

Aktionsplan 1. Stufe: Maßnahmenplan für die Aktionsbereiche 1. Priorität

Auf der Grundlage der Lärmkartierung, der Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung und der vorliegenden Maßnahmenvorschläge aus dem Jahr 2003 (DS 427/2003) schlägt die städtische Arbeitsgruppe folgende Maßnahmen vor:

- M1: Geschwindigkeitsbeschränkung nachts 22:00 - 06:00 Uhr
- M2: LKW-Durchfahrtsverbot nachts 22:00 - 06:00 Uhr
- M3: Austausch des Fahrbahnbelags durch besonders lärmindernden Belag
- M4: verstärkte Geschwindigkeitskontrollen
- M5: bauliche Möglichkeiten zur Stärkung des Radverkehrs
- M6: Sonderprojekt Neckarufertunnel
- M7: Schallschutzfensterprogramm

M1: Geschwindigkeitsbeschränkung nachts 22:00 - 06:00 Uhr

Insbesondere während der nächtlichen Ruhezeit wirkt Verkehrslärm besonders störend und gesundheitsbelastend. Gleichzeitig wird von Betroffenen beklagt, dass das geringere nächtliche Verkehrsaufkommen bei örtlich reduzierter Ampelschaltung offenbar einzelne Fahrzeugführer dazu verleitet, auf Durchgangsstraßen mit erhöhter Geschwindigkeit zu fahren. Daher wurde im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung mehrfach eine Geschwindigkeitsbeschränkung insbesondere nachts in Verbindung mit verstärkten Geschwindigkeitskontrollen (siehe M4) gefordert. Je nach LKW-Anteil kann der Lärmindex durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 auf 30 km/h bei stetiger Fahrweise um bis zu 2,5 dB(A) gesenkt werden.

In den Straßenabschnitten, in denen Straßenbahngleise mitgeführt werden, wäre auch die Straßenbahn von der Geschwindigkeitsbeschränkung betroffen. Dies könnte neben der Verzögerung für den ÖPNV auch den Einsatz zusätzlicher Straßenbahnfahrzeuge bedeuten. Daher wird die Maßnahme nur für Aktionsbereiche ohne Straßenbahngleis in der Fahrbahn – das heißt nicht für die Abschnitte der B 3 in Handschuhsheim und Neuenheim (A_strasse_08_01 bis _04) - vorgeschlagen.

Seitens des Amtes für Verkehrsmanagement als untere Verkehrsbehörde wird zur Maßnahme folgendes angemerkt: *Nach § 45 Abs. 1 Ziffer 3 in Verbindung mit § 45 Abs. 1 b Ziffer 5 StVO kann die Verkehrsbehörde Beschränkungen vornehmen "zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen". Nachzuweisen ist nach den dazu erlassenen Lärmschutzrichtlinien, dass der Lärmpegel – berechnet nach RLS90 - einen bestimmten Wert, für Kern- und Mischgebiete von 62 dB(A) nachts, überschreitet. Dann ist durch eine Prognose einzuschätzen, ob die Maßnahme den Wert um mindestens 2,1 dB(A) absenkt.*

Grundsätzlich ist auch bei Maßnahmen, die in Lärmaktionsplänen vorgeschlagen werden, der Zustimmungsvorbehalt der Regierungspräsidien gegeben. Es ist zu bedenken, dass bei teilweise vier-spurigen Straßen die Akzeptanz für Tempo 30 nur gering und deshalb auch die rechtliche Durchsetzbarkeit schwierig ist.

M2: LKW-Durchfahrtsverbot nachts 22:00 - 06:00 Uhr

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde mehrfach der nächtliche Schwerlastverkehr als besonders störend empfunden. Je nach Gewicht und Bereifung entspricht der Lärmpegel eines LKW dem von mehr als 20 PKW. Mehrfach wurde die Vermutung geäußert, dass der nächtliche LKW-Verkehr seit der Einführung der LKW-Maut auf Autobahnen deutlich zugenommen hat, was durch bisherige Verkehrsuntersuchungen jedoch nicht bestätigt werden konnte.

Abhängig davon, ob die Zunahme des nächtlichen LKW-Verkehrs durch aktuelle Zählungen bestätigt wird, schlägt die städtische Arbeitsgruppe vor, ein LKW-Fahrverbot in den Aktionsbereichen 1. Priorität zu prüfen. Bei dem für Heidelberg typischen Schwerlastverkehrsanteil kann in Abhängigkeit vom möglichen Umfang der Verminderung der LKW-Anteile der Lärmindex bei stetiger Fahrweise um bis zu 2 bis 3 dB(A) gesenkt werden.

Seitens des Amts für Verkehrsmanagement als untere Verkehrsbehörde wird dazu folgendes angemerkt: *Nach § 45 Abs. 1 Ziffer 3 in Verbindung mit § 45 Abs. 1 b Ziffer 5 StVO kann die Verkehrsbehörde Beschränkungen vornehmen "zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen". Nachzuweisen ist nach den dazu erlassenen Lärmschutzrichtlinien, dass der Lärmpegel – berechnet nach RLS90 - einen bestimmten Wert, für Kern- und Mischgebiete von 62 dB(A) nachts, überschreitet. Dann ist durch eine Prognose (im Rahmen der Wirksamkeitsanalyse) einzuschätzen, ob die Maßnahme den Wert um mindestens 2,1 dB(A) absenkt. In den Lärmschutzrichtlinien ist als dritter Punkt ausdrücklich bestimmt, dass andere Gebiete durch den gesperrten LKW-Verkehr nicht weiter belastet werden dürfen. Somit ist nach geeigneten Umleitungsstrecken zu suchen. Da für die B 37 keine geeignete Umleitungsstrecke existiert, wird die Maßnahme für alle Aktionsbereiche auf der B 37 abgelehnt. Für die B3 hingegen steht als Umleitungsstrecke die BAB 5 zur Verfügung.*

Grundsätzlich ist auch bei Maßnahmen, die in Lärmaktionsplänen vorgeschlagen werden, der Zustimmungsvorbehalt der Regierungspräsidien gegeben.

M3: Austausch des Fahrbahnbelags durch besonders lärmindernden Belag

Der Fahrbahnbelag hat einen beträchtlichen Einfluss auf den Verkehrslärmpegel. Je nach Ausgangsbelag und zulässiger Höchstgeschwindigkeit kann der Austausch zu einer Pegelminderung von bis zu 5 dB(A) führen. Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde der Austausch des Fahrbahnbelags bei Kopfsteinpflaster (Altstadt: Mönchgasse, Aktionsbereich 2. Priorität), Betonfahrbahn (Rohrbach, Karlsruher Straße, Aktionsbereich 2. Priorität) oder schadhaftem Belag (darunter auch Dossenheimer Landstraße – Aktionsbereich A_strasse_08-01) gefordert.

Seitens des für die Sanierung des Straßenbelags zuständigen Tiefbauamts wird dazu folgendes angemerkt: *Aufgrund von Entwässerungsproblemen, der Verschmutzungsanfälligkeit und der damit verbundenen verminderten Nutz- und Haltbarkeit, die nach bisherigen bundesweiten Erfahrungen bei offenporigen Asphaltbauweisen - dem sogenannten „Flüsterasphalt“ – festgestellt wurden, wird grundsätzlich innerorts lärmindernder Splitt-Mastix-Asphalt eingebaut. Zu beachten ist, dass im Bereich von Straßenbahngleisen, die in der Straße integriert sind (Aktionsbereiche A_strasse_08_01 bis _04), die RNV bzw. HSB für die Belagssanierung zuständig ist.*

M4: verstärkte Geschwindigkeitskontrollen

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden am häufigsten verstärkte Geschwindigkeitskontrollen sowohl stationär – insbesondere an den Ortseinfahrten – als auch mobil, insbesondere nachts (siehe M1) gefordert. Alternativ wäre auch die Installation von Geschwindigkeitsmess- und –anzeigetafeln denkbar.

Geschwindigkeitskontrollen haben im Rahmen der Wirksamkeitsanalyse keinen direkt nachweisbaren Effekt, da in Lärmpegelberechnungen nach RLS90 oder VBUS nur die zulässige Höchstgeschwindigkeit einfließt. In der Praxis ist jedoch im Bereich von Geschwindigkeitskontrollen oder –anzeigen eine langsamere und stetigere Fahrweise zu beobachten, so dass eine zumindest subjektiv spürbare Entlastung der Betroffenen erreicht werden kann.

Das Amt für Verkehrsmanagement merkt dazu folgendes an: *Zusätzliche Kontrollen sind beim derzeitigen Personalstand des GVD und des Amts 30 nicht möglich.*

M5: bauliche Möglichkeiten zur Stärkung des Radverkehrs

Als begleitende Maßnahme zur Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs schlägt die städtische Arbeitsgruppe vor, in den Aktionsbereichen 1. Priorität die Radverkehrswege zu ergänzen beziehungsweise auszubauen, sofern noch Potential vorhanden ist und der Straßenquerschnitt bauliche Veränderungen beziehungsweise Abmarkierungen zulässt. Der nachweisliche Lärminderungseffekt der Maßnahme ist zwar minimal; gesamtstädtisch trägt sie aber zu einer Verbesserung des Modal Split im Sinne einer umweltverträglichen Mobilität bei.

M6: Sonderprojekt Stadt an den Fluss/ Neckarufertunnel

Stadt an den Fluss ist derzeit Heidelbergs größtes Stadtentwicklungsprojekt neben der Entwicklung des neuen Stadtteils Bahnstadt. Ziel des Projektes ist die stadträumliche Vernetzung der Altstadt mit dem Neckarufer und dem Neckar.

Einen entscheidenden Beitrag hierzu sollen der Neckarufertunnel und die Neugestaltung der Neckarufersperrpromenade im Bereich der Heidelberger Altstadt leisten. Hierdurch wird die von der heutigen Neckaruferstraße (B 37 – Aktionsbereich A_strasse_08_018) ausgehende funktionale und räumliche Trennwirkung überwunden. Mit einem DTV von circa 20.000 Kfz, schmalen Gehwegen, fehlenden Radwegen und Aufenthaltsflächen und der mit der Verkehrsbelastung einhergehenden Lärmbelastung des Kfz-Verkehrs, ist der Bereich derzeit wenig attraktiv.

Der Neckarufertunnel soll dazu beitragen, das Neckarufer vom Durchgangsverkehr zu entlasten und die Uferpromenade neu zu definieren. Mittel- bis langfristig soll dadurch die Wohn- und Aufenthaltsqualität in der Altstadt gesteigert werden.

Es wurden bereits verschiedene konzeptionelle städtebauliche Vorarbeiten geleistet, wie die städtebauliche Machbarkeitsstudie Neckarufersperrpromenade, die Machbarkeitsstudie Tunnelmünder und eine verkehrliche Vorstudie. Auf der Grundlage der verkehrlichen Vorstudie soll im Rahmen der Wirksamkeitsanalyse zur Lärmaktionsplanung eine überschlägige Einschätzung zur schalltechnischen Wirksamkeit der Konzeption erarbeitet werden.

M7: Schallschutzfensterprogramm

Bei der Lärmaktionsplanung haben aktive Maßnahmen zur Reduktion der Schallemission Priorität. Da die Möglichkeiten für lärmreduzierende Maßnahmen an der Quelle - wie Verkehrsvermeidung, -beschränkung oder -lenkung - beschränkt sind und der Schutz der Wohnbevölkerung vor gesundheitsschädlichem Lärm im Mittelpunkt der Lärmaktionsplanung steht, wird als ergänzende passive Maßnahme an den von Lärm betroffenen Wohnungen für den Lärmaktionsplan Heidelberg von der städtischen Arbeitsgruppe die Neuauflage eines Schallschutzfensterprogramms vorgeschlagen.

Um die Wohnqualität an stark lärmbelasteten Straßen zu verbessern, hatte der Gemeinderat der Stadt Heidelberg bereits am 26.02.1987 beschlossen, im Rahmen eines städtischen Lärmsanierungsprogramms den Einbau lärmdämmender Fenster – mindestens Schallschutzklasse 3 nach VDI-Richtlinie 2719 – durch Zuschüsse zu fördern. Voraussetzung für das Programm war die Gewährung von Zuwendungen des Landes nach § 27 des Finanzausgleichsgesetzes. Für die Bewertung der Förderfähigkeit wurden Außenlärmpegel von 70/72 dB(A) tags und 60/62 dB(A) nachts (Wohngebiete/Misch- und Kerngebiete) zugrunde gelegt. Das Gebäudealter war kein Kriterium der Förderfähigkeit. Das Programm umfasste fünf Teilprogramme mit unterschiedlichen räumlichen Schwerpunkten und lief von 1988 bis 1999. Bezuschusst wurden die förderfähigen Kosten zu 75%, jedoch maximal 1.500 DM pro Fenster. Der Bewilligungsrahmen umfasste insgesamt ca. 4,5 Mio. DM bei einer Gesamtzahl von 9.863 förderfähigen Fenstern, die etagen genau ermittelt wurden.

Tatsächlich wurden in der Gesamtlaufzeit von den Eigentümern der betroffenen Wohnungen jedoch nur weniger als 30% des Bewilligungsrahmens abgerufen. In den fünf Programmteilen waren alle jetzigen Aktionsbereiche Straße erster Priorität enthalten. Bei der Kostenschätzung für eine Neuauflage des Programms wären die bereits geförderten Fenster abzuziehen.

Im Gegensatz zum abgelaufenen Schallschutzfensterprogramm wird bei einer möglichen Neuauflage im Zuge der Lärmaktionsplanung nicht nur der Einbau von Schallschutzfenstern, sondern voraussichtlich auch der Einbau von schallgedämmten Lüftern in zum Schlafen genutzten Aufenthaltsräumen von Wohnungen gefördert werden.

Bei der Neuauflage eines kommunalen Schallschutzfenster-Programms handelt es sich um eine freiwillige, nicht einklagbare Maßnahme der Stadt. Angesichts der zu erwartenden Kosten im mittleren einstelligen Millionenbereich steht die Maßnahme unter dem grundsätzlichen Vorbehalt der Gewährung von Zuwendungen des Landes.

Zurzeit verhandeln die Länder mit dem Bund über entsprechende Zuschüsse und die Modalitäten für ein bundesweit abgestimmtes Schallschutzfensterprogramm. Sobald eine Zusage des Bundes und des Landes vorliegt und die Bedingungen für die Bezuschussung vom Umweltministerium Baden-Württemberg bekannt gegeben werden, wird das Umweltamt zusammen mit dem Baurechtsamt auf der Basis des alten Förderprogramms sowie der Ergebnisse der aktuellen Lärmkartierung die förderfähigen Fenster und den jährlichen Mittelbedarf feststellen.

Die folgende Tabelle zeigt im Überblick, welche Maßnahme in welchen Aktionsbereichen – vorbehaltlich der Wirksamkeits- und Kosten-Nutzen-Analyse – vorgeschlagen werden.

Aktionsbereich Straße Priorität I Kennzeichnung	Bezeichnung	M1 Geschwindig- keitsbegrenzung nachts 22:00 - 06:00 Uhr	M2 LKW- Durchfahrts- verbot nachts 22:00 - 06:00 Uhr	M3 Austausch des Fahrbahnbelags durch lärmmin- dernden Splitt- Mastix-Asphalt (SMA)	M4 verstärkte Geschwindig- keitskontrollen (stationär)	M5 bauliche Möglichkeiten zur Stärkung des Radverkehrs
A_strasse_08_01	Handschuhsheim, Dossenheimer Landstraße		X ¹	X	X	
A_strasse_08_02	Handschuhsheim, Hans-Thoma-Platz		X ¹	X		
A_strasse_08_03	Handschuhsheim, Rottmannstraße		X ¹			
A_strasse_08_04	Neuenheim, Brückenstraße		X ¹			
A_strasse_08_06	Schlierbach, Schlierbacher Landstraße	X ¹			X	
A_strasse_08_07	Schlierbach, Schlierbacher Landstraße	X ¹				X
A_strasse_08_08	Bergheim, Vangerowstraße	X ¹				
A_strasse_08_013	Bergheim, Czernyring	X ¹		X		
A_strasse_08_014	Bergheim, Mittermaierstraße	X ¹		X		
A_strasse_08_018	Altstadt, Am Hackteufel	s. Sonder- projekt Neckarufer- tunnel	s. Sonder- projekt Neckarufer- tunnel		s. Sonder- projekt Neckarufer- tunnel	s. Sonder- projekt Neckarufer- tunnel
A_strasse_08_019	Weststadt, Rohrbacher Straße	X ¹	X ¹	X		X
A_strasse_08_023	Rohrbach, Römerstraße- Karlsruher Straße	X ¹	X ¹	X	X	

X¹: Voraussetzung: Lärminderung nach RLS90 von mindestens 2,1 dB(A) und Zustimmung durch RP