

**Lärmaktionsplanentwurf vom 17.02.2014: Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und sonstiger Institutionen**  
**Synopse der eingegangenen Stellungnahmen**

<b>Datum des Eingangs Name</b>	<b>Anregungen und Bedenken</b>	<b>Stellungnahme der Verwaltung</b>
Gemeindeverwaltung Nußloch	Keine Stellungnahme eingegangen	kein Handlungsbedarf
18.07.2014 Stadtverwaltung Heidelberg	Die Belange der Stadt Heidelberg sind durch die Lärmaktionsplanung der Stadt Leimen nicht berührt.	kein Handlungsbedarf
14.07.2014 Gemeindeverwaltung Sandhausen	Die Gemeinde Sandhausen erhebt gegen den Entwurf des Lärmaktionsplanes keine Einwendungen.	kein Handlungsbedarf
25.07.2014 Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (VRN)  15.07.2014 RNV GmbH  27.05.2014 Heidelberger Straßen- und Bergbahn AG (HSB)	Seitens der VRN GmbH bestehen keine Bedenken und Anregungen hinsichtlich der genannten Maßnahmen.  Die geplanten Maßnahmen zur Reduzierung der Geschwindigkeit des IV auf 30 km/h sind aus unserer Sicht zu begrüßen. Die Geschwindigkeit der Bahnen beträgt aus Sicherheitsgründen ab dem Beginn der eingleisigen Strecke ebenfalls 30 km/h, da durch die Seitenlage des Bahnkörpers und die zahlreichen, technisch nicht gesicherten Grundstücksausfahrten eine höhere Geschwindigkeit der Bahnen nicht zu verantworten ist.  Die Straßenbahnlinie 23 ist zwar nicht explizit erwähnt, wir bitten jedoch darauf zu achten, dass bei einer Anordnung von Tempo 30 in der L594 die Straßenbahn davon ausgenommen bleiben sollte. Die Straßenbahnlinie 23 trägt mit attraktiven Fahrzeiten zu einer Verminderung des Motorisierten Individualverkehrs und damit zu einer	Die Einlassungen der Träger des ÖPNV (VRN/RNV, HSB, BRN) widersprechen sich teilweise.  Abwägung für den Bereich L594/Einmündung St. Ilgener Str. - Einmündung Hildastr.:  Unter Berücksichtigung der zwei lichtsiganalagengesteuerten Kreuzungsbereiche, der Kürze des Maßnahmenbereichs sowie der Enge der Straßenfahrbahn ist die Reduzierung auf Tempo 30 ganztags sowohl für den Busverkehr wie auch die Straßenbahn eine zumutbare Einschränkung.

<p>25.06.2014 BRN GmbH</p>	<p>Gesamtlärminderung bei. Die Fahrzeiten der Bahn sollten nicht durch eine Geschwindigkeitsreduzierung in Folge der Temporeduzierung auf der L594 beeinträchtigt werden, zumal die eingleisige Führung in Leimen ein möglichst zügiges Räumen des Abschnittes für die Gegenfahrt erfordert. Wir bitten dies beim weiteren Vorgehen zu berücksichtigen.</p> <p>Der BRN als Regionalbusunternehmen ist ebenfalls daran interessiert, die Mobilität der Menschen in Leimen zu erhöhen. Deshalb befürworten wir Ihre Initiative zur Schaffung einer Stadt der kurzen Wege. Der CO<sub>2</sub> - Ausstoß und der Feinstaub durch den Fahrzeugverkehr kann nach unserer Meinung durch ein intelligentes Verkehrskonzept verringert werden. Dabei hat sich in der Praxis die Einführung eines Parkraummanagements bewährt. Die Einrichtung von PKW-Abstellflächen bzw. Parkhäusern in zentraler Lage in Kombination mit gestaffelten Parkgebühren tragen zur Lärminderung und zur Verringerung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes bei. Kritisch sehen wir die geplante Maßnahme der Geschwindigkeitsbeschränkung im Bereich Rohrbacher Straße (Einmündung Schwetzingen Straße/ St. Ilgener Straße). Der angesprochene Streckenabschnitt wird von drei unserer Buslinien 723, 757, 758 befahren. Eine ganztägige Tempo 30 Zone hätte zur Folge, dass der ohnehin schon enge Fahrplan nicht mehr aufrecht gehalten werden könnte und bestehende Anschlüsse verpasst würden. Die sich einstellende erhebliche Qualitätsminderung des ÖPNV steht im Konflikt zu dem in Punkt 5.2 aufgezeigten Ziel der Förderung des ÖPNV. Wir bitten Sie, die Folgen der kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen unter den aufgeführten Gesichtspunkten zu berücksichtigen.</p>	<p>Abwägung für den Bereich L594/Einmündung Hildastr. - Festhallenstr.:</p> <p>Unter Berücksichtigung des eng getakteten Busverkehrs wird von der Anordnung von Tempo 30 als mittel- bis langfristige Maßnahme abgesehen.</p>
<p>25.07.2014 Leimen Aktiv im Bund der Selbständigen e. V. (BdS)</p>	<p>Die Verkehrsbelastung in der Rohrbacher Straße ist seit der Freigabe der Nord-Ost-Umgehung deutlich gesunken. Eine weitere Entlastung ist dann zu erwarten, wenn die Leimener Travemünder Straße mit der Heidelberger Hatschekstraße verbunden wird. Wir begrüßen es übrigens ausdrücklich, dass es endlich zu dieser Vereinbarung mit Heidelberg gekommen ist. Aus diesen Gründen heraus sehen wir als Gewerbeverband <b>keine Notwendigkeit</b>, in der Rohrbacher Straße</p>	<p>Von der Anordnung von Tempo 30 auf der Rohrbacher Str. (L594) auf dem Abschnitt "Einmündung Hildastr. bis zur Festhallenstr." als mittel- bis langfristige Maßnahme wird abgesehen.</p>

	<p>zwischen der Schwetzingen Straße (L600) und der Einmündung St. Ilgener Straße (K4155) Tempo 30 einzuführen. Wir sehen aus den gleichen Gründen heraus auch keine Notwendigkeit, Tempo 30 im Bereich der Einmündung der Schwetzingen Straße (L600) bis zur Festhallenstraße anzuordnen. Gegen die Anbringung eines lärmoptimierten Asphalts spricht aus unserer Sicht nichts. Diese Maßnahme sollte aber erst dann ins Auge gefasst werden, wenn die Straßendecke zwingend erneuert werden muss. Die jetzige Straßendecke ist noch in einem guten Zustand.</p>	
<p>23.07.2014/ Ergänzung vom 31.07.2014 Stadtverwaltung Leimen Straßenverkehrsbehörde/Umwelt- amt</p>	<p>23.07.2014: zur mittel- und langfristigen Planung: Einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h im weiteren Verlauf der Rohrbacher Straße von der Einmündung Hildastraße bis zur Festhallenstraße stimmt die Verkehrsbehörde nicht zu.</p> <p>Ergänzung vom 31.07.2014: Beschränkung auf 30 km/h in der Rohrbacher Straße ab der Einmündung Hildastraße in nördlicher Richtung bis zur Gemarkungsgrenze: Die Verkehrsbehörde stimmt einer Beschränkung der Geschwindigkeit auf 30 km/h nicht zu. Bedingt durch die starke Verkehrsbelastung würde eine Reduzierung der Geschwindigkeit zu Staus führen. Damit wäre die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht mehr gewährleistet. Durch die Staubbildung würde sich die Schadstoffbelastung für die Anwohner zudem weiter erhöhen. Des Weiteren kommt hinzu, dass 2 Buslinien durch die Rohrbacher Straße fahren (Linie 757 und die Schnellbuslinie Wiesloch – Heidelberg). Durch die Geschwindigkeitsbeschränkung würde der Fahrplan nicht mehr einzuhalten sein. Dies würde zwangsläufig zu einer Verschlechterung des ÖPNV führen und Umstiege auf den Individualverkehr fördern. Eine negative Stellungnahme des BRN liegt vor. Auch die Straßenbahnlinie 23 wäre von der Geschwindigkeitsbeschränkung betroffen. Zusätzliche Verspätungen wären auch hier die Folge. Die HSB hat sich ebenfalls negativ zu der Geschwindigkeitsbeschränkung geäußert.</p>	<p>Von der Anordnung von Tempo 30 auf der Rohrbacher Str. (L594) auf dem Abschnitt "Einmündung Hildastr. bis zur Festhallenstr." als mittel- bis langfristige Maßnahme wird abgesehen.</p>

<p>21.07.2014 Landratsamt Rhein-Neckar Straßenbauamt</p>	<p>Seitens des Straßenbauamtes Rhein-Neckar-Kreis bestehen keine Einwände gegen den übersandten Entwurf des Lärmaktionsplans. Der vordringliche Bedarf einer Geschwindigkeitsreduzierung besteht auf der L594 (Rohrbacher Straße) zwischen den Einmündungen L600 (Schwetzinger Straße) und K4155 (St.Ilgener Straße). Das Regierungspräsidium Karlsruhe wurde als Straßenbaulastträger der L594 an dem Verfahren beteiligt.</p>	<p>kein Handlungsbedarf</p>
<p>24.07.2014 Landratsamt Rhein-Neckar Amt für Gewerbeaufsicht und Umweltschutz</p>	<p>Aus Sicht des Amtes für Gewerbeaufsicht und Umweltschutz bestehen keine Bedenken; weitere Anregungen werden ebenfalls nicht vorgebracht.</p>	<p>kein Handlungsbedarf</p>
<p>Landratsamt Rhein-Neckar Amt für Nahverkehr und Wirtschaftsförderung</p>	<p>Keine Stellungnahme eingegangen</p>	<p>kein Handlungsbedarf</p>
<p>Landratsamt Rhein-Neckar Amt für Landwirtschaft und Naturschutz</p>	<p>Nach Anhörung des Naturschutzbeauftragten ergeben sich aus Sicht der Naturschutzbehörde im jetzigen Planungsstadium keine naturschutzfachlichen Anregungen und Bedenken. Erst wenn konkrete Baumaßnahmen beschlossen und umgesetzt werden sollen, kann eine naturschutzfachliche Beurteilung der Baumaßnahmen (auch in der Innenstadt) von der unteren Naturschutzbehörde abgegeben werden. Dies betrifft insbesondere den Bau von Lärmschutzwänden an Straßen und Bahnlinien.</p>	<p>kein Handlungsbedarf</p>
<p>16.06.2014 Regierungspräsidium Karlsruhe Abt. 4 Straßenwesen</p>	<p>Gerne sagen wir Ihnen im Fall zukünftiger Eingriffe in den Straßenraum von Straßen in Baulast des Landes oder Bundes die Überprüfung der Eignung für einen lärmindernden Belag zu. Von Seiten der Abteilung 4 des Regierungspräsidiums Karlsruhe bestehen daher keine Einwände gegen den Entwurf des Lärmaktionsplans.</p>	<p>Die mittel- bis langfristige Maßnahme "Aufbringung von lärmoptimierten Asphalt für den Bereich "Einmündung Hildastr. - Festhallenstr." wird beibehalten.</p>

17.07.2014 und 12.11.2015  
Regierungspräsidium Karlsruhe  
Ref. 16,  
Höhere Straßenverkehrsbehörde

17.07.2014: Auf dem Streckenabschnitt der Rohrbacher Straße im Bereich der Einmündung der St. Ilgener Straße bis zur Einmündung Schwetzingener Straße ist in der kurzfristigen Planung ganztägig eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h vorgesehen. Nach einer ersten groben Prüfung stellt sich die Frage, wie viele Einwohner in wie vielen Gebäuden konkret von einem Verkehrslärm in den Tagstunden von mehr als 70 dB(A) und in den Nachtstunden von mehr als 60 dB(A) auf diesem Streckenabschnitt betroffen sind. Dies geht aus dem vorgelegten Lärmaktionsplan bisher leider nicht hervor, lediglich, dass es auf der gesamten Rohrbacher Straße tagsüber 60 Einwohner in 10 Wohnungen sind und nachts 50 Einwohner in 10 Wohnungen. Sollte die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h auf diesen Abschnitt begrenzt werden, müssten diese Daten noch nachgeliefert werden, außerdem die genauen Fassadenpegel nach RLS-90. Aus den Karten 5.5 und 5.6 ist ersichtlich, dass es auch Betroffenen mit einem Verkehrslärm in den Tagstunden von mehr als 70 dB(A) und in den Nachtstunden von mehr als 60 dB(A) jenseits der Einmündung der Schwetzingener Straße gibt, sodass eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ganztägig von der Einmündung St. Ilgener Straße bis zur Einmündung Hildastraße in Betracht käme. Weiterhin lässt sich aus den Karten ablesen, dass hier dann ca. 13-14 Gebäude tagsüber betroffen sind, ca. 16 Gebäude nachts. Eine Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h würde nach den Karten 5.7 und 5.8 zu einer Reduzierung auf dem Streckenabschnitt Einmündung St. Ilgener Straße bis Einmündung Schwetzingener Straße auf 1 Betroffenheit tagsüber und 2 Betroffenheiten nachts führen. Wir gehen davon aus, dass die Betroffenen zwischen Einmündung Schwetzingener Straße und Hildastraße bei der Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h noch nicht berücksichtigt wurden, daher kann hierzu auch keine Aussage getroffen werden.

Wir bitten, dies bei der Vorlage zur Zustimmung noch nachzuliefern. Nach unserer Einschätzung erscheint eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h ganztägig auf dem Streckenabschnitt Einmündung Schwetzingener Straße bis Einmündung Hildastraße eine mögliche

Unter Berücksichtigung der zwei lichtsignalanlagengesteuerten Kreuzungsbereiche, der Kürze des Maßnahmenbereichs sowie der Enge der Straßenfahrbahn ist die Reduzierung auf Tempo 30 im Bereich der L 594 von der Einmündung St. Ilgener Straße - Hildastraße ganztags eine zumutbare Maßnahme.

Die mittel- bis langfristige Maßnahme "Aufbringung von lärmoptimierten Asphalt für den Bereich "Einmündung Hildastr. - Festhallenstr." wird beibehalten.

Maßnahme. Wir bitten in diesem Zusammenhang zu beachten, dass gegebenenfalls die Schaltung der in diesem Abschnitt liegenden Lichtzeichenanlage/n angepasst werden müssten. Zur mittel- / und langfristigen Planung ist zu sagen, dass eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h im weiteren Verlauf der Rohrbacher Straße von der Einmündung Hildastraße bis zur Festhallenstraße allein aus Lärmschutzgründen nicht zustimmungsfähig erscheint, da es, soweit aus den Karten ersichtlich, zu wenig Betroffenen mit einem Verkehrslärm in den Tagstunden von mehr als 70 dB(A) und in den Nachtstunden von mehr als 60 dB(A) auf dem Streckenabschnitt gibt. Die im Lärmaktionsplan vorgelegten Pläne erfassen nicht den gesamten Streckenabschnitt, sodass hier nur für den ersichtlichen Streckenabschnitt eine Aussage getroffen werden kann.

Ergänzung vom 12.11.2015:

Mit Schreiben vom 21.05.2014 wurde uns von Ihnen im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange/sonstiger Institutionen der Lärmaktionsplanentwurf der Stadt Leimen zur Stellungnahme vorgelegt. Hierauf hatten wir mit Schreiben vom 17.07.2014 geantwortet und mitgeteilt, dass spätestens bei der Prüfung des Antrags auf Zustimmung weitere Unterlagen erforderlich seien. Mit Schreiben vom 22.09.2015 wurden nun ergänzende Unterlagen vorgelegt und beim Telefonat vom 05.10.2015 mitgeteilt, dass Sie eine Einschätzung zur Aussicht eines Antrags auf Zustimmung zum Lärmaktionsplan wünschen. Nach eingehender Prüfung und nach Vorlage der ergänzenden Unterlagen kann unserer Einschätzung nach die Zustimmung zu einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h ganztägig auf der Rohrbacher Str. in Leimen auf dem Streckenabschnitt Einmündung Sankt Ilgener Str./Rathausstraße bis Einmündung Hildastraße in Aussicht gestellt werden. Wir bitten in diesem Zusammenhang zu beachten, dass gegebenenfalls die Schaltung/en der in diesem Abschnitt liegenden Lichtzeichenanlage/n angepasst werden müssten. Abschließend kann ich Ihnen versichern, dass die Höhere Straßenverkehrsbehörde bereit und willens ist, den nach Fachrecht zulässigen straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen zum Schutz vor Lärm und Abgasen zuzustimmen. Wie im Telefonat am 05.10.2015 von Ihnen

	ausgeführt, wird nach dieser Mitteilung noch ein Antrag auf Zustimmung von Ihrer Seite erfolgen, sobald die dortige Prüfung und Abwägung in Abstimmung mit der Polizei, dem Straßenbau und dem Träger des ÖPNV abgeschlossen ist.	
Polizeipräsidium Mannheim Stabsbereich Einsatz/Sachbereich Verkehr	Keine Stellungnahme eingegangen	kein Handlungsbedarf
NABU Gruppe Leimen-Nußloch e V.	Keine Stellungnahme eingegangen	kein Handlungsbedarf
28.07.2014 DB Services und Immobilien GmbH Region Südwest	Gegen die Aufstellung des Lärmaktionsplanes bestehen aus eisenbahntechnischer Sicht keine grundsätzlichen Bedenken. Öffentliche Belange der DB AG werden hierdurch nicht berührt. Wie im Entwurf des Lärmaktionsplans der Stadt Leimen durch das Ingenieurbüro Koehler & Leutwein bereits zutreffend beschrieben, weisen wir ebenfalls nochmals darauf hin, dass in der Lärmaktionsplanung von Städten und Gemeinden wirksame Regelungen nur aufgenommen werden können, soweit deren eigene Befugnisse reichen. In Lärmaktionsplanungen vorgeschlagene Lärmminderungsmaßnahmen für Bahnstrecken des Bundes können dem Verkehrsträger nicht als Baulast auferlegt werden. Dies gilt entsprechend auch für den Vorschlag „Besonders überwachtes Gleis“ in Kapitel 5.4.4. des Lärmaktionsplans Leimen. Durch den Leimener Stadtteil St. Ilgen verläuft die DB-Strecke 4000 Mannheim Hbf – Basel – Konstanz. Hierbei handelt es sich um eine planfestgestellte Bestandsstrecke. Bestandsstrecken unterliegen nicht der Verkehrslärmschutzverordnung und von daher besteht – anders als bei Neu- und Ausbaustrecken – kein rechtlicher Anspruch auf Lärmschutz. Für Bestandsstrecken gibt es das freiwillige Lärmsanierungsprogramm des Bundes. Ein Rechtsanspruch auf die Bundesmittel aus dem Lärmsanierungsprogramm besteht nicht. Bundesweit werden zunächst diejenigen Streckenabschnitte saniert, bei	Zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes ist in Zusammenarbeit mit der Deutsche Bahn AG (DB AG) ein Gesamtkonzept für die Lärmsanierung erarbeitet worden. Bevorzugt werden Streckenabschnitte saniert, bei denen die Lärmbelastung besonders hoch ist und an denen viele Anwohner/-innen betroffen sind. Hierzu wurde ein Gesamtkonzept der Lärmsanierung entwickelt.  Im bundesweiten Lärmaktionsplan des Eisenbahnbundesamtes wurde auf Basis der Kartierung der ersten und zweiten Stufe in Leimen die Errichtung der Lärmschutzbauwerke als abgeschlossene Lärmsanierungsmaßnahme bewertet und somit im bundesweiten Vergleich keine weitere Priorisierung für

denen die Lärmbelastung besonders hoch ist und bei denen besonders viele Einwohner betroffen sind. Die bundesweite Abarbeitung erfolgt nach einer Prioritätenliste. Art und Umfang der Maßnahmen vor Ort ergeben sich dann ganz konkret durch Schallgutachten. Aus diesen Gutachten folgen beispielsweise folgende Maßnahmen. Aktiver Schallschutz: Lärmschutzwände oder „Besonders überwachtes Gleis“ mit frühzeitigem Schienenschleifen. Passiver Schallschutz: Zuschüsse für den Einbau von Schallschutzfenstern oder schalldämmenden Lüftungseinrichtungen etc..

Ein weiteres Kriterium im Lärmsanierungsprogramm ist, dass nur Gebäude begünstigt sind, die vor dem 01.04.1974 (Inkrafttreten des Bundesimmissionsschutzgesetzes) errichtet wurden. Für Gebäude, die nach dieser Frist errichtet wurden, sind nach § 9 Abs. 1 Nr. 24 des Baugesetzbuches (BauGB) die Kommunen aufgefordert, die erforderlichen baulichen und sonstigen Vorkehrungen zum Schutz vor Immissionen oder zur Minderung solcher Einwirkungen zu treffen. Im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms wurden in Anwendung der festgesetzten Kriterien in Leimen in den Jahren 2006 / 2007 fünf Lärmschutzwände mit einer Gesamtlänge von 1.605 m gebaut und zusätzlich passive Maßnahmen an 49 Wohneinheiten bezuschusst. Das Lärmsanierungsprogramm Schiene ist in Leimen somit entsprechend der Förderkriterien abgeschlossen. Der Bau weiterer Schallschutzwände oder ein überwachtes regelmäßiges Schienenschleifen durch Bund und DB sind daher nicht möglich. Die begrenzten Bundeshaushaltsmittel des Lärmsanierungsprogramms kommen in den nächsten Jahren denjenigen Kommunen zugute, bei denen noch keine Lärmsanierung erfolgt ist. Sofern die Stadt Leimen entlang der Bahnstrecke selber Schallschutzwände planen und finanzieren möchte, bitten wir um frühzeitige Beteiligung, um Fehlplanungen zu vermeiden. Doch auch ohne zusätzliche Schallschutzwände wird sich der Schienenlärm in den nächsten Jahren im Gebiet der Stadt Leimen reduzieren. Bund und Deutsche Bahn haben sich zum Ziel gesetzt, vom Schienenverkehr ausgehenden Lärm bis 2020 im Vergleich zum Jahr 2000 zu halbieren. Neben der gesetzlichen Lärmvorsorge für Neubaustrecken und der freiwilligen Lärmsanierung des Bundes für Bestandsstrecken ist insbesondere die Umrüstung der Güterwagen ein wichtiger Baustein, um

Lärminderungsmaßnahmen festgestellt.

Weitere bauliche Lärmschutzmaßnahmen werden somit erst in der Überprüfung des Lärmaktionsplans nach einer erneuten Kartierung durch das EBA im Laufe der Jahre 2017/2018, bei ggf. weiterhin bestehenden Überschreitungen in Betracht gezogen.

Insofern muss die kurzfristige Maßnahme "Besonders überwachtes Gleis" aufgegeben werden, weil sie für die Stadt Leimen nicht finanzierbar ist.

Gleiches gilt für die Prüfung von lärmmindernden Maßnahmen, wie z. B.

- Verschäumtes Schottergleis
- Unterschottermatten
- Besohlte Schwellen
- Niedrige Schallschutzwände aus Gabionen.

Unberührt hiervon bleiben jedoch die Minderungsmaßnahmen, die von Seiten der DB AG an der eigenen Fahrzeugflotte aktuell umgesetzt werden (z.B. LL-Sohlen /"Flüsterbremsen"), bzw. das lärmabhängige Trassenpreissystem der DB Netz AG für externe Nutzer der Schienenwege. Diese Maßnahmen werden über die erfolgte Errichtung der Lärmschutzbauwerke, weitere Lärminderung in Leimen bewirken..



dieses Ziel zu erreichen.  
Während Personenzüge mittlerweile fast nur noch mit lärmarmen Scheibenbremsen verkehren, waren Güterwagen bis vor wenigen Jahren ausnahmslos mit sogenannten Grauguss-Klotzbremsen ausgerüstet. Dieses Bremssystem raut die Radlaufflächen auf und verursacht über das laute Rollgeräusch einen Großteil des Schienenlärms aus dem Güterverkehr. Neue Verbundstoffbremssohlen, sogenannte „Flüsterbremsen“, reduzieren das Vorbeifahrgeräusch von Güterzügen um etwa 10 dB(A), was einer Halbierung des Lärms entspricht. Diese Flüsterbremsen kommen allen Anwohnern zugute. In den letzten Jahren wurden von der DB AG neue Güterwagen nur noch mit Verbundstoffbremssohle beschafft. Der vorhandene Fuhrpark wird von der DB sukzessive umgerüstet, mit dem Ziel, dass bis zum Jahr 2020 auch alle ca. 60.000 DB-Bestandsgüterwagen mit „Flüsterbremsen“ fahren. Der Fokus liegt zudem darauf, jeweils ganze Züge aus umgerüsteten Wagen zusammenzustellen, so dass gleich zu Beginn der Umrüstungsphase ein hörbarer Effekt erzielt wird. Auch die anderen inländischen und ausländischen Wagenhalter werden von Bund und Bahn dazu angehalten, ihre ca. 120.000 in Deutschland verkehrenden Güterwagen umzurüsten. Anreiz bieten Fördersysteme und das neue lärmabhängige Trassenpreissystem. Seit dem 09.12.2012 übernimmt der Bund bis zu 50% der Umrüstkosten. Seit dem 01.06.2013 erhebt die DB Netz AG zudem erhöhte Trassenpreise für laute Züge, um alle Wagenhalter aus ganz Europa, die das deutsche Streckennetz befahren, verstärkt zu einer Umrüstung auf die „Flüsterbremse“ zu bewegen. Vom Effekt der „Flüsterbremse“ wird daher auch die Stadt Leimen in den nächsten Jahren zunehmend profitieren.

Keine Stellungnahme eingegangen.  
(Laut Schreiben der Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, Region Südwest ist sie das von der DB Netz AG bevollmächtigte Unternehmen bei Gesamtstimmungen im Rahmen von TÖB-Beteiligungen sowie sonstigen Anhörungen)

Keine Stellungnahme eingegangen.

DB Netz AG  
Niederlassung Südwest

Deutsche Bahn AG

<p>Regionalabteilung Südwest</p>          <p>DB Projektbau GmbH Regionalabteilung Südwest</p>	<p>(Laut Schreiben der Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, Region Südwest sind ist das von der DB Netz AG bevollmächtigte Unternehmen bei Gesamtstellungnahmen im Rahmen von TÖB-Beteiligungen sowie sonstigen Anhörungen)</p>  <p>Keine Stellungnahme eingegangen. (Laut Schreiben der Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, Region Südwest ist sie das von der DB Netz AG bevollmächtigte Unternehmen bei Gesamtstellungnahmen im Rahmen von TÖB-Beteiligungen sowie sonstigen Anhörungen)</p>	
---	--	--