

Quelle: Beschlussvorlage AUT Mannheim, 19.3.2010 (Auszug)

Auszug Teil 1: Maßnahmen unter Lärmsanierungsprogramm für andere Stadtteile

5.3 Maßnahmen und geplante zeitliche Umsetzung

Ab-schnitt	Stadtteil/Straße	Betroffene über 60 dB(A) nachts (ohne Maßnahmen)	LS-Wände (H: 3,0 m) Längen-angaben <sup>5</sup>	Fenster <sup>6</sup>	Mittlere Lärm-minderung in dB(A)	Geplanter Beginn der Umsetzung <sup>5</sup>
12	Neuhermsheim Landsknechtweg	640	750 m	für 119 WE	5	2012
<b>B</b>	<b>Alteichwald</b>					2012
5	Innenstadt Reichskanzler-Müller-Straße			Fenster <sup>7</sup>		2013
6	Neckarstadt-West Untermühlaustraße			Fenster <sup>7</sup>		2013
7	Luzenberg Schienenstraße			Fenster <sup>7</sup>		2013
14	Hochstätt Hochstättstraße, Riestenweg, Auf dem Kegel			Fenster <sup>7</sup>		2013
8	Neckarau-Nord					
8.1	Rheintalbahnstraße	240	325 m	für 69 WE	7	2013
8.2	Geierstraße	460	216 m	für 111 WE	5	
8.3	Morchfeldstraße	40	135 m	für 2 WE	6	
9	Neckarau-Süd Mundenheimer Straße	80	285 m	für 16 WE	9	2013
2	Käfertal Neustadter Straße	180	187 m	für 33 WE	6	2014
10	Rheinau-Nord Beim Johannkirchhof	360	765 m	für 2 WE	8	2014
11	Rheinau-Süd Karlsruher Straße und Hallenbuckel	1.420	2.070 m	für 246 WE	8	2014

Auszug Teil 2: Innovationsprojekt für Mannheim

## 6. Neuostheim: Erprobungsstrecke für innovative Lärmschutzmaßnahmen

Da die gegen Eisenbahnlärm bislang zur Verfügung stehenden Lärmschutztechniken (Wälle, Wände etc.) zwar stets eine akustische Verbesserung für die Betroffenen bewirken, zugleich aber in vielen Fällen negative städtebauliche Wirkungen hervorrufen, wird im Rahmen des Konjunkturpaketes II an einzelnen Stellen im Bundesgebiet der Einsatz von im Rahmen von

Forschungsvorhaben entwickelten „innovativen Lärmschutztechniken“ erprobt. Diese Versuche dienen dazu, Erkenntnisse über die mögliche Wirksamkeit solcher Maßnahmen im Echtbetrieb zu erhalten, damit diese, sofern sich ihre akustische Wirksamkeit und ihre Wirtschaftlichkeit erwiesen haben sollten, in das bestehende Regelwerk übernommen und im Rahmen von Lärmvorsorge- und Lärmsanierungsmaßnahmen Berücksichtigung finden können. Im Ergebnis soll der „Besteckkasten“ für Lärmschutzmaßnahmen erweitert werden, damit in besonderen Situationen durch die geschickte Kombination unterschiedlicher technischer und baulicher Maßnahmen städtebauliche „Nebenwirkungen“ vermieden oder abgemildert werden können. Ob und wann diese Techniken für den allgemeinen Einsatz zur Verfügung stehen werden, kann derzeit noch nicht beurteilt werden.

Der wesentliche Unterschied in der Durchführung liegt für die Betroffenen darin, dass bei den nun anstehenden Erprobungsmaßnahmen im Rahmen des Konjunkturprogramms II, anders als bei der Bahnlärmsanierung, nicht gezielt auf die Einhaltung der vorgegebenen Grenzwerte hingearbeitet wird und deren Einhaltung, notfalls über Lärmschutzfenster, sichergestellt wird, sondern dass neue Techniken umgesetzt werden, deren Wirksamkeit dann anschließend überprüft wird. Es ist nicht geklärt, was geschieht, wenn im Ergebnis vor Ort keine oder keine wesentliche Verbesserung festgestellt oder von den Betroffenen verspürt wird. Für den Einsatz innovativer Technologien für einen Lärmschutz rund um die Bahn, gilt der vorgegebene Zeitrahmen des Konjunkturprogramms II von 2009 bis 2011. Aus dem Konjunkturprogramm II sind für die Erprobung innovativer Lärmschutzmaßnahmen an lauten Bahnstrecken 100 Millionen Euro vorgesehen.

Die derzeit erprobten Maßnahmen sind u. a.:

- Schienenstegbedämpfer (Masse-Feder-Elemente zur Reduzierung der Schallentstehung im Rad-Schiene-Bereich, siehe Anlage 3),
- Unterschottermatten (zur Reduzierung von Erschütterungen und Resonanzen) und
- niedrige Lärmschutzwände (ca. 75 cm hohe Wände, die unmittelbar am Gleis z. B. als Gabionenwände errichtet werden und die anderen Maßnahmen ergänzen sollen, damit im Ergebnis ein zumindest ähnlich wirksamer Lärmschutz erreicht wird, wie mit den bewährten Lärmschutzwänden) (siehe Anlage 4)

Die Verwendung mehrerer Bausteine soll bewirken, eine große Höhendimensionierung bei der Ausbildung von Lärmschutzwänden zu vermeiden.

Schienenstegdämpfer alleine bewirken nach jüngsten Erkenntnissen eine Minderung von 2-4 dB(A). Das wäre durch das menschliche Gehör gerade wahrnehmbar. Um eine optimale Minderung des Schienenverkehrslärms in Höhe von 6 bis 8 dB(A) zu erreichen, wie das beim konventionellen Lärmschutz z. B. allein durch eine 2,5 m hohe Wand der Fall sein kann, ist zusätzlich zu der Schienenstegbedämpfung der Einbau einer niedrigeren Lärmschutzwand direkt am Gleiskörper notwendig. Diese Maßnahme würde, allerdings abhängig von den Geländebedingungen und Höhenbezügen, im Mittel eine weitere Lärminderung um 3-4 dB(A) erbringen. Damit wäre in der Summe der beiden innovativen Maßnahmen die Gesamtminderung vergleichbar mit der Lärminderung, die bei einer Durchführung nach der konventionellen Methode erzielt werden könnte.

Diese spezielle Lärmschutzwand befindet sich allerdings noch in der Erprobungsphase. Es besteht die Möglichkeit, dass auf Grund technischer Schwierigkeiten vor Ort, der Notwendigkeit, Fluchtwege freizuhalten, oder aus Gründen der Schienenwegunterhaltung, größere Lücken im Lärmschutz in Kauf genommen werden müssen, was zwangsläufig zu einer erheblichen Reduzierung der sonst erzielbaren Gesamtwirksamkeit führen wird.

Hinzu kommt, dass zusätzliche passive Schallschutzmaßnahmen, wie Lärmschutzfenster und Lüftungen, wie sie beim Lärmsanierungsprogramm neben dem aktiven Lärmschutz ebenfalls vorgesehen sind, im Rahmen des Innovationsprogramm grundsätzlich nicht vorgesehen sind.

Insgesamt lassen die technischen Vorbehalte es als sehr ambitioniert erscheinen, einen dem Lärmsanierungsprogramm gleichwertigen Schutz zu erreichen.

Der Bezirksbeirat Neuostheim und die Bürgerinitiative „Leben mit der östlichen Riedbahn“ haben sich für ihren Stadtteil, in Kenntnis der aufgezeigten Sachverhalte, gegen die vorgesehene

und für die Verhältnisse vor Ort schalltechnisch optimale Umsetzung des Lärmsanierungsprogramms mittels Lärmschutzwänden ausgesprochen. Befürwortet wurde hingegen die Errichtung einer Versuchsstrecke zur Erprobung der innovativen Lärmschutztechniken.

Somit erfolgt nach Zusage der zuständigen Stellen bei der Bahn noch 2010 die Anbringung von Schienenstegbedämpfern im Gleisbereich der östlichen Riedbahn zwischen Seckenheimer Landstraße und Neckarbrücke. Zugleich besteht die mündliche Zusage der hierfür zuständigen Stellen, alle Möglichkeiten für die zusätzliche Anbringung niedriger Lärmschutzwände im betroffenen Streckenabschnitt zu prüfen.

Vor dem Hintergrund zahlreicher nach wie vor offener Fragen und der Tatsache, dass in Neuostheim mit konventionellen Lärmschutzwänden unter Lärmgesichtspunkten ein optimaler Gesundheitsschutz zu erzielen gewesen wäre, konnte die Verwaltung diesen Weg nicht empfehlen.

Im Interesse der betroffenen Bürgerinnen und Bürger wurde, das BMVBS und der Vorstand der DB AG, mit Hinweis auf die große Aufgeschlossenheit der Mannheimer Bürgerschaft bezüglich technischer Innovationen, aufgefordert, bei der nun geplanten Umsetzung der innovativen Lärmschutztechniken ein Schutzziel anzustreben, dass nach aktuellem technischen Ermessen wenigstens dem entspricht, was auf konventionellem Wege zu erreichen wäre. Sollte es aber zu einer Verfehlung dieser Ziele kommen, sollen Nachbesserungen im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms möglich sein, die in Neuostheim schlussendlich mindestens zu dem führen, was im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms zu erreichen gewesen wäre.

Noch nicht geklärt ist die Frage, wie sich der Lärmschutz im Bereich Neuostheim mit dem diskutierten Vorhaben eines S-Bahn-Haltes in diesem Bereich verhält.