

Protokoll

Lärmaktionsplanung Stadt Hockenheim

1. Lärmspaziergang

Mittwoch, 16. Juli 2014
Rathaus, Eingang Obere Hauptstraße



Foto: s.rese

Tagesordnung

Treffpunkt am Rathaus Hockenheim

1. Begrüßung

Dieter Gummer, Oberbürgermeister Stadt Hockenheim

2. Rückblick auf das 1. Lärmforum und Ablauf des 1. Lärmspaziergangs

Margit Bonacker, Geschäftsführerin konsalt GmbH

3. Untere Mühlstraße

4. Karlsruher Straße

5. Bahnhofsbereich

6. Stiegwiesenpark

7. Untere Hauptstraße

8. Abschluss des 1. Lärmspaziergangs

Begrüßung

Oberbürgermeister **Gummer** begrüßt die knapp 50 Bürgerinnen und Bürger, von denen etwa 2/3 bereits beim Lärmforum oder der Onlinebefragung aktiv waren, vor dem Rathaus zum Lärmspaziergang. Er stellt die Expertin für Bahnlärm Frau Fridrich, Frau Oleszewski, Frau Trautmann und Herrn Weber von der Stadt Hockenheim, sowie Frau Bonacker und Herrn Ottma von der konsalt GmbH vor. Das 1. Lärmforum fand am 9. April 2014 statt; die Onlinebefragung, in der die Anwohnerinnen und Anwohner auf Problematiken hinweisen und Maßnahmen vorschlagen konnten, lief von Anfang April bis Anfang Mai 2014. Die Ergebnisse werden derzeit ausgewertet und dann veröffentlicht. Herr Gummer übergibt für die weitere Veranstaltung an Frau Bonacker als Moderatorin des Beteiligungsprozesses für die Lärmaktionsplanung.

Rückblick und heutiger Ablauf

Frau Bonacker gibt eine kurze Einführung. Die Grundlage der Lärmaktionsplanung stellt seit 2002 die EG-Umgebungslärmrichtlinie dar. Auf der Basis des bereits durchgeführten 1. Lärmforums, in dem zusammen mit den Bürgerinnen und Bürgern die Problembereiche sowie Maßnahmenvorschläge zur Lärmreduzierung gesammelt wurden, sollen sich nun die genannten Konflikte beim Lärmspaziergang vor Ort angeschaut und denkbare Maßnahmen diskutiert werden.

Abschließend stellt **Frau Bonacker** die heutige Route vor. Inhaltlich konzentriert sich der 1. Lärmspaziergang auf die Themen Straßen- und Bahnlärm – während beim 2. Lärmspaziergang am 18. September 2014 sowohl von der Autobahn ausgehender Lärm als auch Gewerbelärm (v.a. Hockenheimring) auf der Agenda stehen. Die Anregungen und Maßnahmenvorschläge der Anwesenden werden durch Herrn Ottma protokolliert. Das Protokoll kann auf der Homepage der Stadt Hockenheim eingesehen werden. Letztendlich sollen die Anregungen im Lärmaktionsplan der Stadt Hockenheim berücksichtigt werden. Dieser wird voraussichtlich zum Jahresende 2015 im Gemeinderat diskutiert und offiziell beschlossen.

Erste Station: Untere Mühlstraße

Frau Oleszewski, Stadt- und Umweltplanung Stadt Hockenheim, stellt den geplanten Durchschluss von der Schubertstraße zur Unteren Mühlstraße durch eine neue Brücke über den Kraichbach vor. In der Stadtplanungsabteilung erwartet man täglich den Planfeststellbe-

schluss für die Hochwasserschutzmaßnahme am Kraichbach. Die Frage einer Teilnehmerin, worin der Zusammenhang mit der Lärmaktionsplanung besteht, beantwortet **Frau Oleszewski** mit der Begründung, dass von der Neuordnung der Verkehrsströme auch eine Verlagerung von Lärm ausgeht. Solche Planungen sind auch Bestandteile der LAP.

Daraufhin folgt die Anmerkung eines Bürgers, dass bei der Planung der neuen Straßenverbindung darauf geachtet werden sollte, Verschwenkungen der Trasse o.ä. einzubauen, um das Verkehrstempo zu mindern und so dem mit der neuen Trasse kommenden Lärm vorzubeugen. **Frau Oleszewski** weist darauf hin, dass die Beschränkung der Geschwindigkeit auf maximal Tempo 30 angedacht sei.

Einige Anwesende warnen trotzdem vor einem stark zunehmenden Lärmpegel in diesem Stadtbereich während und nach der Bauphase des Durchschlusses. Ein Bürger befürchtet, dass dann die Schubertstraße von zunehmendem Durchgangsverkehr betroffen sein wird.

Zweite Station: Karlsruher Straße

Beim Halt an der Karlsruher Straße leitet **Frau Bonacker** die Diskussion mit der Frage nach dem Empfinden der Anwohnerinnen und Anwohner über den Lärmpegel in dieser Straße ein. Einige Anmerkungen der Anwesenden zufolge wird die Karlsruher Straße als relativ ruhig empfunden – der Lärm ist hier eine Frage der Tageszeit. So geht nach Einschätzung einer Teilnehmerin morgens vom Zulieferverkehr viel Lärm aus.

Auch das Thema Geschwindigkeitsbegrenzung in der Karlsruher Straße wird von den Teilnehmerinnen und Teilnehmern angesprochen: Vor dem „Blitzer“ in Höhe der Brücke fahren die Autos langsam, danach wird wieder stark beschleunigt. Zusammen mit dem am späten Abend und am Wochenende starken Motorradverkehr bedeutet dies eine hohe Lärmbelastung.

Ein Bürger nennt ferner den Samstags- und „Präsentierverkehr“ als Problem. Durch die Verbindung zur Eisenbahnstraße wird die Karlsruher Straße vielfach als Durchfahrtsstraße genutzt. Der Stadt sind diese Probleme zwar bekannt, eine Lösung gibt es dazu bisher aber nicht. Ein weiterer Hinweis aus dem Teilnehmerkreis bezieht sich auf die Kreuzung Karlsruher Straße / Schubertstraße. Hier fahren die Autos häufig in überhöhter Geschwindigkeit auf die Schubertstraße ein. Deshalb lautet ein Vorschlag, über eine Straßenraumverengung / oder -gestaltung den Verkehr zu verlangsamen.

Dritte Station: Eisenbahnstraße

Diesem Standort werden von den Anwesenden mehrere Lärmquellen zugesprochen. Vor allem der Bahn- und Straßenlärm rücken in den Vordergrund. Von Verkehrsteilnehmern wird die Eisenbahnstraße eher als außerörtliche Fahrbahn wahrgenommen. Das führt dazu, dass statt Tempo 50 oftmals 70 gefahren wird, durch den zusätzlichen Bahnlärm potenziert sich der Lärmpegel.

Ein Bürger nimmt Bezug auf den starken Lkw-Lärm, resultierend aus dem Zuliefererverkehr für die Discounter Aldi, Rewe und Lidl an der Lussheimer Straße. Entgegen des Verkehrskonzepts fahren die Schwerlastler eine etwas längere Route über die Eisenbahnstraße. Nach Meinung eines teilnehmenden Gemeinderat-Mitgliedes wäre es sinnvoll, das aus dem Jahr 2006 stammende Verkehrskonzept zu aktualisieren und in dem Zusammenhang über ein Routensystem für den Lkw-Verkehr nachzudenken.

Auf die Nachfrage einer Teilnehmerin, ob für die Eisenbahnstraße lärmarter Asphalt in Frage komme, erwidert **Herr Weber**, dass es dafür keine Planungen gibt. Das Thema kann aber gerne für das 2. Lärmforum aufgenommen und dort diskutiert werden.

Eine Bürgerin schlägt vor, die hohen Geschwindigkeiten baulich durch Schwellen o.ä. zu reduzieren. Von einer anderen Teilnehmerin wird diese Maßnahme jedoch relativiert, da die Autofahrer nach dem kurzen Abbremsen wieder beschleunigen. Stattdessen sollten die Geschwindigkeiten durch eine optimierte Straßenraumgestaltung reduziert werden.

Ein anwesender Gemeinderat merkt an, dass neue Verkehrszählungen in der Eisenbahnstraße notwendig sind, da die letzten Daten aus den Jahren 2004/2005 stammen.

Herr Weber sagt zu, die vorgeschlagenen Maßnahmen im Rahmen der Lärminderungsplanung aufzunehmen, räumt aber ein, nicht alle Anregungen, die sich im Rahmen dieses Prozesses ergeben, auch wirklich realisieren zu können.

Vierte Station: Bahnhof

Die juristische Vertreterin der Stadt gegenüber der Deutschen Bahn, **Frau Fridrich**, erläutert in einem umfassenden Überblick über die Geschichte des Lärmstreits zwischen der Stadt Hockenheim und der Deutschen Bahn den Hintergrund zum Sachstand der heutigen Situation.

Bis zum Jahr 1976 lässt sich die Zeittafel der Bahnplanung in Hockenheim zurückführen. Nachdem das Planfeststellungsverfahren zum Bau der Strecke Mannheim-Stuttgart eingelei-

tet war, hatte sich die Stadt mit der DB vertraglich, und unter Garantie der Bahn, u.a. auf die Einhaltung bestimmter Lärmwerte geeinigt. Im Jahr 1981 wurde die Strecke Stuttgart-Mannheim unter Berücksichtigung der vertraglichen Vereinbarungen planfestgestellt und 1987 in Betrieb genommen. Im Zuge dieses Streckenausbaus stieg der Lärm in den folgenden Jahren höher als erwartet. Nachdem die Stadt im Jahr 2004 eine Klage gegen die Bahn einreichte, erklärte sich die DB Ende 2005 in der mündlichen Verhandlung vor dem Verwaltungsgericht Karlsruhe zur Umsetzung von aktiven und passiven Maßnahmen bereit, falls diese bei einer heutigen Planfeststellung „notwendig seien“, so die Bahn. Dies wurde Mitte 2007 seitens der DB endgültig eingeräumt. Der von der Bahn geplante Lärmschutz, für den 2013 ein Planfeststellungsverfahren eingeleitet wurde, beinhaltet einen rd. 150 Meter langen Lückenschluss in den vorhandenen Schallschutzeinrichtungen im Bahnhofsbereich, Schallschutzfenster/Lüfter für nachts genutzte Räume in angrenzenden Wohngebieten und eine regelmäßige Kontrolle der Gleise, das sog. „Besonders überwachte Gleis“ (BüG). Bei dieser Maßnahme werden mithilfe eines Schienenschleifzuges lärmverstärkende Unebenheiten auf den Gleisen entfernt. Durch diese Technik lassen sich Pegelminderungen von durchschnittlich 3 dB(A) erzielen. Frau Fridrich relativiert allerdings die geplanten Maßnahmen: Während der Vorteil der Maßnahme BüG mit der Zeit rapide abnimmt, geht der passive Schallschutz durch Fensteroptimierung zunächst davon aus, dass diese geschlossen sind. Wenn die Anwohnerinnen und Anwohner zum Durchlüften die Fenster aufmachen, hat der Schutz keine bzw. eine wesentlich geringere Wirkung. Lüftungseinrichtungen in Schlafräumen, die für einen ausreichenden Luftaustausch sorgen, seien dann zu prüfen. Zusätzlich ist damit zu rechnen, dass der „Flaschenhals“ der Rheintalbahn im Bereich Hockenheim zukünftig dank technischer Verbesserungen von Güterzügen auf der Strecke Rotterdam-Genua immer stärker befahren wird, aktuell im Bereich Hockenheim etwa 300 Züge pro Nacht. Aus diesen Gründen verlangt die Stadt Hockenheim eine Variante mit Schallschutzwänden bzw. weiteren aktiven Schallschutzmaßnahmen an der Quelle, welche die Bahn aufgrund der hohen Kosten allerdings ablehnt.

Die Stadt Hockenheim fordert die Realisierung der sog. V12 (Schallschutzwände bis max. 8 Meter Höhe ab Schienenoberkante, das BüG sowie passive Schallschutzmaßnahmen). Die Bahn bestätigt zwar aufgrund eigener Berechnungen eine signifikante Lärmreduzierung von 4,5 dB(A) durch diese Variante, will die Kosten für das Projekt von zusätzlich 9 Millionen Euro aber nicht tragen. Laut **Frau Fridrich** liegt es aber nicht bei der Stadt Hockenheim, für

Maßnahmen, auf welche die Stadt ihrer Ansicht nach einen Anspruch hat, Mittel bereitzustellen. Frau Bonacker bedankt sich bei Frau Fridrich für den komplexen Überblick und gibt den Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Lärmspaziergangs die Gelegenheit, Fragen zu stellen und Anmerkungen zu machen:

- Aus dem Publikum kommt die Anmerkung, dass nicht nur Schlafzimmer, sondern auch Terrassen, Freiräume und Kindergärten schützenswert sind. Frau Fridrich unterstreicht, dass dieser Punkt auch der Stadt von großer Bedeutung ist.
- Ein Teilnehmer fragt, warum man die abgesprochenen Werte nicht einklagt. Frau Fridrich stellt klar, dass mit einem obsiegenden Urteil, das die Bahn zur Einhaltung der Werte verpflichtet, nichts gewonnen ist. Im zweiten Schritt müssten die konkreten Maßnahmen eingeklagt werden. Der Streit darüber, welche Maßnahmen realistisch und notwendig sind, ist aber äußerst langwierig.
- Ein Anwohner als Vertreter der Bürgerinitiative BISS (BürgerInitiative Stille Schiene Hockenheim e.V.) betont, dass die Durchsetzung von Lärmschutzmaßnahmen in Hockenheim nur im Falle einer Zusammenarbeit mit der Politik sowie anderen Akteuren und durch Aufmerksamkeit erreicht werden kann. Das größte Problem ist weiterhin die Finanzierung der Maßnahmen.

Frau Fridrich nimmt zu dieser Aussage Bezug und führt weiter aus, dass Lärm stärker im Fokus ist als früher und der Schulterschluss von Anwohnern, Initiativen und Politik das Ziel sein muss.

Zusätzliches Thema: Recyclinganlage

Aus dem Publikum wird die störende Lärmausstrahlung der Recyclinganlage – vor allem auch nach 22.00 Uhr – dargelegt. Die Betroffenen müssen von der Firma Delvanis GmbH starke Lärm- und Geruchsemissionen ertragen. **Herr Weber** erläutert, dass die Stadt zwar bereits mit dem Betrieb im Gespräch sei, die Genehmigung aber durch den Kreis erteilt worden ist.

Zudem macht **Herr Weber** darauf aufmerksam, dass das Problem schneller erfasst und behandelt wird, je mehr Beschwerden die Bürgerinnen und Bürger beim Kreis einreichen. Der

zuständige Kontakt zur Einreichung der Beschwerden ist Herr Handwerker beim Rhein-Neckar-Kreis.

Zusätzliches Thema: Paraglider mit Motor

Einige Bürgerinnen und Bürger merken an, dass Paraglider mit Zusatzmotor ein lautes Geräusch verursachen. Die Paraglider fliegen überwiegend am Wochenende, sonntagnachmittags, und drehen große Runden über das westliche Stadtgebiet, wodurch sich die Anwohnerinnen und Anwohner stark gestört fühlen.

Herr Weber erläutert, dass die Stadt nicht für die Genehmigung zuständig sei, sich aber bei dem dafür zuständigen Regierungspräsidium erkundigen und die Beschwerdelage weiterleiten wird. Außerdem sichert **Herr Weber** zu, in Kontakt mit dem Sportfliegerclub im Auchtergrund zu treten.

Nachrichtlich

Nach Rücksprache mit dem Vorsitzenden des Sportfliegerclubs haben die vom Flugplatz im Auchtergrund startenden Motorgleitschirmflieger die Auflage, grundsätzlich nicht über bewohntes Gebiet zu fliegen. Der Start dieser Luftsportgeräte erfolge daher im Bereich des Klärwerkes, somit abseits der Wohnbebauung. Als Konsequenz aus den Beschwerden wird der Verein die Motorgleitschirmflieger auf die Einhaltung dieser Auflage nochmals ausdrücklich hinweisen.

Fünfte Station: Ruhiges Gebiet Stiegwiesenpark

Frau Bonacker stellt die Frage, ob der Stiegwiesenpark als Erholungsgebiet angesehen wird. Dies wird von den anwesenden Bürgerinnen und Bürgern bejaht, mit der Einschränkung, dass einige Abschnitte des Parks durch die nahe Lage an der stark befahrenen Eisenbahnstraße und den Bahngleisen gestört werden. Vor allem durch die Verlagerung der Supermärkte an den Rand der Stadt entstehe im umliegenden Gebiet der Eisenbahnstraße erhöhte Lärmbelastung,

Es besteht Einigkeit, dass das Parkgelände jenseits der Eisenbahnstraße um die Seebühne im Lärmaktionsplan als Ruhiges Gebiet festgelegt werden könnte.

Die Anmerkung einer Bürgerin, nachts gäbe es auch hier eine Lärmüberschreitung, entgegnet **Frau Fridrich** damit, dass Parks in der Regel nachts nicht genutzt werden und deshalb nach den einschlägigen Regelungen nachts nicht schützenswert seien. In diesem Ruhigen Gebiet hätte nicht die Nachtruhe, sondern die Erholung am Tag Priorität.

Sechste Station: Untere Hauptstraße

Frau Bonacker leitet in die Diskussion mit der Frage ein, wie der neu gestaltete Abschnitt der Unteren Hauptstraße wahrgenommen wird. **Frau Oleszewski** spricht den durchgeführten Maßnahmen, der Gehwegverbreiterung / Straßenschmälerung und der Aufstellung einer Tempo-30-Zone, einen lärmindernden Effekt zu. Die Teilnehmenden stimmen der Äußerung zu und fügen an, dass sich auch der neue Straßenbelag positiv auswirkt.

Zusätzliches Thema: Kaiserstraße

Aus dem Publikum wird angemerkt, dass der Straßenbelag des unteren Abschnitts der Kaiserstraße schadhaft und laut ist. Dies wird auch von **Herrn Weber** so bestätigt. Zudem erläutert er, die Stadt habe das Thema auch in den Maßnahmenkatalog aufgenommen, zur Umsetzung fehlen zurzeit aber die Mittel.

Zusätzliches Thema Hirschstraße:

(Anmerkung nach dem Lärmspaziergang)

Eine Anwohnerin macht darauf aufmerksam, dass die Anlieferungen vom Treff 3000 sehr laut seien, insbesondere weil die Paletten z.T. über das Kopfsteinpflaster gezogen werden müssen. Sie bittet um Prüfung, ob man den Teil der Anlieferzone asphaltieren könnte, um die Lärmbelästigung zu verringern.

Abschluss

Frau Bonacker bedankt sich bei allen Anwesenden für die Teilnahme am Lärmspaziergang und für die vielen konstruktiven Hinweise und Anregungen. Lärmaktionsplanung kann auch bedeuten, kleinere Maßnahmen zu treffen und in Kooperation mit anderen Akteuren umzusetzen.

Der Lärmspaziergang endet gegen 20.15 Uhr.

Anlagen

>>Anlage 1: Route des 1. Lärmspaziergangs

Protokoll: Sebastian Ottma, konsalt GmbH

Anlage 1: Route des 1. Lärmspaziergangs

