

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

**Zwischenbericht zur Umsetzung der EU-
Umgebungslärmrichtlinie in Heidelberg**

Informationsvorlage

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Behandlung	Kenntnis genommen	Handzeichen
Umweltausschuss	07.11.2007	Ö	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein	

Inhalt der Information:

Der Umweltausschuss nimmt die Information 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:
SL 11	+	Straßen und Plätze als Lebensraum zurückgewinnen, Aufenthaltsqualität verbessern Begründung: Lärminderungsplanung hat die Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität zum Ziel. Ziel/e:
UM 1	+	Umweltsituation verbessern
UM 4	+	Klima- und Immissionsschutz vorantreiben Begründung: Aufgrund der hohen Belastung der Bevölkerung durch Verkehrslärm ist die Lärminderungsplanung eine der wichtigsten Aufgaben im Bereich Umwelt- und Immissionsschutz. Ziel/e:
MO 1	+	Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern
MO 2	+	Minderung der Belastungen durch den motorisierten Verkehr Begründung: Lärminderungsplanung zielt auf die Minderung der Belastungen durch den motorisierten Verkehr als Hauptlärmquelle.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

(keine)



II. Begründung:

Veranlassung

Bereits 1998 wurde ein Schallimmissionsplan für das Stadtgebiet Heidelberg erstellt (Drucksache: 113/1998). Auf dieser Grundlage erarbeitete ein Gutachter beispielhaft für die Stadtteile Handschuhsheim und Neuenheim Vorschläge für Maßnahmen zur Lärminderung, wobei jedoch festgestellt wurde, dass das Potential solcher Maßnahmen sehr begrenzt ist (1. Ergänzung zu Drucksache: 113/1998 vom 08.03.2000). Der Empfehlung des Gutachters folgend, wurde eine städtische Arbeitsgruppe zusammengestellt, die unter Federführung des Amts für Umweltschutz, Gewerbeaufsicht und Energie mit Hilfe eines externen Moderators die räumlichen Hotspots der Lärmbelastung festgestellt hat, bei denen ein hoher Lärmpegel mit einer hohen Zahl betroffener AnwohnerInnen zusammentrifft. Für diese Hotspots wurden die wesentlichen verkehrsplanerischen Maßnahmen mit Lärminderungspotential sowie aktuelle städtebauliche und verkehrliche lärmrelevante Planungen zusammengestellt. Auf dieser Grundlage wurden planungsrechtliche und organisatorische Handlungsempfehlungen ermittelt und ein zweistufiges Programm für die Lärminderung entworfen. Die Ergebnisse wurden dem Umweltausschuss am 10.09.2003 (Drucksache: 427/2003) vorgestellt. In der ersten Stufe wurden fünf Konzepte präsentiert, die in künftigen städtebaulichen Planungen berücksichtigt werden sollten:

- Ausbau der Anlagen zur Verkehrssteuerung,
- Kombinierte Planung von Siedlungsentwicklung und ÖPNV,
- Erstellung von Park- und Ride-Parkplätzen,
- Einführung besonderer schalltechnischer Qualitätskriterien für die städtebauliche Planung,
- Gemeinsame Nutzung des Straßenraumes durch den Kfz- und Straßenbahnverkehr zugunsten der städtebaulichen Aufwertung des Straßenraumes.

In der zweiten Stufe der Lärminderungsplanung sollten die von der Arbeitsgruppe zusammengestellten Hotspot-bezogenen Ansätze der Lärminderung auf ihre Wirksamkeit und Umsetzbarkeit geprüft werden. Da zu diesem Zeitpunkt die EU-Umgebungslärm-Richtlinie bereits in Kraft getreten war, sollte die Wirksamkeitsberechnung auf der Basis des als „Strategische Lärmkarte“, entsprechend der Richtlinie, fortgeschriebenen Schallimmissionsplans erfolgen.

Anforderungen der EU-Umgebungslärmrichtlinie

Mit dem „Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ vom 24.6.2005 und der Verordnung über die Lärmkartierung - 34. BImSchV - vom 6.3.2006 wurde die EU-Richtlinie in deutsches Recht umgesetzt. Danach gelten gestaffelte Fristen für die Vorlage von Strategischen Lärmkarten und die Aufstellung von Lärmaktionsplänen. Ballungsräume 1. Stufe mit mehr als 250.000 Einwohnern müssen flächendeckende Lärmkarten bis zum 30. Juni 2007 und Lärmaktionspläne bis zum 18. Juli 2008 vorlegen. In Baden-Württemberg betrifft dies Stuttgart, Karlsruhe und Mannheim. Die Karten wurden von den betroffenen Kommunen selbst erstellt und liegen seit dem 31.10.2007 vor.

Die gleiche Frist gilt für Hauptverkehrsstraßen (Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen) mit mehr als 6 Mio. Fahrzeugen pro Jahr bzw. etwa 16.400 Fahrzeugen pro Tag. Diese Erhebung wurde von der Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz (LUBW) im Auftrag des Landes Baden-Württemberg durchgeführt und am 10. September veröffentlicht. In Heidelberg sind 11 Straßen betroffen. Neben den Bundesautobahnen A 5 und A 656 sind dies die B 3, B 37, B 535, L 534 (Ziegelhäuser Landstr.), L 543 (Eppelheimer Str.), L 594 (Karlsruher Str.), L 598 (Sandhäuser Str.), L 600 (Speyerer Str.) und die L 637 (Umgehungsstraße Wieblingen).

Ebenso sind alle Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von 60.000 Zügen pro Jahr durch das Eisenbahnbundesamt zu kartieren. Diese Karten werden voraussichtlich Ostern 2008 vorliegen.

Die Lärmaktionspläne für Hauptverkehrswege müssen ebenfalls bis zum 18. Juli 2008 vorgelegt werden. Nach Landesrecht sind dafür die Kommunen – unabhängig von ihrer Größe – selbst zuständig.

In einem zweiten Schritt müssen für Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern und für Straßen mit mehr als 3 Mio. Fahrzeugen pro Jahr Lärmkarten bis 2012 erstellt werden. Heidelberg mit ca. 140.000 Einwohnern hätte demnach noch etwas Zeit für die Erstellung der Karten. Da die Stadt die Maßnahmenpläne zur Lärminderung an den o. g. 11 Hauptverkehrsstraßen bis zum 18.07.2008 erstellen muss, wurde im Vorgriff auf 2012 die gesamtstädtische Kartierung vorgezogen, um eine bessere Grundlage für die Lärminderungsplanung zu haben.

Strategische Lärmkarten

Strategische Lärmkarten entsprechend der EU-Richtlinie beinhalten teilweise komplizierte technische Parameter als Mindestumfang:

- die Kartierung des Lärmindex L_{DEN} - gemittelter Tag-Abend-Nacht-Lärmpegel in dB(A) mit Zuschlägen von 5 dB für den Abend (18:00 - 22:00 Uhr) und 10 dB für die Nacht (22:00 - 6:00 Uhr);
- die Kartierung des Lärmindex L_{Night} für den Zeitraum 22:00 bis 6:00 Uhr;
- (tabellarische) Angaben über die betroffenen AnwohnerInnen nach Lärmpegelklasse;
- (tabellarische) Angaben über die Zahl der betroffenen Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser als besonders schutzwürdige Nutzungen;
- graphische Darstellung der besonders betroffenen Bereiche, für die eine Lärmaktionsplanung erforderlich ist.

Die **Lärmindizes** sind A-bewertete äquivalente Dauerschallpegel in Dezibel (dB(A)), die nach EU-angepassten, bundeseinheitlichen Verfahren berechnet werden. Grundlage für die Berechnung des Verkehrslärms in Deutschland sind die „Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienenwegen (VBUSch)“ und die „Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS)“ vom 22.05.2006. Im Gegensatz zu den für deutsche Genehmigungsverfahren noch immer gültigen Berechnungsmethoden RLS 90 für Straßenverkehr und Schall 03 für Schienenverkehr enthalten die VBU keine Zu- oder Abschläge für bestimmte Situationen, so dass die Ergebnisse voneinander abweichen können. Die Karten des L_{DEN} und des L_{Night} sind daher nicht direkt vergleichbar mit älteren Schallimmissionsplänen sowie mit Schallgutachten im Rahmen von Bauleitplanverfahren – ein schwer nachvollziehbarer und äußerst unbefriedigender Sachverhalt.

Die Definition der Gebiete, für die eine Lärmaktionsplanung erforderlich ist, wurde in den rechtlichen Vorgaben bewusst offen gelassen, denn im Gegensatz zur Luftreinhalte-Richtlinie, die strenge Grenzwerte enthält, spricht die **Umgebungslärmrichtlinie** von „**Auslösewerten**“, die von den EU-Mitgliedsstaaten selbst zu definieren sind. Auf nationaler Ebene konnte bisher leider noch keine Einigung über Auslösewerte erzielt werden, so dass den Kommunen in Baden-Württemberg nun lediglich eine „Empfehlung“ des Umweltministeriums vorliegt. Danach werden Maßnahmen empfohlen, wenn ein L_{DEN} von 70 dB(A) und ein L_{Night} von 60 dB überschritten werden.

Vorläufige Ergebnisse der Kartierung

Anlage 1 zeigt die Ergebnisse der landesweiten Kartierung des L_{DEN} an den klassifizierten Straßen mit mehr als 6 Mio. Fahrzeugen pro Jahr (Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen), die auf der Internetseite der Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg (LUBW: <http://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/29785/>) bereitgestellt wurden. Es ist unschwer zu erkennen, dass diese Kartierung für die Heidelberger Lärminderungsplanung unzureichend ist, da stark befahrene, nichtklassifizierte Straßen – wie die Berliner Straße, die Römerstraße oder die Lessingstraße – nicht enthalten sind. Zudem fehlen alle Straßenabschnitte mit einem Verkehrsaufkommen von weniger als 16.400 Kfz pro Tag, so dass z.B. der Abschnitt der Rohrbacher Straße südlich der Franz-Knauff-Straße nicht enthalten ist. Nach dieser Kartierung wären – entsprechend der Empfehlung des Landes – Lärminderungsmaßnahmen an der B 3 in Handschuhsheim, Neuenheim und Weststadt sowie an der B 37 in Bergheim und Altstadt zu erwägen.

Anlage 2 zeigt das (vorläufige) Ergebnis der im Auftrag der Stadtverwaltung erstellten Kartierung des L_{DEN} für alle Hauptverkehrsstraßen in Heidelberg mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommen (DTV) von mindestens 4.000 Kfz. Aufgrund der höheren Zahl berücksichtigter Lärmquellen ergeben sich – insbesondere an Kreuzungen und Einmündungen – häufig etwas höhere Lärmpegel als in der Landeskartierung. Im Vergleich mit dem alten Schallimmissionsplan für den Straßenverkehr tags (6:00 bis 22:00 Uhr) ergeben sich im Schnitt um bis zu 2 dB höhere Lärmpegel, die im wesentlichen auf der stärkeren Gewichtung des abendlichen Verkehrs (Zuschlag von 5 dB) beim L_{DEN} beruhen. Wie erwartet ergibt sich **keine Veränderung bei der Identifikation der räumlichen Belastungsschwerpunkte** im Vergleich zum Schallimmissionsplan 1998.

Weiteres Vorgehen: Lärmaktionsplanung

Die vollständigen Strategischen Lärmkarten und ergänzende Analysen zur Betroffenheit der Bevölkerung sowie eine Priorisierung der bereits vorliegenden Maßnahmenvorschläge durch den Gutachter werden voraussichtlich Ende November 2007 vorliegen. Zeitnah wird die städtische Arbeitsgruppe unter Federführung des Amts für Umweltschutz, Gewerbeaufsicht und Energie zusammen mit dem Gutachter die weitere Vorgehensweise abstimmen. Ziel ist, die Ergebnisse der Kartierung baldmöglichst zu veröffentlichen, um die – von der EU-Richtlinie explizit geforderte – Öffentlichkeitsbeteiligung zu ermöglichen. Wichtige Ansprechpartner werden hierbei die Bezirksbeiräte sein; prinzipiell ist jedoch gefordert, dass allen betroffenen, aber auch allen interessierten Bürgerinnen und Bürgern die Beteiligung ermöglicht wird. Gleichzeitig ist jedoch auch die Frist 18. Juli 2008 für die Vorlage des Aktionsplans zu beachten. Die erforderlichen Wirksamkeitsberechnungen der zu entwickelnden Maßnahmen müssen daher bereits im zweiten Quartal 2008 erfolgen.

Angesichts der vorliegenden Erkenntnisse wird – nicht nur in Heidelberg – bei den meisten Hotspots eine spürbare Lärminderung an der Quelle kaum möglich sein. Dem Umweltministerium Baden-Württemberg ist dies bewusst. Daher wurde signalisiert, dass das Ministerium bemüht ist, ab 2009 Landesfördermittel für die Maßnahmenumsetzung, darunter evt. auch eine Neuauflage des Schallschutzfensterprogramms zu erreichen.

Lärminderungsplanung muss jedoch über die kurzfristige Aktionsplanung hinausgehen. Im Sinne eines umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehrs haben die oben genannten fünf Konzepte der Lärminderungsplanung erster Stufe nach wie vor eine wichtige Bedeutung.

gez.

Dr. Eckart Würzner

Anlagen zur Drucksache:	
Lfd. Nr.	Bezeichnung
A 1	Lärmkartierung Baden-Württemberg 2007 – L_{DEN} des Straßenverkehrs in Heidelberg
A 2	Lärmkartierung 2007 Stadt Heidelberg – Lärmkarte Straße L_{DEN}