siedlungsrand Schlierbachs Gutleuthofweg 42, mit einer Unterbrechung am Bahnübergang östlich des S-Bahnhofs Schlierbach-Ziegelhausen,
- eine Lärmschutzwand nördlich des Gleises zwischen Am grünen Hag 2 und dem östlichen Siedlungsrand Schlierbachs Am grünen Hag 46.

Über die baulichen Schallschutzmaßnahmen hinaus können die Eigentümer aller von Überschreitungen des Lärmsanierungswerts betroffenen Gebäude, die vor 1974 gebaut wurden, für ihre Schlafräume Zuschüsse für den Einbau von Schallschutzfenstern im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms in Anspruch nehmen.

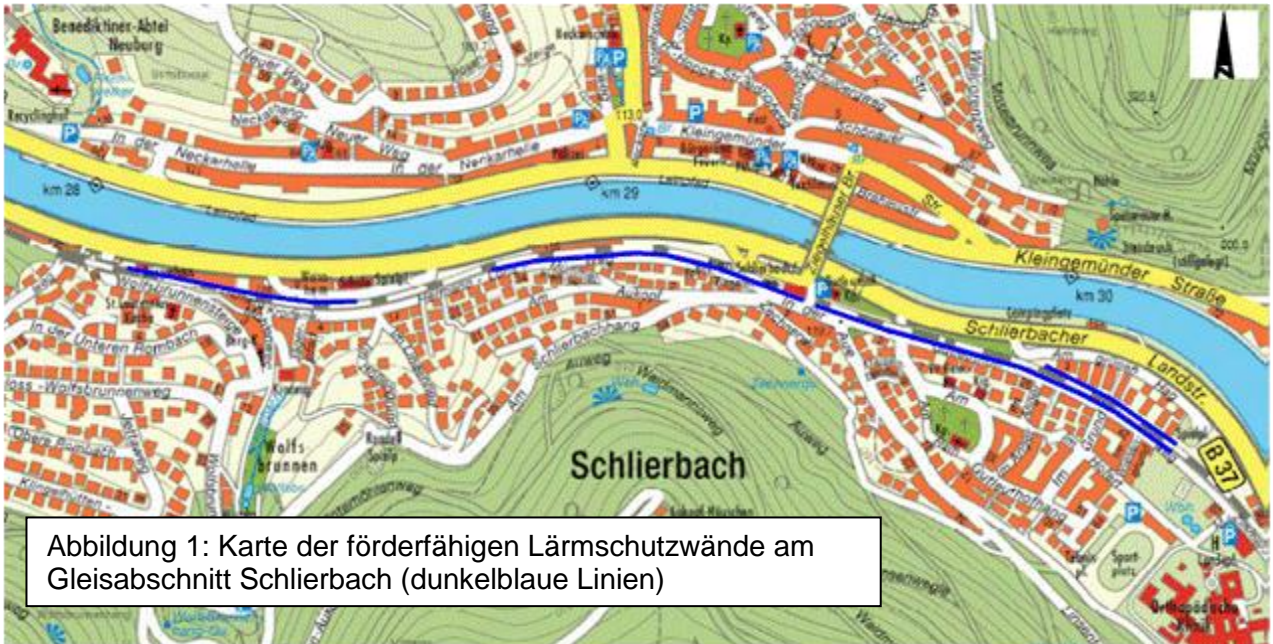


Abbildung 1: Karte der förderfähigen Lärmschutzwände am Gleisabschnitt Schlierbach (dunkelblaue Linien)

### Öffentliche Begehung des Streckenabschnitts Schlierbach am 23.05.2011

Die Erstinformation des Bezirksbeirats Schlierbach erfolgte über eine öffentliche Begehung am 23.05.2011, zu der Herr Oberbürgermeister Dr. Würzner gemeinsam mit der verantwortlichen Projektleiterin der DB ProjektBau, Frau Weiler eingeladen hatte. An der Begehung nahmen circa 35 Personen teil, darunter Mitglieder des Umweltausschusses und des Bezirksbeirats Schlierbach sowie betroffene Anwohnerinnen und Anwohner. Die geplanten Maßnahmen wurden einhellig begrüßt. Es wurde mehrfach angemerkt, dass die Lärmbelastung durch Güterzüge nachts zunimmt und eine ungestörte Nachtruhe nicht mehr gewährleistet ist. Frau Weiler bestätigte die – ökologisch sinnvolle – zunehmende Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene und wies darauf hin, dass mittlerweile circa 300 europäische Speditionsunternehmen Güterwaggons auf deutschen Schienen betreiben, wodurch die Durchsetzung lärmindernder technischer Verbesserungen an den Fahrzeugen erschwert wird. Das Lärmsanierungsprogramm des Bundes ist daher der einzige konkrete Ansatz, die Lärmbelastung der Anwohnerinnen und Anwohner von Güterverkehrsstrecken dauerhaft zu mindern. Herr Oberbürgermeister Dr. Würzner begrüßte die vorgeschlagenen Lärmschutzmaßnahmen und empfahl allen Betroffenen, dieses einmalige Angebot des Bundes unbedingt zu nutzen.

Bei drei Abschnitten der förderfähigen Lärmschutzwände wird die DB ProjektBau prüfen, ob die Förderfähigkeit auch bei der Verwendung von transparenten Elementen noch gegeben ist. Transparente Elemente können bei geringen Abständen zur Bebauung - zum Beispiel bei den Gebäuden östlich Schlierbacher Landstraße 130 - und bei Unterführungen – zum Beispiel Kronenweg/Jägerpfad - eingesetzt werden, um den Beschattungseffekt zu reduzieren. Auch im Bereich des S-Bahnhofs Schlierbach-Ziegelhausen ist aus sicherheitstechnischen und städtebaulichen Gründen der Einsatz von zumindest teilweise transparenten Elementen wünschenswert. Bei der Kosten-Nutzen-Analyse von transparenten Elementen sind der deutlich höhere Preis sowie die fehlende Schallabsorption zu berücksichtigen. Daher muss für die betroffenen Abschnitte die Schallausbreitung und Abschirmung neu berechnet werden.

### **Weiteres Vorgehen**

Voraussichtlich in der 29. Kalenderwoche wird die DB ProjektBau zusammen mit der Stadt alle betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner zu einer Bürgerversammlung einladen, um die Lärmsanierungsmaßnahmen im Detail vorzustellen. Danach wird das Planfeststellungsverfahren für die baulichen Schallschutzmaßnahmen eingeleitet. Im Zuge des Verfahrens wird auch die Stadt noch einmal Gelegenheit zur Stellungnahme haben. Nach Abschluss des Verfahrens plant die DB ProjektBau, die Baumaßnahmen im Rahmen von bereits für die Sommerferien 2013 terminierten Oberbauarbeiten im Gleisabschnitt Schlierbach durchzuführen. Dabei wird es zeitweise zu Streckensperrungen und Schienenersatzverkehr zwischen Neckargemünd und Heidelberg-Altstadt kommen.

gezeichnet  
in Vertretung

Bernd Stadel