

Protokoll

| | |
|---------------------------|---|
| Projektbezeichnung | Stadt Heidelberg, Umsetzung der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm - Lärmaktionsplanung |
| Veranstaltung | Umgebungslärm Lärmaktionsplanung Heidelberg Information der Öffentlichkeit |
| Termin | Datum: 11.03.2008 Uhrzeit: 18:00 – 20:30 Uhr Ort: Heidelberg, Stadtbücherei, Hilde-Domin-Saal |

| Teilnehmer | Institution | Funktion |
|--|--|--|
| Öffentlichkeit ca. 60 Bürgerinnen und Bürger | | |
| Dr. Eckart Würzner | Oberbürgermeister Stadt Heidelberg | Oberbürgermeister Begrüßung |
| Dr. Micha Hörnle | RNZ Rhein Neckar Zeitung | Moderation |
| Dr. Hans-Wolf Zirkwitz | Stadt Heidelberg – 31 Amt für Umweltschutz, Gewerbeaufsicht und Energie | Federführendes Amt in der Stadtverwaltung für die Aufgabe |
| Dr. Raino Winkler | Stadt Heidelberg – 31 Amt für Umweltschutz, Gewerbeaufsicht und Energie | Leitung Arbeitsgruppe Lärminderungsplanung Podium |
| Jörg Fellecke | Stadt Heidelberg – 81 Amt für Verkehrsmanagement | Mitglied Arbeitsgruppe Lärminderungsplanung Podium |
| Thomas Rebel | Stadt Heidelberg – 61 Stadtplanungsamt | Mitglied Arbeitsgruppe Lärminderungsplanung Podium |
| Thomas Boroffka | Rhein-Neckar-Verkehr GmbH RNV | Mitglied Arbeitsgruppe Lärminderungsplanung Podium |
| Guido Kohnen | IBK Ingenieur- und Beratungsbüro Guido Kohnen | Mitglied Arbeitsgruppe Lärminderungsplanung Podium |
| Annette Leuckel | IBK Ingenieur- und Beratungsbüro Guido Kohnen | Mitglied Arbeitsgruppe Lärminderungsplanung Protokoll |
| Astrid Damer | Stadt Heidelberg - 31 Amt für Umweltschutz, Gewerbeaufsicht und Energie | Mitglied Arbeitsgruppe Lärminderungsplanung Organisation |

1 Hintergrund der Veranstaltung

Mit der Umsetzung der EG-Umgebungslärmrichtlinie in die §§ 47a bis 47f Lärminderungsplanung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) erhält die Lärminderungsplanung in der kommunalen Planung eine deutlich größere Bedeutung als bisher.

Der Umgebungslärm von

- Hauptverkehrsstraßen >3 Mio. Fahrzeuge/Jahr
- Haupteisenbahnen > 30.000 Züge/Jahr
- Großflughäfen > 50.0000 Bewegungen/Jahr
- Ballungsräume > 100.000 Einwohnern

ist in strategischen Lärmkarten zu erfassen. In nachfolgenden Lärmaktionsplänen sind Regelungen und Maßnahmen zur Lärminderungsplanung zu erarbeiten.

Die strategischen Lärmkarten für die Quellen Straße und Schiene (Straßenbahnen) der Stadt Heidelberg liegen vor, die Ergebnisse der Kartierung der Schienenstrecken der DB AG erfolgt durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) und werden bis Ende des 1. Quartals 2008 erwartet. Im Weiteren steht nun die Lärmaktionsplanung an.

Eine zentrale Bedeutung im Rahmen der Lärmaktionsplanung hat die Einbeziehung der Öffentlichkeit. Während auf der Ebene der Lärmkartierung die Öffentlichkeit über die Lärmbelastungen zu informieren ist, ist der Öffentlichkeit auf der Ebene der Lärmaktionsplanung die Gelegenheit zur Mitwirkung zu geben. Das genaue Prozedere hierfür ist jedoch offen und wird dem Planungsträger überlassen.

2 Ziel der Veranstaltung

Die heutige Veranstaltung hat zum einen das Ziel nach Abschluss der Lärmkartierung die Öffentlichkeit, die Träger öffentlicher Belange und Interessensvertretungen sowie Verbände über die Ergebnisse der Kartierung zu informieren und zum anderen den Auftakt für die Einbeziehung der Öffentlichkeit im Zuge der Lärmaktionsplanung zu setzen. Diese Veranstaltung bildet einen Baustein einer intensiven, mehrstufigen Öffentlichkeitsbeteiligung und soll den Bürgerinnen und Bürgern frühzeitig die Gelegenheit zur Mitwirkung geben. Dazu gehört in einem ersten Schritt eine fachliche Einführung in die Materie mit der allgemeinverständlichen Darstellung der fachtechnischen Grundlagen sowie dem Aufzeigen der Chancen aber auch der Grenzen der Lärmaktionsplanung. In einem weiteren Schritt wird der Öffentlichkeit die Möglichkeit zur Diskussion sowie zum Vorbringen von Anregungen gegeben. Die Anregungen aus der Öffentlichkeit zur Lärmaktionsplanung werden unter 4 im Protokoll inhaltlich wiedergegeben.

Zu der Veranstaltung wurde im Stadtblatt vom 05.03.2008 sowie mit Presseveröffentlichungen in der Rhein Neckar Zeitung und auf der Internetseite der Stadt Heidelberg eingeladen.

Außerdem wurden die Träger öffentlicher Belangen und Verbände schriftlich eingeladen.

In der Veranstaltung wurde ein Informationsflyer ausgelegt, mit dem auch in schriftlicher Form Anregungen an die Stadt Heidelberg übermittelt werden können. Darüber hinaus bietet die Internetseite der Stadt Heidelberg unter der Rubrik Lärmaktionsplanung die Möglichkeit, Anregungen per Email einzubringen.

3 Ablauf der Veranstaltung

Begrüßung

Herr Oberbürgermeister Dr. Eckart Würzner

Einführung

Sachstand in der Lärminderungsplanung

Herr Dr. Hans-Wolf Zirkwitz

Leiter des Amtes für Umweltschutz, Gewerbeaufsicht und Energie

Kurzvorträge

1. Vorstellung der Ergebnisse der Lärmkartierung
Herr Guido Kohnen, Stadtplaner, Gutachter, Berater
IBK Ingenieur- und Beratungsbüro Kohnen
2. Schnittstellen in der Verkehrsplanung und der
Stadtplanung zur Lärmkartierung, mögliche Maßnahmen zur Lärmvermeidung und Lärminderung aus Sicht
der kommunalen Verkehrsplanung
Herr Jörg Fellecke, Amt für Verkehrsmanagement

eines Maßnahmenträgers
Herr Thomas Boroffka, Rhein-Neckar-Verkehr GmbH RNV

der Stadtplanung und Stadtentwicklung
Herr Thomas Rebel, Stadtplanungsamt

Fragen und Anregungen zur Lärmaktionsplanung aus der Öffentlichkeit an das Podium

auf dem Podium:

Herr Guido Kohnen, Herr Thomas Boroffka, Herr Jörg Fellecke, Herr Thomas Rebel
Moderation Herr Dr. Micha Hörnle, RNZ

4 Fragen und Anregungen zur Lärmaktionsplanung durch die Öffentlichkeit

Im Rahmen der Veranstaltung wurden von Seiten der Öffentlichkeit zum einen inhaltliche Rückfragen zur Thematik sowie Anregungen zu Lärminderungsmaßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung vorgebracht. Darüber hinaus gab es auch allgemeine Anmerkungen oder Kommentierungen zum Thema Lärm, die nicht unmittelbar mit dem Thema der EG-Umgebungs-lärmrichtlinie in Zusammenhang standen. Deshalb wird im Protokoll nachfolgend unterschieden in

- Teil I Rückfragen und Anmerkungen
- Teil II Anregungen für die Lärmaktionsplanung

I Rückfragen und Anmerkungen:

Die inhaltlichen Rückfragen und Anmerkungen von den Bürgerinnen und Bürgern haben im Wesentlichen folgende fünf Themenbereiche betroffen

1. Lärmkartierung - Plangrundlagen und Modellbildung
2. Geräusentwicklung durch Straßenbahnen
3. Geräusentwicklung durch Straßenverkehr
4. Geräusentwicklung durch individuelles Fehlverhalten
5. Sonstige störende Geräusentwicklung

Sowohl die Fragen und Anmerkungen der Bürgerinnen und Bürger (normale Schreibweise) als auch die Antworten des Podiums (kursive Schreibweise) werden im Protokoll sinngemäß und zusammengefasst in Zuordnung zu den jeweiligen Themenbereichen wiedergegeben.

1. Themenbereich Lärmkartierung - Plangrundlagen und Modellbildung:**1.1 Wie wird die Aktualisierung der Planungs- und Berechnungsgrundlagen gewährleistet, wenn z.B. Lärmschutzwände eingetragen sind und es diese vor Ort nicht gibt oder umgekehrt tatsächlich vorhandene Lärmschutzanlagen in den Plänen fehlen?**

Bei der Planungs-/ Berechnungsgrundlage handelt es sich um ein aus verschiedenen Daten zusammengestellt Grundlage (s. Modellbildung). Deshalb können fehlerhafte Einträge in den Grundlagen enthalten sein oder Einträge fehlen. Diesbezügliche Hinweise werden gerne entgegengenommen, damit eine Überprüfung erfolgen kann. Da die Lärmkartierung alle 5 Jahre fortzuschreiben ist, besteht in diesem Zeitintervall die Möglichkeit zur Aktualisierung und Überarbeitung.

1.2 Wie erfolgt die Modellbildung für die Berechnungen?**Schritt 1: Erarbeitung eines digitalen Geländemodells:**

Aus Höhendaten in einem Raster von 1x1 m wird ein 3 dimensionales Höhenmodell des Stadtgebiets erstellt. Die Lage von Gebäuden wird dem Liegenschaftskataster der Stadt Heidelberg entnommen und in das schalltechnische Berechnungsmodell importiert. Aus der Differenz der vorliegenden Höhendaten, also aus der Differenz der Hochpunkte (Oberkante Gebäude) und der Bodenpunkte kann im Berechnungsprogramm die Gebäudehöhen automatisiert berechnet und darauf aufbauend die Anzahl der Stockwerke der Gebäude ermittelt werden. Hinsichtlich der Lärmschutzanlagen ist zwischen den Wällen und Wänden zu unterscheiden. Die Lärmschutzwälle sind als topografische Information im Höhenmodell bereits abgebildet. Die Lage der Lärmschutzwände im Stadtgebiet wurde aus entsprechenden Lageplänen entnommen und im schalltechnischen Berechnungsmodell umgesetzt. Die maßgeblichen Schallquellen Straßenverkehr und Schienenverkehr wurden mit folgenden Parametern berücksichtigt:

Schritt 2: Berücksichtigung unterschiedlicher Parameter zu den Schallquellen:**Straßenverkehr****Belastungszahlen:**

Die Angaben zum Straßenverkehr wurden vom Amt für Verkehrsmanagement (ehemals Stadtplanungsamt Abteilung Verkehrsplanung) zur Verfügung gestellt. Hinsichtlich des Straßenverkehrs werden alle im Jahr 2007 vorhandenen Straßen mit einer Querschnittsbelastung von mehr als 4.000 Kfz/24 h erfasst. Des Weiteren werden Straßen mit weniger als 4.000 Kfz/24 h zum Lückenschluss des Verkehrsnetzes oder in Anschlussbereichen berücksichtigt.

Geometrie:

Die Angaben zur Geometrie der Straßen wurden vom Amt für Verkehrsmanagement (ehemals Stadtplanungsamt Abteilung Verkehrsplanung) aus dem Programm 'VISUM' zur Verfügung gestellt und in das Berechnungsprogramm importiert. Die Straßengeometrie wurde anschließend hinsichtlich der Geländehöhe, der Lage und den Straßenquerschnitten detailliert nachgearbeitet.

Angaben zu den Verkehrsmengen, Lkw-Anteilen und Tagesganglinien:

Die Angaben zu den Verkehrsmengen der Straßenabschnitte wurden vom Amt für Verkehrsmanagement (ehemals Stadtplanungsamt Abteilung Verkehrsplanung) aus dem Programm 'VISUM' zur Verfügung gestellt. Die Aufbereitung der Daten erfolgte nach den maßgeblichen Zeitbereichen der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG in Tag (6.00 – 18.00 Uhr), Abend (18.00 – 22.00 Uhr) und Nacht (22.00 – 6.00 Uhr). Hinsichtlich der Lkw-Anteile und der Tagesganglinien erfolgte eine Kategorisierung. Dabei wurden pauschalierende Annahmen für jeweilige Straßentypen getroffen.

Angaben zu sonstigen schalltechnisch relevanten Parametern:**Geschwindigkeiten:**

Die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten wurden bei einer Ortsbesichtigung aufgenommen und durch das Stadtplanungsamt Heidelberg, Abteilung Verkehrsplanung ergänzt.

Steigung:

Des Weiteren wurden Steigungszuschläge für Streckenabschnitte mit mehr als 5 % Steigung berücksichtigt.

Schienenstrecke (Straßenbahnen)

Die Angaben zum Schienenverkehr der Straßenbahnen wurden von der RNV, Mannheim ehemals HSB Heidelberg zur Verfügung gestellt. Hierbei handelt es sich um die Lage der Gleise, Angabe zu Zugzahlen und Zuglängen, Geschwindigkeiten, Oberbauarten und Kurvenradien.

1.3 Inwieweit fließen die Parameter Geschwindigkeit bzw. tatsächliche gefahrene Geschwindigkeiten und Steigungsverhältnisse bei der Berechnung ein?

Bei den Berechnungen fließen die Parameter 'Geschwindigkeit' und 'Steigungsverhältnisse' ein. Bei der Geschwindigkeit wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der entsprechenden Strecke zu Grunde gelegt und somit der ordnungsgemäße Gebrauch unterstellt. (s. 1.2 Modellbildung).

1.4 Wurde der zeitliche Verlauf der Geräuschentwicklung berücksichtigt?

Der zeitliche Verlauf der Geräuschentwicklung wurde berücksichtigt. Für die als besonders störend empfundenen Geräuscheinwirkungen am Abend 18.00 bis 22.00 Uhr oder in der Nacht 22.00 bis 6.00 Uhr wurden besondere Zuschläge bei der Ermittlung des Lärmindizes LDEN erteilt. Der LDEN gibt eine mittlere Belastung über den Gesamttag 24 Stunden, jedoch unter besondere Gewichtung des Zeitpunkts des Lärmereignisses wieder.

1.5 Werden bei der Bewertung des Umgebungslärms neben den Vorgaben Lärmindizes andere Bewertungsmaßstäbe in Ansatz gebracht, wie z.B. Belästigungsfaktoren etc.?

Die Umgebungslärmrichtlinie gibt die im Zuge der Lärmkartierung anzuwendenden Lärmindizes zwingend vor. Bei der Bewertung der Geräuschsituation im Zuge der Lärmaktionsplanung ist die Kommune jedoch freier die aus Ihrer Sicht geeigneten Maßstäbe zur der Beurteilung der vorgefundenen Geräuschsituation, der Bildung von Prioritätenlisten und der Wirksamkeit von Lärminderungsmaßnahmen anzuwenden. Welche Bewertungsansätze hierzu geeignet sind, kann erst im weiteren Verfahren der Lärmaktionsplanung festgelegt werden.

2. Themenbereich Geräuschentwicklung durch Straßenbahnen

2.1 Vorrangschaltungen für Straßenbahnen

Die Bevorrechtigungen der Straßenbahnen wurde kontrovers diskutiert. Während die Vorrangschaltung für den schienengebundenen Verkehr einerseits als sehr positiv bewertet wurde, wurde andererseits bemängelt, dass eine Grüne Welle für den Motorisierten Individual Verkehr (MIV) und die Querverkehre durch die Bevorrechtigung der Straßenbahnen beeinträchtigt würden. Es wurde diesbezüglich ein Potential zur Optimierung gesehen, wenn für die Straßenbahnen geringfügig längere Fahrzeiten akzeptiert werden würden. Es wurde die Frage gestellt, wie man die Grüne Welle für den MIV kontrolliert und diese mit der Taktung der Straßenbahn abstimmt.

Die Abstimmung zwischen der Signalsteuerung der Straßenbahnen und der Ampelschaltung für den MIV erfolgt rechnergesteuert. Dadurch können die Querverkehre bei der Signalisierung bereits optimiert werden. Grundsätzlich wird die Akzeptanz für das Verkehrsmittel Straßenbahn wesentlich von den Fahrzeiten beeinflusst. Deshalb sind kurze Fahrzeiten von A nach B wichtig. Die Vorrangschaltung für Straßenbahnen ist, insofern man die Verkehrsmittel des Umweltverbundes und die diesbezügliche Verkehrsmittelwahl positiv unterstützen möchte, sinnvoll. Eine Verlängerung der Fahrzeiten hätte aus Sicht des Betreibers außerdem unmittelbar betriebswirtschaftliche Folgen zur Konsequenz, nämlich den Einsatz von mehr Fahrzeugen und somit auch von mehr Personal.

2.2 Betriebsgeräusche der Straßenbahnen

Positiv wurde angemerkt, dass die neuen Straßenbahnen leiser sind als die alte Fahrzeugflotte.

Für den Bereich der Ringstraße wurde angeführt, dass die Motorengeräusche der Straßenbahnen sehr unterschiedlich seien und das 'Gongen' (Warnsignal) der neuen Bahnen zu laut sei.

Da die Motoren je nach Fahrzeugtyp an unterschiedlichen Stellen sitzen, sind die Geräusche unterschiedlich. Das 'Gongen' der Straßenbahnen ist aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderlich und muss deshalb auch deutlich von allen Verkehrsteilnehmern hörbar sein.

3. Themenbereich Geräuschentwicklung durch Straßenverkehr:

3.1 Erhöhter Lkw - Anteil auf der B 37 im Bereich Am Hackteufel und Schlierbacher Landstraße seit Einführung der LKW-Maut

In diesem Abschnitt der B 37 wurde durch Anwohner seit Einführung der LKW-Maut ein erhöhtes LKW-Aufkommen im Bereich von subjektiv 40-50% festgestellt. Es wurde der Wunsch nach einer Zählung geäußert, die die Lkw Anteile genauer verifiziert.

Von Seiten der Stadt können die erhöhten LWK-Anteile nicht belegt werden. Die nach der Einführung der Maut durchgeführten Zählungen bestätigen diese Beobachtungen nicht.

3.2 Regelwidrige Fahrgeschwindigkeiten auf der B 37 im Bereich Am Hackteufel und Schlierbacher Landstraße, insbesondere nachts, wenn die Ampelanlagen ausgeschaltet sind

Für den benannten Straßenabschnitt wurden Geschwindigkeitskontrollen insbesondere in den Tagesrandszeiten gewünscht, da hier auch die LKW mit überhöhter Geschwindigkeit fahren.

Der Hinweis bezüglich der Geschwindigkeitskontrolle wird aufgenommen. Zu einem dauerhafte Erfolg tragen jedoch in der Regel nur stationäre Überwachungsgeräte bei, deren Anzahl jedoch begrenzt ist. Die Standorte werden nur in gewissen größeren Zeitintervallen verändert. Darüber hinaus hat die Stadt gewisse mobile Informationsgeräte, die die momentane gefahrene Geschwindigkeit anzeigen und über diese Information versuchen das Fahrverhalten zu beeinflussen. Diese Anlagen werden ebenfalls im gesamten Stadtgebiet in jeweils kürzeren Abständen für eine gewisse Dauer aufgestellt. Es wird geprüft inwieweit eine Überwachung des benannten Straßenabschnitts vorgenommen werden kann.

3.3 Pflasterbeläge z.B. im Gleisbereichen Mittermaierstraße/ Vangerowstraße

In manchen Straßenabschnitten der Stadt Heidelberg, insbesondere im Bereich von Gleisanlagen sind noch 'Rest-Pflasterbeläge' vorhanden, die bei der Überfahrt von Kfz zu störenden Geräuschen führen.

Die Pflasterbeläge werden sukzessive im Zuge der Gleissanierung gegen Asphalt ausgetauscht. Ein vorgezogener Tausch des Pflasters gegen Asphalt vor Austausch der Gleise ist technisch nicht möglich, da der Unterbau entsprechend verändert werden muss. Die RNV hat als Maßnahmenträger ein Programm, das die zeitliche Abfolge für die Gleissanierung der unterschiedlichen Strecken beinhaltet. Der angesprochene Bereich ist in der Planung, die Ausführung ist jedoch noch nicht terminiert.

3.4 Wegnahme der Gehölzbestände und Überschreitung der Höchstgeschwindigkeiten von 70 km/h und 50 km/h im Bereich der A 656/B 37

Im Bereich Ochsenkopf/Neckarspitze wird eine erhöhte Geräuschbelastung durch die Wegnahme der Gehölze entlang der B 37 beklagt. Dies ist gerade auch vor dem Hintergrund der Auswahl des neuen Schulstandortes der HIS nicht nachvollziehbar. Die grundsätzliche Eignung des Standorts wird vor dem Hintergrund der Lärmbelastung kritisch hinterfragt. Darüber hinaus werden auf der B 37 auch in diesem Abschnitt die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten von 70 und 50 km/h nicht eingehalten.

Aus fachlicher Sicht bietet ein Gehölz dieser Art keinen rechnerisch nachweisbaren Lärmschutz. Erst Gehölze in einer größeren Ausdehnung können eine Reduzierung des Schalls bewirken. Allerdings liegt die Abnahme der Geräusche im Wesentlichen im zunehmenden Abstand zur Lärmquelle begründet und nicht in der Tatsache der Begrünung dieser Flächen.

Die dennoch durch die Wegnahme des Gehölzes subjektiv empfundene Erhöhung der Geräuschbelastung lässt sich eher auf ein psychologisches Phänomen zurückführen. Die Lärmquelle, die man nicht sieht, wird in der Regel weniger störend empfunden als diejenige, die man direkt vor Augen hat. Allerdings kann man sich diesen Effekt auch umgekehrt zu Nutze machen. Wenn der Verkehrsteilnehmer eine straßenbegleitende Nutzungen, wie z.B. die Randbebauung in einer Stadtstraße wahrnimmt, wirkt sich dies i.d.R. positiv auf das Fahrverhalten aus. Hat der Verkehrsteilnehmer wie im vorliegenden Fall durch die Troglage der Straße und die intensive Begrünung den Eindruck, noch auf freier Strecke außerhalb des bebauten Bereichs zu sein, wirkt sich dies i.d.R. nicht geschwindigkeitsreduzierend aus.

Der Standort für die HIS wurde unter verschiedenen Aspekten geprüft. Im Zuge der Alternativenprüfung wurde dem Standort am Ochsenkopf unter Berücksichtigung unterschiedlicher Kriterien der Vorzug gegeben. Als Standortvorteil wurde hier z.B. der Anschluss an den ÖPNV gesehen. Das Gebäude und dessen Aufenthaltsräume wurden bautechnisch so ausgelegt, dass ein ungestörter Unterricht möglich ist und störende Geräusche durch den Straßenverkehrslärm im Gebäudeinneren vermieden werden.

3.5 Touristenbusse

Das von der Verwaltung als Positivbeispiel angeführte Konzept einer Verkehrslenkung im Bereich der Abwicklung des touristischen Busverkehrs wurde von Anwohnern als nicht zufriedenstellend bewertet.

4. Sonstige störende Geräusentwicklung

4.1 Sondersignale (Martinhorn von Rettungsfahrzeugen und Feuerwehr)

Insbesondere im Bereich der Mittermeierstraße / Bergheimerstraße wurde angemerkt, dass auch bei 'freier Fahrt' das Martinshorn durch die Feuerwehr eingesetzt wird und dies insbesondere zu Tagesrandzeiten, in der Nacht sowie an Sonn- und Feiertagen als störend und für nicht erforderlich eingestuft wird.

Ein ähnliches Problem wurde auch für den Bereich der Ringstraße angeführt. Hier kehren die Feuerwehrgewagen nach erfolgtem Einsatz mit eingeschaltetem Martinshorn zur neuen Feuerwache am Baumschulenweg zurück.

Der Einsatz der Martinshörner hat zunächst für die Ermittlung des Umgebungslärms keine Relevanz. Es ist jedoch verständlich, dass der Einsatz gerade an Sonn- und Feiertagen oder in den Nacht und frühen Morgenstunden als besonders störend empfunden wird. Der Einsatz erfolgt jedoch aus Verkehrssicherheitsgründen und liegt nicht im Ermessen der Verwaltung. Der Hinweis wird jedoch zur Prüfung an die Feuerwehr weitergeben.

4.2 Geräusentwicklung durch Betriebsgeräusche auf Strecken der Deutschen Bahn (DB)

Im Bereich des Ochsenkopfs sind Geräusche durch Dieselloks wahrnehmbar, die im Bereich der S-Bahnhaltestelle Wieblingen Pfaffengrund bis zu 30 min zum Aufwärmen bei laufenden Aggregaten geparkt werden. Dies wird von den Anwohnern als sehr störend empfunden.

Der Verursacher dieser Geräusche ist die Deutsche Bundesbahn, hier hat weder die Stadt noch die RNV Möglichkeiten zur direkten Einflussnahme. Den Bürgerinnen und Bürgern wird empfohlen sich diesbezüglich an die Deutsche Bahn zu wenden. Die Verwaltung wird bei der noch anstehenden Abstimmung mit der Deutschen Bundesbahn im Zuge der Lärmaktionsplanung auf die Probleme hinweisen, um eine Verbesserung für die Anwohner zu erreichen.

4.3 Individuelles Fehlverhalten

Wie geht man gegen 'aggressives und rücksichtsloses' Fahrverhalten der Straßenbahnen vor?

Die RNV schult ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in zahlreichen Seminaren und Fortbildungen.

II Anregungen für die Lärmaktionsplanung durch die Öffentlichkeit:**Folgende Konkreten Anregungen wurden seitens der Bürgerinnen und Bürgern zur Lärmaktionsplanung vorgebracht:**

- Einrichtung eines Forums zum Dialog ähnlich dem des Verkehrsforums
- Initiierung einer Zieldiskussion (Was möchte man mit der Planung erreichen - z.B. Zufriedenstellung der EU oder mehr?)
- Förderung des nichtmotorisierten Individualverkehrs (Ausbau des Radwegenetzes)
- Ausweisung von LKW und Busrouten (Maßnahmen der Verkehrslenkung)
- Verhängung von LKW –Fahrverboten, insbesondere Nachts
- Unterstützung von Maßnahmen zur persönlichen und individuellen Veränderung der Einstellung der Verkehrsteilnehmer
- Sensibilisierung der Öffentlichkeit zur Verkehrsvermeidung und Veränderung des Mobilitätsverhaltens
- Auflage eines neuen Schallschutzfensterprogramms
- Dokumentation der Situation 'Vor Durchführung einer Maßnahme' – 'Nach Durchführung einer Maßnahme' z.B. durch Messungen (Monitoring).
- Einführung von flächendeckendem Tempo 30
- Austausch der Betonplatten im Bereich der B3
- Austausch von Pflasterbelägen z.B. im Gleisbereich Mittermaierstraße/ Vangerowstraße

Stadt Heidelberg, 20.03.2008

[gez.]
IBK Annette Leuckel-
 (Protokoll)

[gez.]
 Stadt Heidelberg
 Amt für Umweltschutz Gewerbeaufsicht und Energie
 Dr. Hans-Wolf Zirkwitz

Anlagen:

- Anlage 1 zum Protokoll: 1.1 Veröffentlichung Einladung Öffentlichkeit im Stadtblatt Heidelberg
 1.2 Einladung zur Informationsveranstaltung an die Behörden und Träger öffentlicher Belange mit Verteiler
- Anlage 2 zum Protokoll: Präsentationen
 2.1 Stadt Heidelberg, Amt für Umweltschutz, Gewerbeaufsicht und Energie
 2.2 IBK, Ingenieur- und Beratungsbüro Guido Kohnen
 2.3 Stadt Heidelberg, Amt für Verkehrsmanagement
 2.4 Rhein-Neckar-Verkehr GmbH RNV
 2.5 Stadt Heidelberg, Stadtplanungsamt
- Anlage 3 zum Protokoll: Flyer, pdf

Anlage 1 zum Protokoll:

- 1.1 Veröffentlichung Einladung Öffentlichkeit im Stadtblatt Heidelberg
- 1.2 Einladung zur Informationsveranstaltung an die Behörden und Träger öffentlicher Belange mit Verteiler

Gemeinsam gegen den Lärm

Erste Informations- und Diskussionsveranstaltung zur Lärmaktionsplanung in Heidelberg am 11. März um 18 Uhr in der Stadtbücherei

Die so genannte Umgebungs-lärmrichtlinie der Europäischen Kommission zielt darauf, die Belastung durch Verkehrslärm zu mindern und bisher vom Lärm verschonte Gebiete dauerhaft zu sichern. Um dies zu erreichen, sind die Städte aufgefordert, gemeinsam mit den Bürger/innen eine Lärmaktionsplanung zu entwickeln.

Um allen Bürgerinnen und Bürgern die Mitwirkung bei der Planung zu ermöglichen, lädt die Stadt Heidelberg zu einer ersten Informations- und Diskussionsveranstaltung am Dienstag, 11. März 2008, um 18 Uhr in den Hilde-Domin-Saal der Stadtbücherei, Poststraße 15. Nach der Begrüßung und Einführung durch Oberbürgermeister Dr. Eckart Würzner werden die von der Stadt angefertigten Lärmkarten vorgestellt und grundsätzliche Lärminderungsmaßnahmen erläutert. Für Fragen, Anregungen und zur Diskussion stehen die Mitglieder der städtischen Arbeitsgemeinschaft Lärmaktionsplanung zur Verfügung.



Mit die höchsten Heidelberger Lärmwerte werden in der Karlsruher Straße gemessen.
Foto: Rothe

Grundlage der Lärmaktionsplanung ist die Karte, die den 24-Stunden-Lärmpegel für den Straßenverkehr zeigt, und eine Karte des nächtlichen Lärmpegels, ebenfalls für den Straßenverkehr. Entsprechende Karten für den Schienenverkehr (Straßenbahn, S-Bahn und Fernbahn) werden ebenfalls berücksichtigt.

Sinnvollerweise sind Maßnahmen zuerst für Straßen-

abschnitte mit hohen Lärmpegeln in Wohn- und Mischgebieten zu planen. Solche „Hotspots“ finden sich insbesondere entlang der B 3 (Dossenheimer Landstraße, Rottmannstraße, Handschuhsheimer Landstraße, Brückenstraße, Rohrbacher Straße, Karlsruher Straße) und der B 37 (Schlierbacher Landstraße, Neckarstaden, Bergheimer Straße) sowie an der Mittermaierstraße, Les-

ingstraße, Römerstraße, Ringstraße und der Friedrich-Ebert-Anlage. Die EU-Richtlinie und die deutsche Gesetzgebung nennen keinen Grenzwert, ab dem Lärminderungsmaßnahmen erforderlich sind. Das Umweltministerium Baden-Württemberg empfiehlt allen Städten, ab einem durchschnittlichen 24-Stunden-Lärmpegel von 70 dB(A) und einem nächtlichen Lärmpegel von 60 dB(A) aktiv zu werden.

Die Handlungsmöglichkeiten der Stadtverwaltung sind allerdings begrenzt. Lärmreduzierende Wirkung zeigen Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung (zum Beispiel Förderung von umweltverträglichen Verkehrsarten oder punktuelle Verkehrsbeschränkungen), Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung, städtebaulich gestalterische Maßnahmen ohne direkte Lärminderungswirkung und die Einplanung eines vorbeugenden Lärmschutzes in der Flächennutzungs- und Verkehrsplanung. In manchen Straßenabschnitten kann der Austausch von altem Pflaster oder

der Einbau von Rasengleisen für die Straßenbahn das Reifenabroll- oder Rad-Schiene-Geräusch vermindern.

Lärmquellen in Heidelberg

Ein Lärmindex von mehr als 80 dB(A) wird nur auf der Autobahn A 5 und A 656 erreicht. Hier sind jedoch keine Wohngebäude betroffen. Die höchsten Lärmwerte an Gebäuden, die zumindest teilweise zum Wohnen genutzt werden, werden mit 75 bis 80 dB(A) an der Dossenheimer Landstraße, Rottmannstraße, Brückenstraße, Rohrbacher Straße (zwischen Adenauerplatz und Franz-Knauff-Straße), Vangerowstraße, Mittermaierstraße, Lessingstraße und Karlsruher Straße erreicht. Alle weiteren Hauptverkehrsstraßen mit einer Verkehrsstärke von mehr als 20.000 Fahrzeugen am Tag weisen Werte von 70 bis 75 dB(A) auf. Das Umweltministerium des Landes empfiehlt, für Straßenabschnitte mit einem durchschnittlichen 24-Stunden-Lärmpegel von mehr als 70 dB(A) einen Lärmaktionsplan zu erstellen.



Stadt Heidelberg Postfach 105520 69045 Heidelberg

Amt/Dienststelle Amt für Umweltschutz,
Gewerbeaufsicht und
Energie

«Institution»

«Anrede» «Vorname» «Nachname»

Verwaltungsgebäude Prinz Carl – Kornmarkt 1

«Straße»

Bearbeitet von Astrid Damer

«Ort»

Durchwahl 58-18160

Fax 58-18290

E-Mail astrid.damer@heidelberg.de

Datum und Zeichen Ihres Schreibens

Unser Zeichen

Datum

31.1

Öffentliche Veranstaltung zur Lärmaktionsplanung

Sehr geehrte«Anrede_2»,

die Belastung durch Lärm stellt eines der größten Umweltprobleme dar und es besteht akuter Handlungsbedarf. Hierzu hat die Europäische Union im Jahr 2002 als wichtigen Schritt die Umgebungs-lärmrichtlinie verabschiedet. Die Richtlinie wurde im Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) und der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) national umgesetzt.

Entsprechend den Vorgaben hat die Stadt Heidelberg sogenannte „Strategische Lärmkarten“ erstellen lassen.

Die Ergebnisse der Lärmkarten bilden die Grundlage für den Entwurf von Lärmaktionsplänen. Diese Aktionspläne sollen Möglichkeiten zur Lösung von Lärmproblemen bzw. zur Lärmreduktion aufzeigen. Die Erarbeitung dieser Lärmaktionspläne ist ein Prozess unter Einbeziehung aller Akteure.

Die Stadt Heidelberg möchte allen Interessierten die Möglichkeit zur Mitarbeit an dem Lärmaktionsplan geben und wird am 11. März 2008 um 18:00 Uhr im Hilde Domin Saal der Stadtbücherei in Heidelberg eine Informationsveranstaltung durchführen.

Im Rahmen dieser Veranstaltung soll die Öffentlichkeit über das Verfahren der Lärminderungsplanung und die Ergebnisse der Kartierung informiert werden. Mit den Fachleuten der Stadtverwaltung können mögliche Lärminderungsmaßnahmen diskutiert werden. Anregungen aus dieser Veranstaltung sowie einer förmlichen Anhörung, die voraussichtlich im Juli 2008 stattfinden wird, fließen in den Vorentwurf des Lärmaktionsplans ein. Dieser Vorentwurf wird nach Verabschiedung des Gemeinderats öffentlich ausgelegt.

Als Träger öffentlicher Belange laden wir Sie sehr herzlich ein, sich an dem Prozess der Lärmaktionsplanung aktiv zu beteiligen und würden uns freuen, Sie bei dieser Veranstaltung begrüßen zu können.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Hans-Wolf Zirkwitz

Stadt Heidelberg
Postfach 105520
69045 Heidelberg

Telefon Vermittlung (06221) 58-10 580 Banken
Telefax (06221) 58-10 900
E-Mail stadt@heidelberg.de

Sparkasse Heidelberg Kto. 24007 BLZ 672 500 20
Heidelberger Volksbank e.G. Kto. 20251000
BLZ 672 900 00
H + G Bank Heidelberg Kurpfalz Kto. 60360600
BLZ 672 901 00

So erreichen Sie uns:
Buslinien 30 und 33
(Rathaus / Bergbahn)

| Institution | Anrede | Titel | Vorname | Nachname | Funktion | Straße | Ort | Anrede 2 |
|---|----------------------------------|-------|------------------------|----------|----------|----------------------------|---------------------|---------------------|
| Mieterverein | Herrn | | Christoph | Nestor | | Poststraße 46-48 | 69115 Heidelberg | r Herr Nestor |
| Mieterverein | Herrn | | Fritz | Vollrath | | Poststraße 46-48 | 69115 Heidelberg | r Herr Vollrath |
| Gutachterausschuss | Herrn | | Manfred | Ruf | | Uferstr. 12 | 69120 Heidelberg | R Herr Ruf |
| Verband der Haus,- Wohnungs- und Grundstückseigentümer Heidelberg und Umgebung e.V. | Herrn | | Hans- Jürgen | Klöpper | | Rohrbacher Str. 43 | 69115 Heidelberg | r Herr Klöpper |
| Verband der Haus,- Wohnungs- und Grundstückseigentümer Heidelberg und Umgebung e.V. | Herrn | | Thilo | Koch | | Rohrbacher Str. 43 | 69115 Heidelberg | r Herr Koch |
| Amt 63 | Herrn | | Walter | Bender | | | | r Herr Bender |
| Amt 63 | Herrn | | Klaus | Lucke | | | | r Herr Lucke |
| Nachbarschaftsverband Heidelberg-Mannheim | | | | | | Collinistr. 1 | 68161 Mannheim | Damen und Herren |
| Naturschutzbeauftragte | Frau | | Sigrid | Ruder | | Gartenstr. 2 | 69181 Leimen | Frau Ruder |
| Naturschutzbeauftragter | Herrn | | Dr. Karl- Friedrich | Raqué | | Gutleuthofweg 32/5 | 69118 Heidelberg | r Herr Raqué |
| BUND Umweltzentrum | | | | | | Hauptstr. 42 | 69117 Heidelberg | Damen und Herren |
| NABU | Naturschutzzentrum Heidelberg | | | | | Schröderstr. 24 | 69120 Heidelberg | Damen und Herren |
| Universitätsbauamt | | | | | | Im Neuenheimer Feld 100 | 69120 Heidelberg | Damen und Herren |

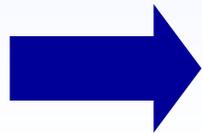
| | | | | | | | | |
|---------------------------------------|-----------------------|--|--|--|--|---------------------|------------------|------------------|
| Rhein-Neckar-Verkehr GmbH | Geschäftsführung | | | | | Möhlstr. 27 | 69165 Mannheim | Damen und Herren |
| MVV OEG AG | | | | | | Luisenring | 68159 Mannheim | Damen und Herren |
| Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH | | | | | | B1, 3-5 | 68159 Mannheim | Damen und Herren |
| Heidelberger Straßen- und Bergbahn AG | | | | | | Bergheimer Str. 155 | 69115 Heidelberg | Damen und Herren |
| Eisenbahn-Bundesamt | Außenstelle Karlsruhe | | | | | Südenstr. 44 | 76135 Heidelberg | Damen und Herren |
| Deutsche Bahn AG | Geschäftsbereich Netz | | | | | Schwarzwaldstr. 86 | 76137 Karlsruhe | Damen und Herren |
| IHK Rhein-Neckar | | | | | | Hans-Böckler-Str. 4 | 69115 Heidelberg | Damen und Herren |
| Einzelhandelsverband Nordbaden e. V. | | | | | | Hauptstr. 113 | 69117 Heidelberg | Damen und Herren |
| Handwerkskammer | | | | | | B1, 1 | 68159 Mannheim | Damen und Herren |
| Polizeidirektion Heidelberg | Sachgebiet Verkehr | | | | | Römerstr. 2-4 | 69115 Heidelberg | Damen und Herren |

Anlage 2 zum Protokoll: Präsentationen

- 2.1 Stadt Heidelberg, Amt für Umweltschutz, Gewerbeaufsicht und Energie
- 2.2 IBK, Ingenieur- und Beratungsbüro Guido Kohnen
- 2.3 Stadt Heidelberg, Amt für Verkehrsmanagement
- 2.4 Rhein-Neckar-Verkehr GmbH RNV
- 2.5 Stadt Heidelberg, Stadtplanungsamt

Lärmschutz im Umweltrecht

- Industrie- und Gewerbelärm: TA Lärm (Grenzwerte) -
- Baulärm: Allgem. Verwaltungsvorschrift Baulärm –
- Sport- und Freizeitlärm: Sportanlagenlärmschutzverordnung, TA Lärm (bei Freizeitanlagen) -
- Nachbarschaftslärm: überwiegend Ordnungsrecht -



Nicht Inhalt der Aktionsplanung entsprechend der EU-Umgebungslärmrichtlinie!

Lärmschutz durch Lärmaktionsplanung

- Verkehrslärm: Verkehrslärmschutz-Verordnung, DIN 18005 - **ABER:**
 1. Grenzwerte nur beim Neubau oder einer „wesentlichen Änderung“ des Verkehrsweges anwendbar - zuständig: Maßnahmenträger (Lärmgutachten als Bestandteil der Genehmigung)
 2. Orientierungswerte DIN 18005 nur bei Neuausweisung eines Bebauungsplans - zuständig: **Kommune**



Schwerpunkt der Aktionsplanung: Minderung der Lärmbelastung an Hauptverkehrsstraßen in Wohn- und Mischgebieten

Umsetzung EU-Umgebungslärmrichtlinie - Fristen

Hauptverkehrswege >16.000 KFZ/Tag, >60.000 Züge/Jahr:

- Strategische Lärmkarten bis 2007 (Land Ba-Wü)
- **Aktionspläne bis Juli 2008**

zuständig: Kommunen!

Ballungsräume 2. Stufe (>100.000 - <250.000 Einw.):

- Strategische Lärmkarten für Hauptverkehrswege <16.000 KFZ/Tag, <60.000 Züge/Jahr bis 2012
- Aktionspläne bis 2013

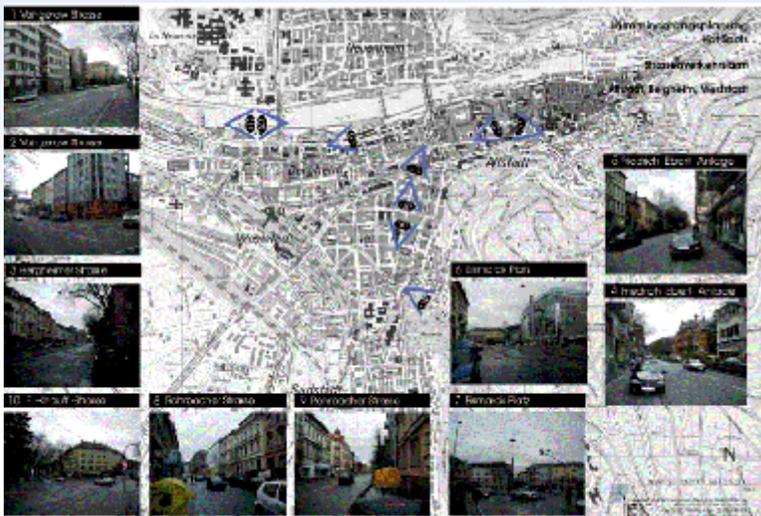
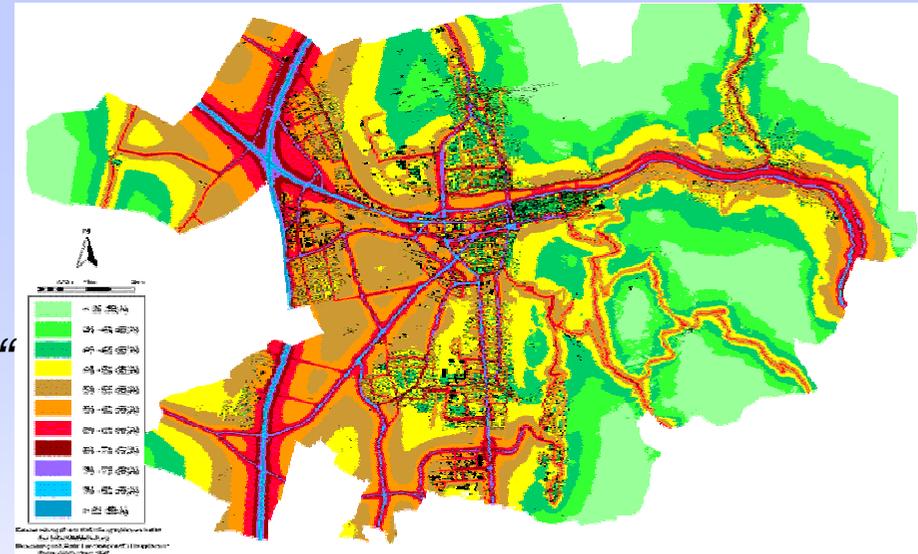
zuständig: Kommunen!

Umsetzung EU-Umgebungslärmrichtlinie – rechtliche und fachliche Aspekte

- Keine Grenzwerte, sondern – unbestimmte - „Auslösewerte“; dazu nur „Empfehlung“ des UM Baden-Württemberg: 70 dB(A) für den L_{DEN} , 60 dB(A) für den L_{Night}
- Neue Rechenverfahren für Strategische Lärmkarten: nicht vergleichbar mit bestehenden Lärmkarten und Gutachten, z.B. im Rahmen von Genehmigungsverfahren.
- Umfangreiche Öffentlichkeitsbeteiligung vorgeschrieben, Durchführung jedoch nicht klar geregelt.

Bisherige Aktivitäten der Lärminderungsplanung

- Schallimmissionsplan 1998
- Gutachten für H'heim, N'heim:
„Kaum Minderungspotential, da viele ‚klassische‘ Konzepte (Tempo 30, ÖPNV-Ausbau u.a.) bereits umgesetzt!“



Städtische Arbeitsgruppe 2002/03:

- Identifikation der „Hotspots“
- Zusammenstellung aller laufenden und geplanten lärmrelevanten Maßnahmen
- Beurteilung der Umsetzbarkeit möglicher Maßnahmen im Bereich der Hotspots

Lärmaktionsplanung: weiteres Vorgehen

Anregungen und Maßnahmenvorschläge

- Öffentliche Bezirksbeiratssitzungen und Infoveranstaltungen
- Behörden und Trägern öffentlicher Belange



Erarbeitung eines Vorentwurf zum Lärmaktionsplan -LAP
schalltechnisch-städtebauliche Wirksamkeitsanalyse



Anhörung Träger öffentlicher Belange



Beschluss zur Offenlage durch den Gemeinderat



4-wöchige öffentliche Auslegung des Entwurfs

- Möglichkeit zur Abgabe von Anregungen



Verabschiedung Lärmaktionsplans durch GR
Bekanntmachung durch Veröffentlichung
Meldung an die EU durch das Land/Bund

**Europäische Gemeinschaft
Richtlinie 2002/49/EG vom 25. Juni 2002
über die Bewertung und Bekämpfung
von Umgebungslärm (Umgebungslärmrichtlinie)**

Informationsveranstaltung für die Öffentlichkeit
Heidelberg, 11.03.2008

Thema:

Ergebnisse der Lärmkartierung

Strategische Lärmkarten Straße

Strategische Lärmkarten Schiene (Straßenbahn)

Guido Kohnen

IBK Ingenieur- und Beratungsbüro Kohnen

IBK

Gliederung

2

1. Was ist Umgebungslärm gemäß der Richtlinie?
2. Was ist kein Umgebungslärm im Sinne der Richtlinie?
3. Wie verhält sich die Umgebungslärmrichtlinie zu anderen nationalen Regelwerken?
4. Welche Lärmquellen werden im Rahmen der Lärminderungsplanung Heidelberg berücksichtigt?
5. Welche Kartenwerke gibt es?
6. Wie liest man die Karten?
7. Beispiel Kartenausschnitt Lärmkarten Berliner Straße
8. Was für Rückschlüsse lassen die Lärmkarten zu?
9. Was sind Lärmschwerpunkte/Hot-Spots

Umsetzung der Richtlinie 2002/49/EG (Umgebungslärmrichtlinie) - LAP

1. Was ist Umgebungslärm gemäß Richtlinie?

Umgebungslärm im Sinne der Richtlinie 2002/49/EG, sind unerwünschte oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, von

- Verkehrsmitteln,
- Straßenverkehr,
- Eisenbahnverkehr,
- Flugverkehr sowie
- Geländen für industrielle Tätigkeiten.

Die Richtlinie betrifft den Umgebungslärm, dem Menschen insbesondere in bebauten Gebieten, in öffentlichen Parks oder anderen ruhigen Gebieten eines Ballungsraums, in der Umgebung von Schulgebäuden, Krankenhäusern und anderen lärmempfindlichen Gebäuden und Gebieten ausgesetzt sind.

Umsetzung der Richtlinie 2002/49/EG (Umgebungslärmrichtlinie) - LAP

2. Was ist kein Umgebungslärm gemäß Richtlinie?

Die Richtlinie gilt nicht für Lärm durch Tätigkeiten

- innerhalb von Wohnungen,
- Nachbarschaftslärm,
- Lärm am Arbeitsplatz,
- Sport- und Freizeitlärm,
- Lärm, der auf militärische Tätigkeiten zurück zu führen ist.

Unter Umgebungslärm sind somit die Auswirkungen der **großräumlich wirksamen Schallquellen insbesondere des Verkehrslärms** zu verstehen.

Im Zuge der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie sollen daher **nicht** die **kleinräumigen Konflikte** untersucht werden. Auch ist es nicht beabsichtigt, **lokale Einzelphänomene** zu untersuchen.

Umsetzung der Richtlinie 2002/49/EG (Umgebungslärmrichtlinie) - LAP

3. Wie verhält sich die Umgebungslärmrichtlinie zu anderen nationalen Regelwerken?

- Kein Ersatz der nationalen Regelwerke im Rahmen von Planungs- und Genehmigungsverfahren, die ohnehin anzuwenden sind.

Umsetzung der Richtlinie 2002/49/EG (Umgebungslärmrichtlinie) - LAP

4. Welche Lärmquellen werden im Rahmen der Lärminderungsplanung Heidelberg berücksichtigt?

- Straßen ab einer Verkehrsmenge von 4.000 KFZ/24h
- Schienenstrecken (NE-Bahnen) – Straßenbahnen
- Schienenstrecken des Bundes – DB

5. Welche Lärmquellen werden im Rahmen der Lärminderungsplanung Heidelberg nicht berücksichtigt?

- Flughäfen
- IVU Betriebe

Umsetzung der Richtlinie 2002/49/EG (Umgebungslärmrichtlinie) - LAP

5. Welche Kartenwerke gibt es?

- **Lärmkarte Straße Lden**
- **Lärmkarte Straße Lnight**
- ▶ liegen vor, sind auch im internet abrufbar www.heidelberg.de

- **Lärmkarten Straßenbahnverkehr Lden**
- **Lärmkarte Straßenbahnverkehr Lnight**
- ▶ liegen vor, auch im internet abrufbar www.heidelberg.de

Umsetzung der Richtlinie 2002/49/EG (Umgebungslärmrichtlinie) - LAP

5. Welche Kartenwerke gibt es?

- **Lärmkarten Schienenstrecken des Bundes Lden**
- **Lärmkarten Schienestrecken dese Bundes Lnight**
- ▶ Erarbeitung durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA)
liegen noch nicht vor,
alle Strecken mit mehr als 60.000 Zügen / Jahr Ende 1. Quartal 2008,

Umsetzung der Richtlinie 2002/49/EG (Umgebungslärmrichtlinie) - LAP

6. Wie liest man die Karten?

Lärmindizes

Für die Darstellung der Strategischen Lärmkarten sind zwei Lärmindizes definiert:

Lden (d=day=Tag, e=evening=Abend; n=night=Nacht)

Dabei erstreckt sich der Zeitraum des **Lden** über **24 Stunden** auf

| | |
|-------------|------------------------------|
| d (day) | von 06.00 Uhr bis 18.00 Uhr, |
| e (evening) | von 18.00 Uhr bis 22.00 Uhr, |
| n (night) | von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr. |

- 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)

Umsetzung der Richtlinie 2002/49/EG (Umgebungslärmrichtlinie) - LAP

6. Wie liest man die Karten?

Lärmindizes

L_{night} (night=Nacht)

Der Beurteilungszeitraum **L_{night}** erstreckt sich über **8 Stunden**
(22.00 bis 6.00 Uhr)

Umsetzung der Richtlinie 2002/49/EG (Umgebungslärmrichtlinie) - LAP

6. Wie liest man die Karten?

Grafische Darstellung

Die Lärmpegelklassen werden in unterschiedlich farbigen 5 dB(A)-Pegelbändern dargestellt. (Farbskala ist in der Richtlinie festgelegt)

- von grün - 45 bis 50 dB(A)
- über dunkelgrün - 50 bis 55 dB(A)
- orange - 55 bis 60 dB(A)
- rot - 60 bis 65 dB (A)
- rotbraun - 65 bis 70 dB(A)
- lila - 70 bis 75 dB(A)
- bis blau - mehr als 75 dB(A)

Pegel kleiner als 55 dB(A) **Lden** und 45 dB(A) **Lnicht** werden weiß dargestellt.

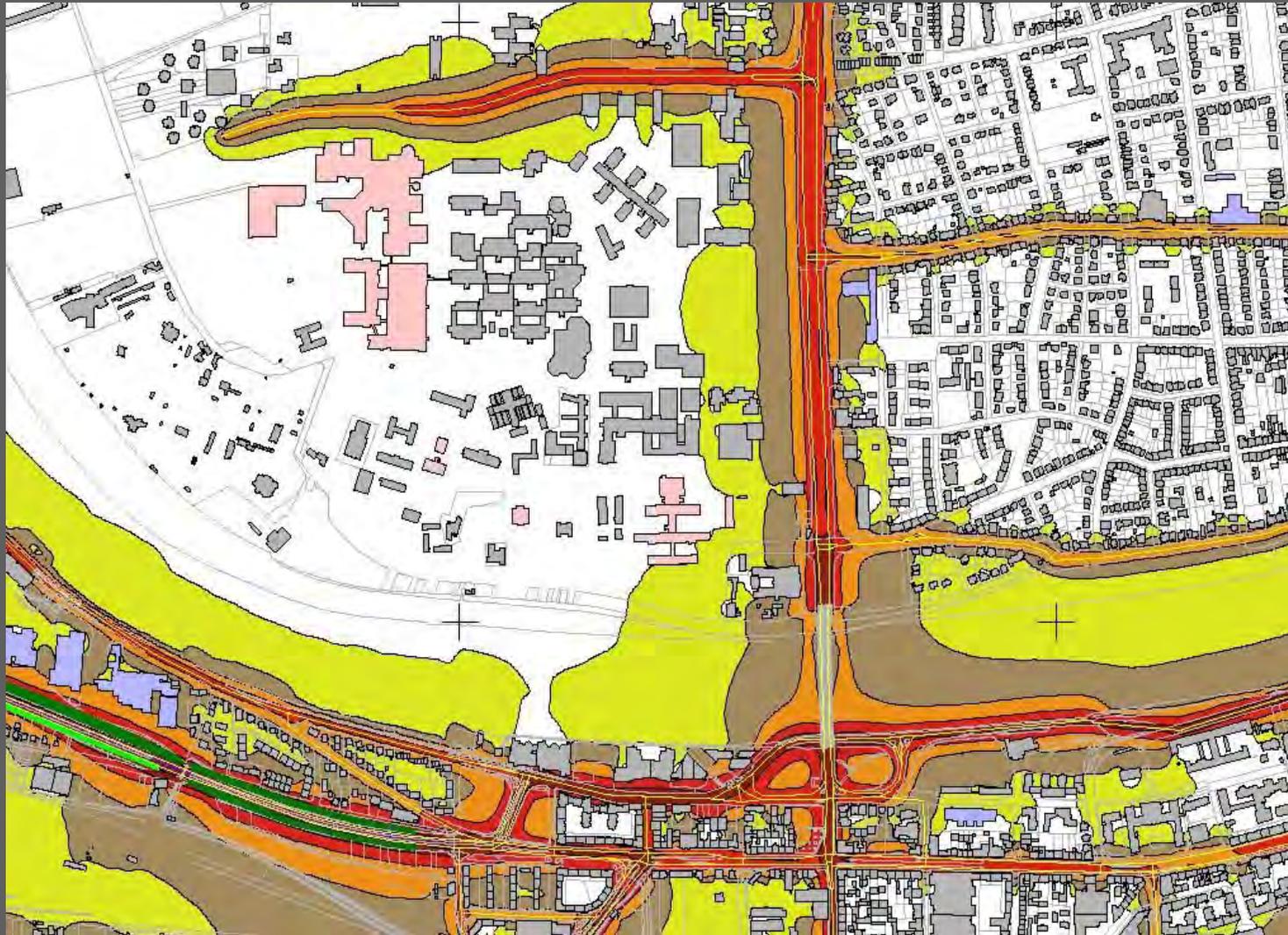
Umsetzung der Richtlinie 2002/49/EG (Umgebungslärmrichtlinie) - LAP

7. Beispiel Kartenausschnitt – Berliner Straße – Straße LDEN



Umsetzung der Richtlinie 2002/49/EG (Umgebungslärmrichtlinie) - LAP

7. Beispiel Kartenausschnitt – Berliner Straße – Straße Lnight



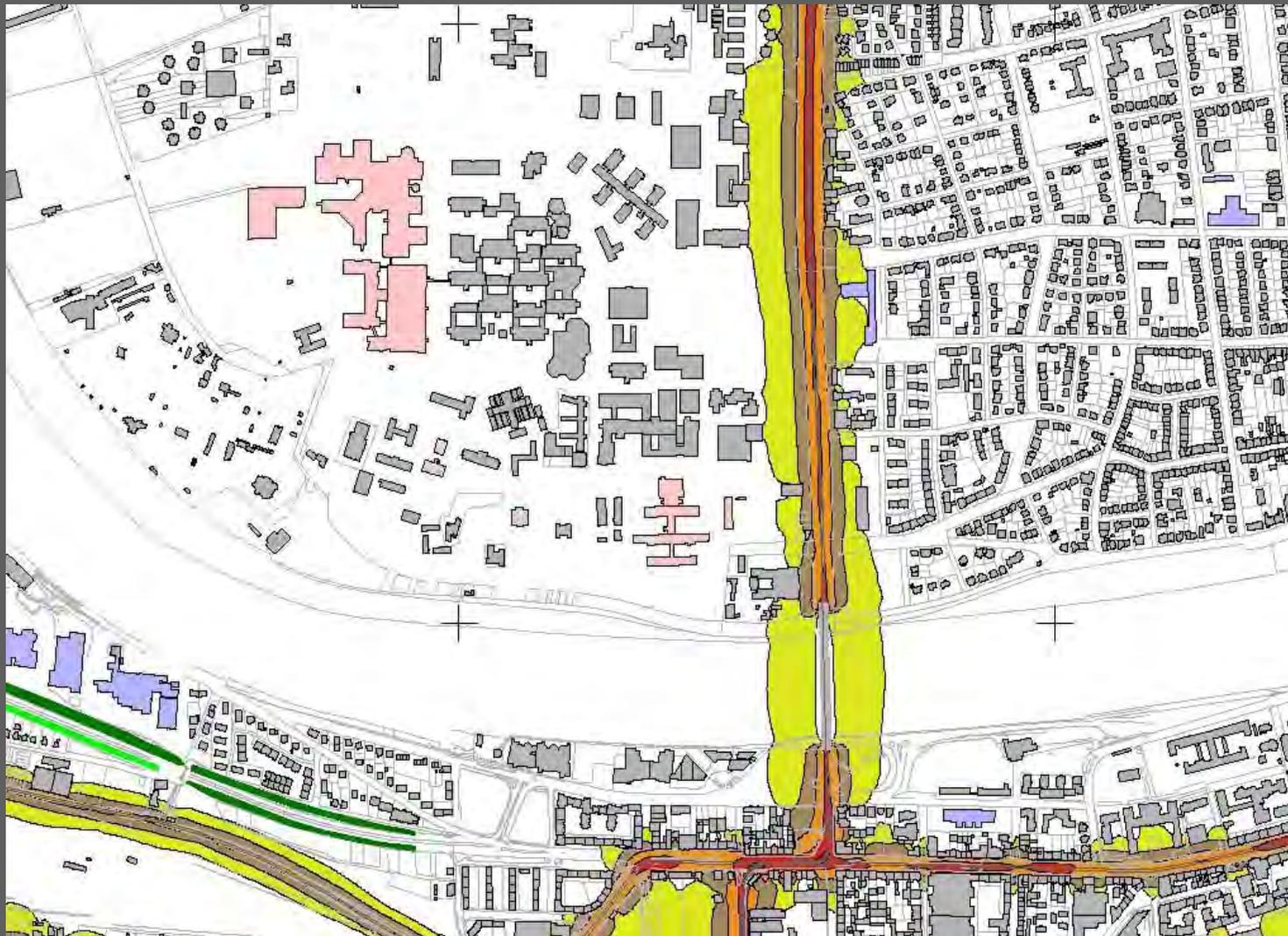
Umsetzung der Richtlinie 2002/49/EG (Umgebungslärmrichtlinie) - LAP

7. Beispiel Kartenausschnitt – Berliner Straße – Straßenbahn LDEN



Umsetzung der Richtlinie 2002/49/EG (Umgebungslärmrichtlinie) - LAP

7. Beispiel Kartenausschnitt – Berliner Straße – Straßenbahn Lnight



Umsetzung der Richtlinie 2002/49/EG (Umgebungslärmrichtlinie) - LAP

8. Was für Rückschlüsse lassen die Lärmkarten zu

Aus den Lärmkarten kann abgelesen werden, in welchem Umfang die Bürgerinnen und Bürger in Heidelberg durch Umgebungslärm betroffen ist. Man kann auf der Datengrundlage ermitteln, wo die **Lärmbrennpunkte**, **sog. Hot-Spots**, liegen und daraus schlussfolgern, wo **zukünftig Lärmschutzmaßnahmen** sinnvoller weise ansetzen.

Diese werden nachfolgend in die **Lärmaktionsplanung** eingestellt und hinsichtlich ihrer Wirksamkeit geprüft.

Die Ermittlung der Lärmschwerpunkte ist ein wichtiger Bestandteil der **nachfolgenden Lärmaktionsplanung**.

Umsetzung der Richtlinie 2002/49/EG (Umgebungslärmrichtlinie) - LAP

9. Was sind Lärmschwerpunkte / Hot-Spots?

Auf Basis der vorliegenden Lärmkarten sowie der ermittelten Zahl der belasteten Einwohner in den Lärmpegelklassen sollen Lärmschwerpunkte/Hot-Spots identifiziert und benannt werden.

Die Angaben zu Betroffenheiten erfolgen anhand der Kriterien

- Anzahl der Belasteten in den Lärmpegelklassen
- Grad der Belästigung

Umsetzung der Richtlinie 2002/49/EG (Umgebungslärmrichtlinie) - LAP

9. Was sind Lärmschwerpunkte / Hot-Spots?

Um den unterschiedlichen Grad der Belästigung der identifizierten Lärmschwerpunkte zu berücksichtigen, ist eine Prioritätenbildung vorzunehmen.

Dazu könnte z.B. in einer mehrstufigen Bewertung unterschieden werden in

- besondere Lärmbrennpunkten
- Lärmbrennpunkten und
- Lärmschwerpunkten

Für die unterschiedlichen Lärmschwerpunkte sind jeweils noch geeignete Auslösewerte, für die beiden Beurteilungszeiträume Tag (24 h) und Nacht (8 h) zu definieren.

Einheitliche verbindliche Vorgaben zur Abgrenzung entsprechender Werte gibt es noch nicht.

Lärmaktionsplanung

Maßnahmen zur Lärmvermeidung
aus Sicht der kommunalen
Verkehrsplanung

Lärmaktionsplanung

Lärmvermeidung aus Sicht der kommunalen Verkehrsplanung

Amt für Verkehrsmanagement

Polizeibehörde, Recht und Verwaltung

Mobilitätsmanagement

Verkehrsplanung

Verkehrstechnik

Lärmaktionsplanung

Lärmvermeidung aus Sicht der kommunalen Verkehrsplanung

Polizeibehörde, Recht und Verwaltung

Verkehrsrechtliche Anordnungen

- **Geschwindigkeitsbeschränkungen**
- **Verkehrsberuhigte Bereiche**
- **Einbahnstraßen**
- **Parkraumbewirtschaftung**

Lärmaktionsplanung

Lärmvermeidung aus Sicht der kommunalen Verkehrsplanung

Verkehrsmanagement

Reduzierung des Kfz-Verkehrs

- Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs
- Förderung des nicht motorisierten Verkehrs
- Bündelung auf wenigen hochbelasteten Strecken

Lärmaktionsplanung

Lärmvermeidung aus Sicht der kommunalen Verkehrsplanung

Verkehrsplanung

Straßenräumliche Gestaltung

- Querschnitt
- Material
- aktiver Lärmschutz

Lärmaktionsplanung

Lärmvermeidung aus Sicht der kommunalen Verkehrsplanung

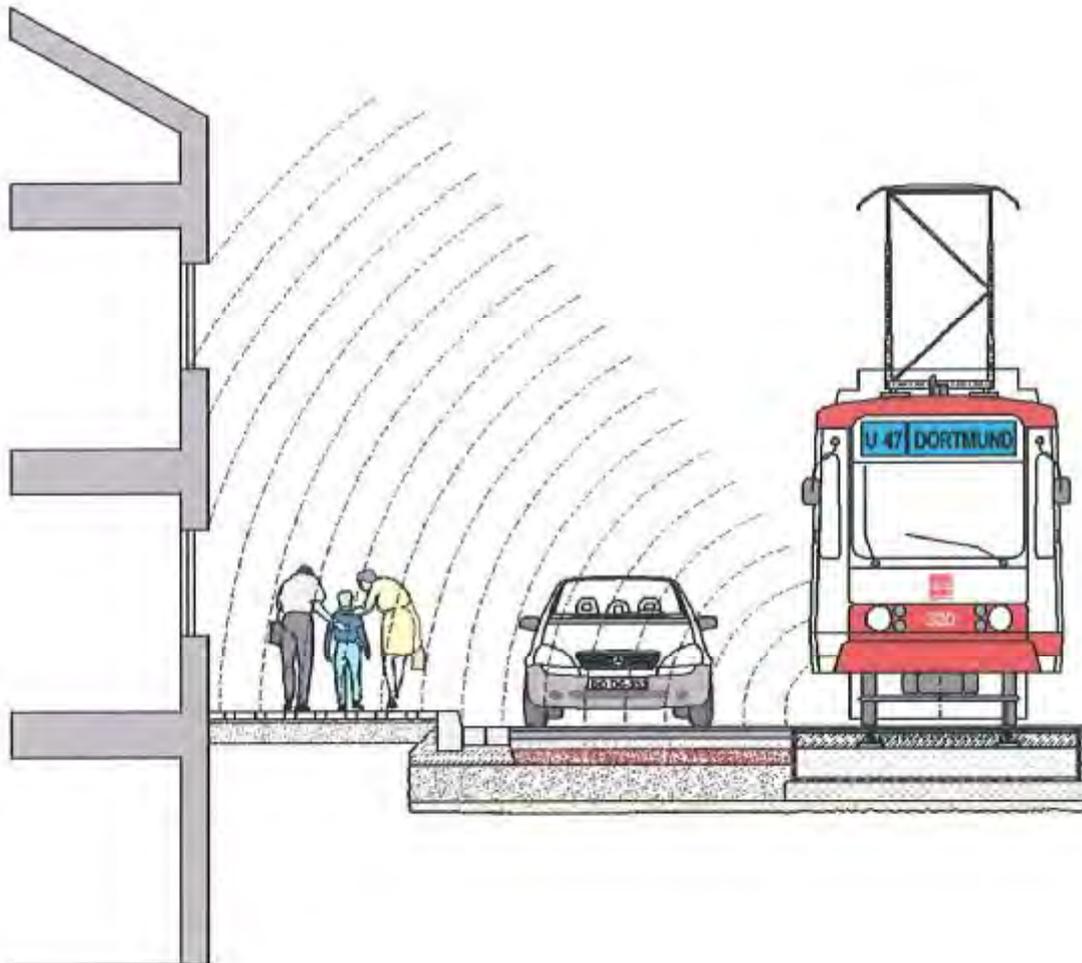
Verkehrstechnik

- **Verkehrsabhängige LSA-Schaltung**
- **Grüne Welle**

Lärmschutz an Straßenbahnen



Lärm und Erschütterungen - Luftschall

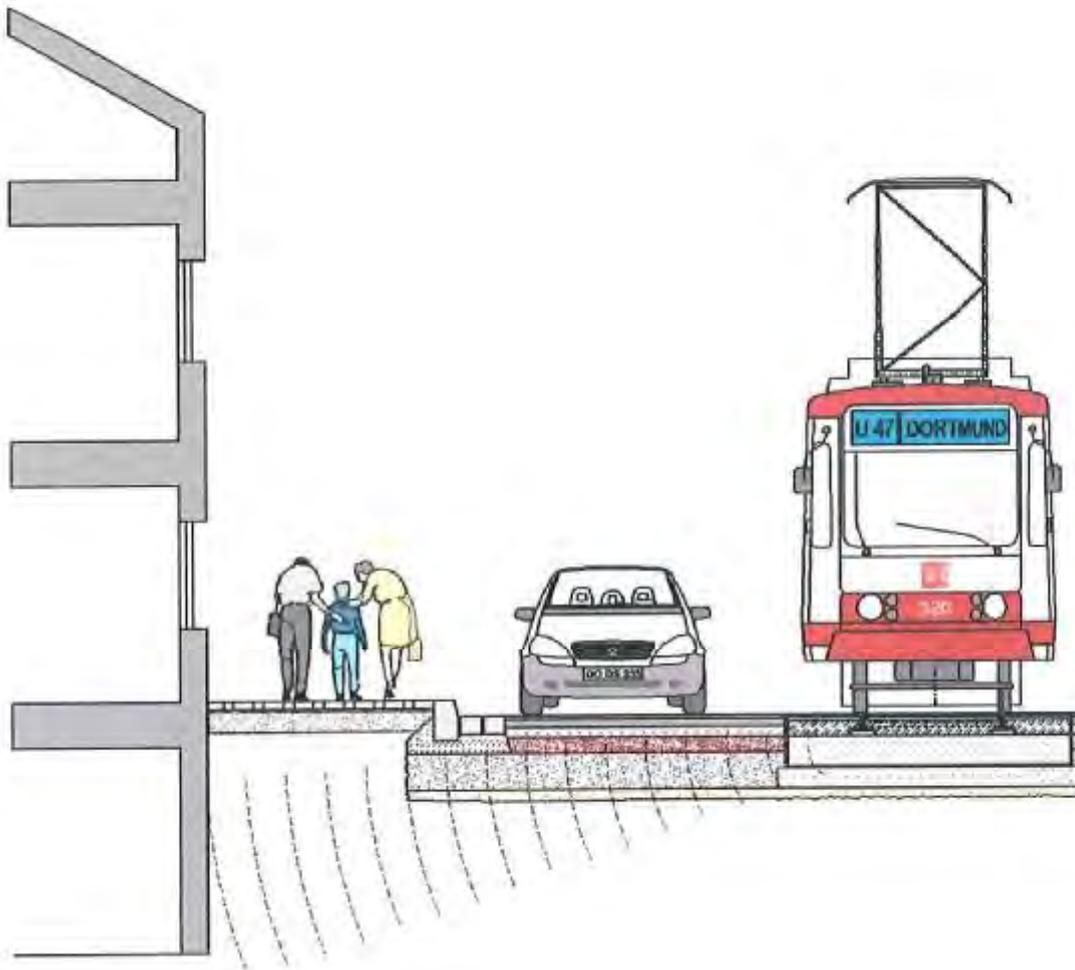


Luftschall entsteht durch das Abrollen der Räder auf den Schienen. Er wird von den Rädern und den Schienen, die in Schwingung geraten, abgestrahlt.

Lärmschutz an Straßenbahnen



Erschütterungen und Körperschall



- Erschütterungen sind Schwingungen der Gebäudedecken im Frequenzbereich von ca. 3 bis 80 Hz (fühlbar).
- Körperschall ist Schall, der sich in einem festen Medium oder an dessen Oberfläche ausbreitet.
- Sekundärluftschall ist das ‚hörbare‘ Ergebnis von Körperschall (in Räumen von Wänden und Decken abgestrahlt).

Lärmschutz an Straßenbahnen



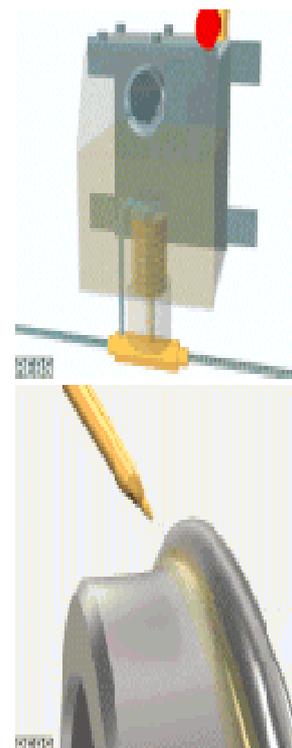
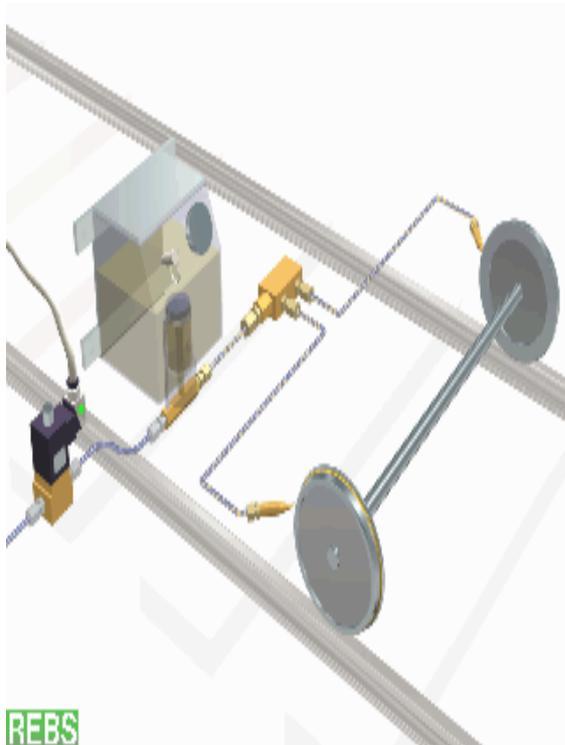
Variobahn RNV6Z



Lärmschutz an Straßenbahnen



Prinzip der Spurkranzführung



Lärmaktionsplan Heidelberg

Lärmschutz durch städtebauliche Maßnahmen

Referent: Thomas Rebel

Lärmaktionsplan Heidelberg

„In den vergangenen 50 Jahren ist die Lärmbelastung kontinuierlich gestiegen. Mit der Lärmaktionsplanung und der weiteren Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie wird eine Trendwende eingeleitet. die Entlastung gelingt nicht von Heute auf Morgen. Ein wichtiger Schritt aber wäre schon getan, wenn bereits bei Planungsvorhaben der Lärminderung größeres Augenmerk geschenkt wird. Die Lärmprävention ist die wirksamste Art der Lärmbekämpfung . Die Städte und Gemeinden sind deshalb bereits bei der Bauleitplanung, der Verkehrsplanung aber auch bei der Grünplanung gefordert und müssen den Lärmschutz noch stärker berücksichtigen.“

Ministerin Tanja Gönner

(Pressemitteilung Nr. 12/2008 vom 17.01.2008)

Lärmaktionsplan Heidelberg

Die Planungsgrundsätze für die Bauleitplanung sind in § 1 Abs. 5 und § 1 a BauGB formuliert. Dazu gehört:

- Gewährleistung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung
- Sicherung einer menschenwürdigen Umwelt
- Schutz und Entwicklung der
- natürlichen Lebensgrundlagen



Stadt

Heidelberg

Stadtplanungsamt

Lärmaktionsplan Heidelberg

Leitbild für das Verbandsgebiet des Nachbarschaftsverbands Heidelberg-Mannheim:

Für neue Siedlungsvorhaben des
Flächennutzungsplans 2015/2020 gilt u. a.:

- Priorität für Wohn- und Arbeitsstätten an S-Bahn und am schienengebundenen Personenverkehr.
- Weiterentwicklung historisch gewachsener Nutzungsmischung
- Nahversorgung bleibt in Orten und Stadtteilen integriert

Lärmaktionsplan Heidelberg

Methodik und Bearbeitung des Bebauungsplans

Die Bearbeitung eines Bebauungsplans verlangt ein vernetztes Denken und die Zusammenarbeit zwischen Fachleuten der unterschiedlichsten Disziplinen. Je nach Gegebenheit sind folgende Fachplanungen einzubeziehen:

- Boden
- Verkehr
- Immissionsschutz
- Technische Infrastruktur
- Energie
- Grün- und Freiraumplanung
- Umweltverträglichkeitsprüfung

Lärmaktionsplan Heidelberg

Lärmschutzrecht:

In den letzten Jahrzehnten wurde ein Lärmschutzrecht entwickelt , das Maßnahmen

- an der Quelle,
 - in der Raum- und Infrastrukturplanung und
 - der Verkehrslenkung
- vorsieht.

Lärmaktionsplan Heidelberg

Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg:
**„Lärmaktionsplanung – Informationen für
die Kommunen in Baden-Württemberg“:**

4.3.8 Lärmschutz durch städtebauliche Maßnahmen

„Es ist eine Aufgabe des Städtebaus, schon in der Planung vorbeugenden Schallschutz zu betreiben. Aber auch nachträglich kann durch Umplanungen verstärkter Schallschutz erreicht werden. Dabei kommen zwei wichtige Prinzipien zur Geltung: Abstand und Abschirmung.“

Lärmaktionsplan Heidelberg

Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg:
**„Lärmaktionsplanung – Informationen für die
Kommunen in Baden-Württemberg“:**

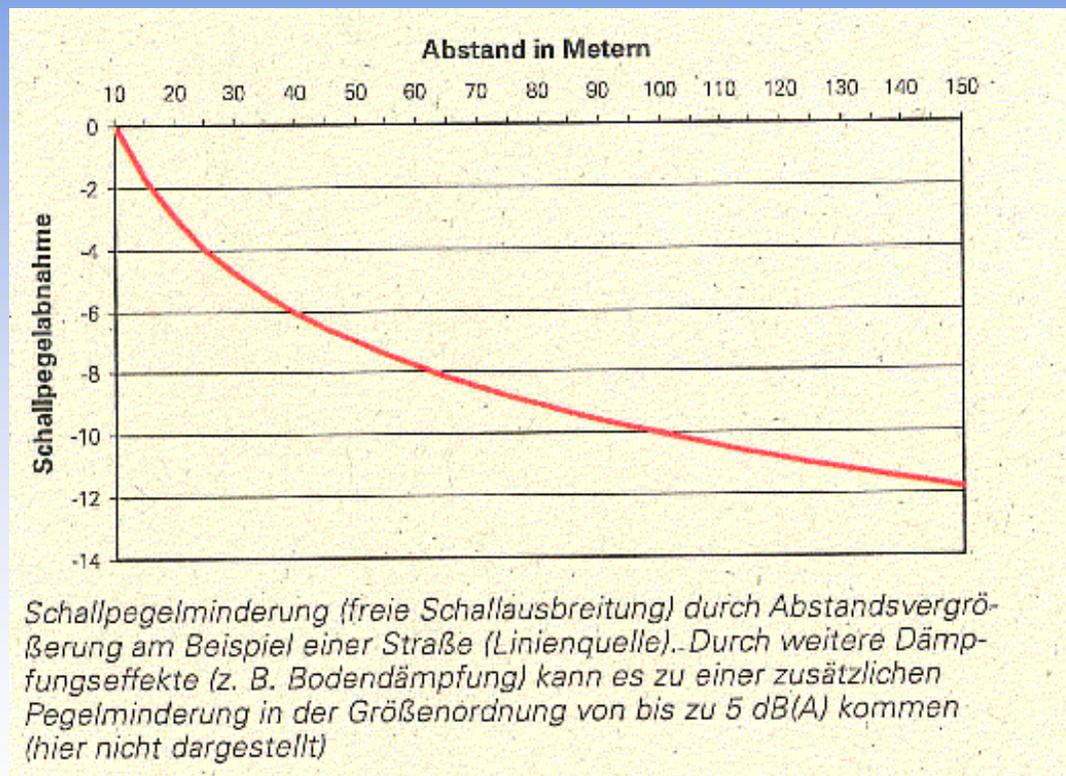
PEGELMINDERUNG DURCH ABSTAND

Wo immer es möglich ist, zwischen Lärmquelle und sensiblen Nutzungen einen ausreichenden Abstand zu realisieren, wird dies deutlich zur Lärminderung beitragen. Das folgende Diagramm zeigt, wie der Schallpegel an einer Straße mit wachsendem Abstand von der Straße abnimmt. Dabei sind keinerlei Schallschutzmaßnahmen berücksichtigt.

Lärmaktionsplan Heidelberg

Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg:

„Lärmaktionsplanung – Informationen für die Kommunen in Baden-Württemberg“:



Lärmaktionsplan Heidelberg

Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg:
**„Lärmaktionsplanung – Informationen für
die Kommunen in Baden-Württemberg“:**

Pegelminderung durch Abschirmung

Man kann die abschirmende Wirkung von Gebäudeteilen oder von ganzen Gebäuden nutzen, um Lärminderungen an anderer Stelle zu erzielen, wie folgende Beispiele zeigen:

- Durch Schließung von Baulücken entlang einer stark befahrenen Straße werden die dahinter liegenden Bereiche geschützt. Es tritt eine merkliche Lärminderung auf.

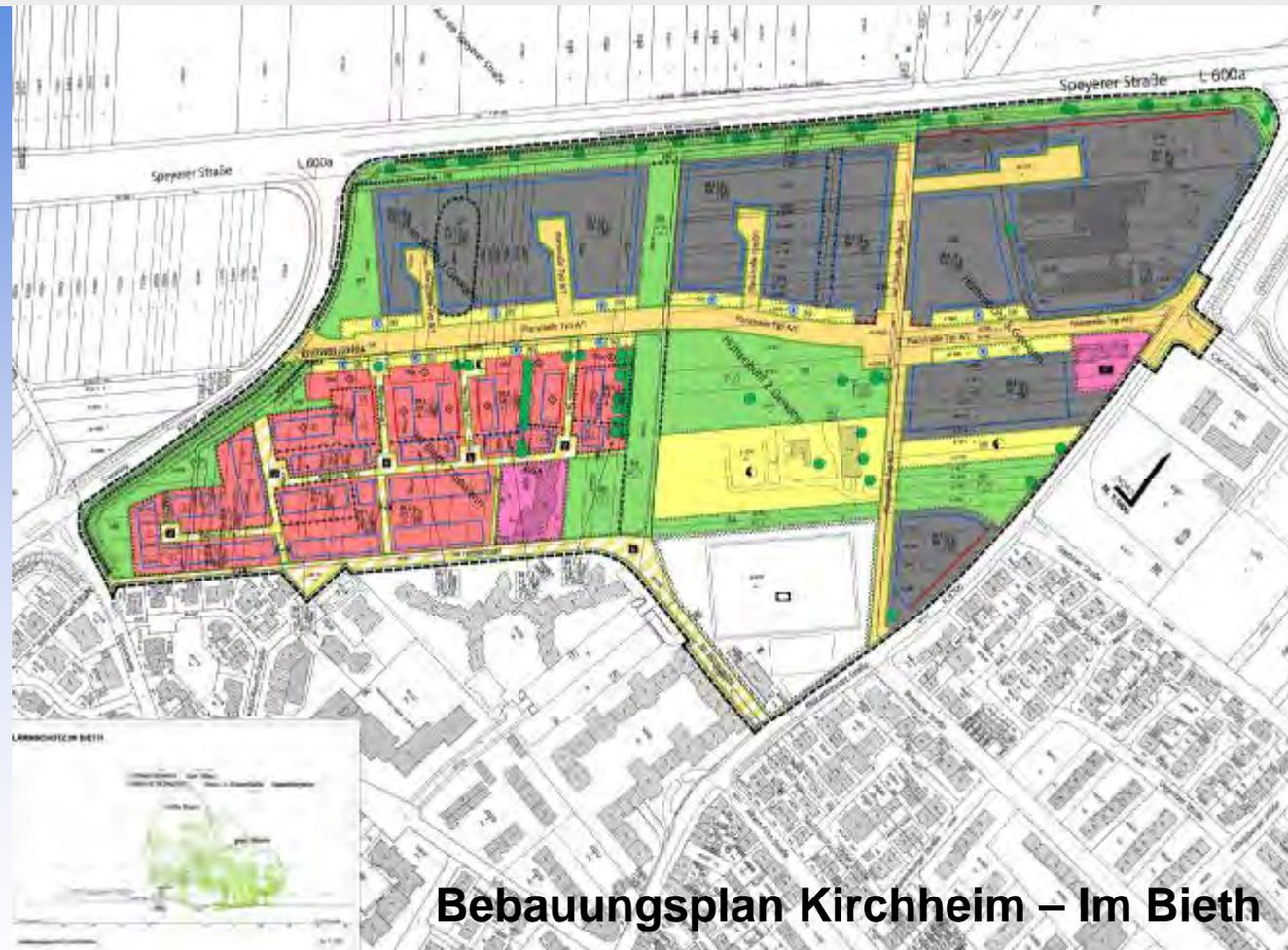
Lärmaktionsplan Heidelberg

Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg:
**„Lärmaktionsplanung – Informationen für
die Kommunen in Baden-Württemberg“:**

Pegelminderung durch Abschirmung (2)

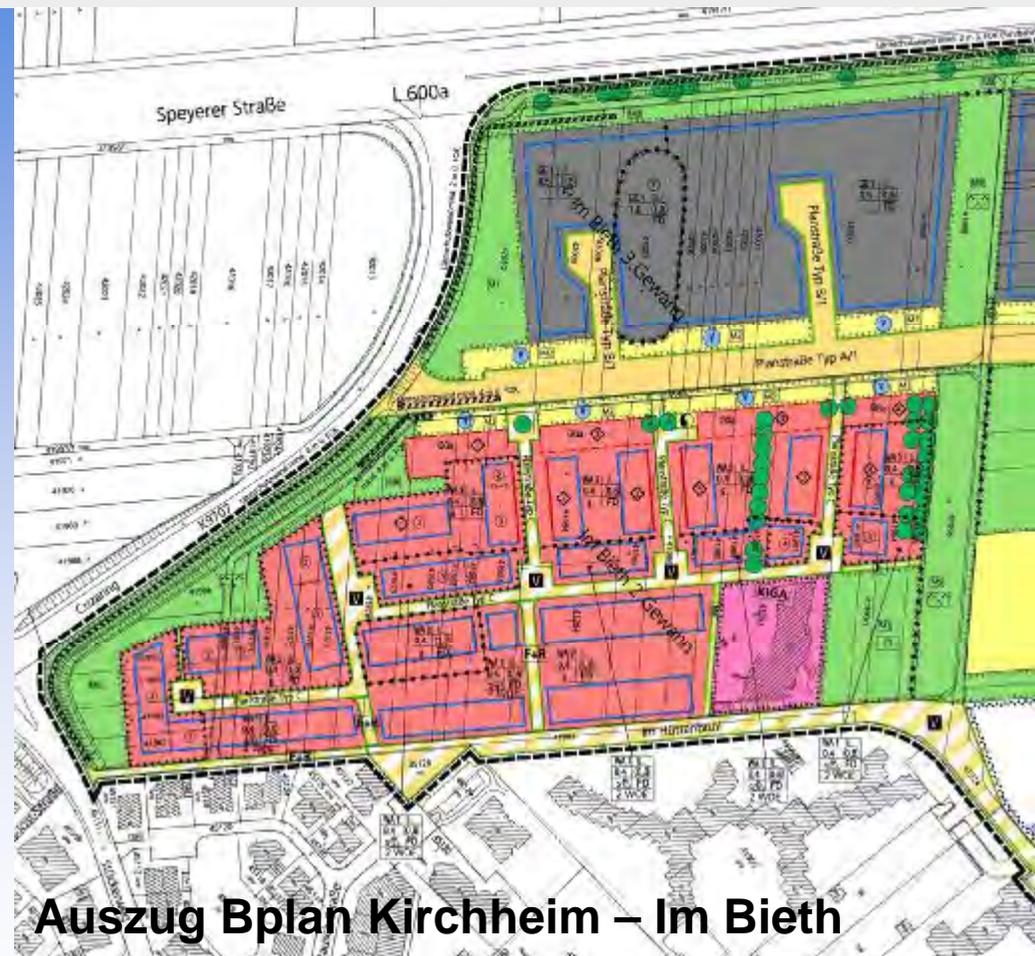
- Sensible Nutzungen können durch Gebäude mit weniger sensiblen Nutzungen abgeschirmt werden. Dabei schirmt etwa ein Bürogebäude entlang einer Straße die dahinter liegenden Wohngebäude ab.
- Durch die Gebäudeorientierung schirmt ein der Straße zugewandter Gebäudeteil die hinteren Gebäudeteile ab. Es ist daher sinnvoll, weniger lärmempfindliche Räume wie z. B. Küchen, Bäder oder Treppenträume zur Straße hin zu orientieren. Im Bebauungsplan können entsprechende Festsetzungen verankert werden.

Lärmaktionsplan Heidelberg



Bebauungsplan Kirchheim – Im Bieth

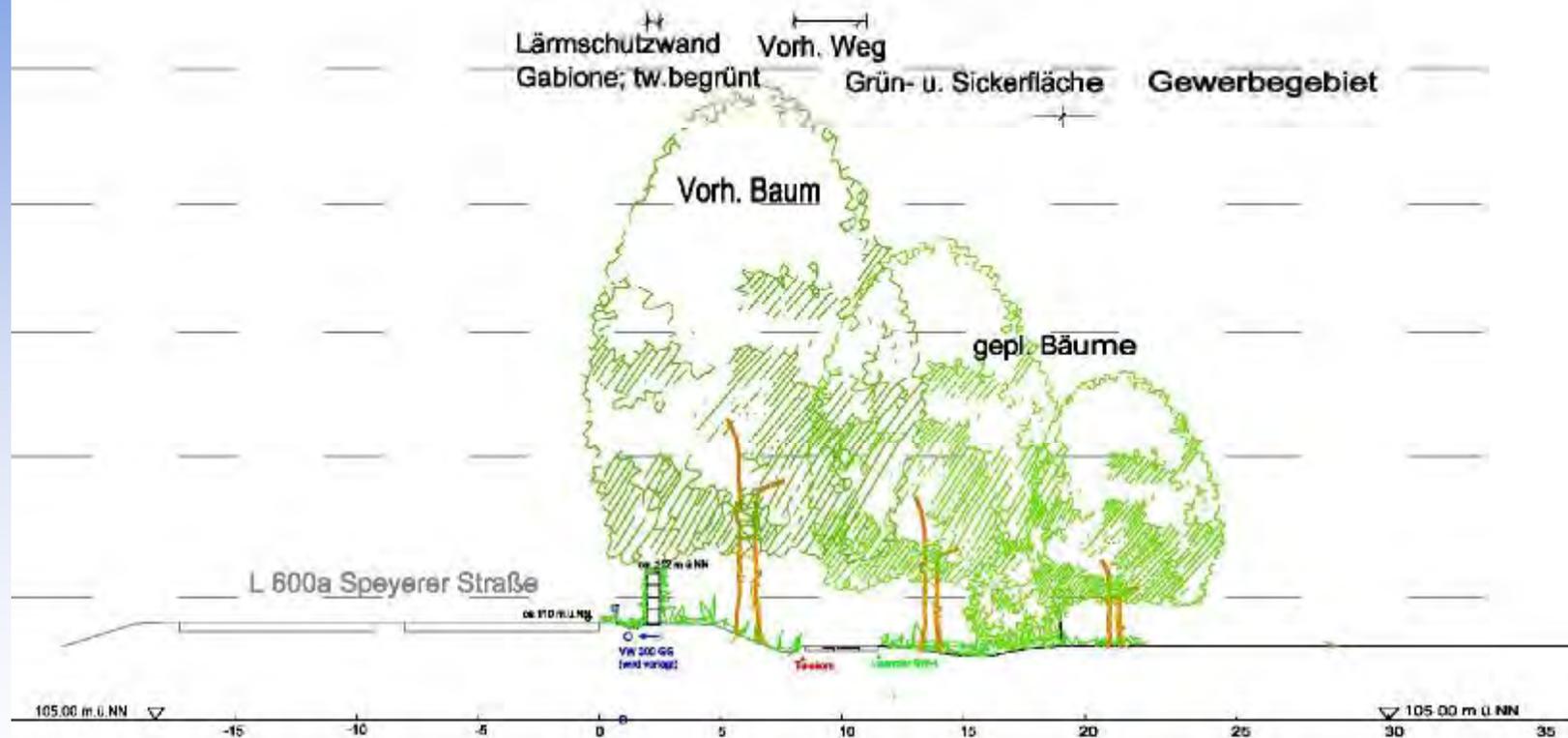
Lärmaktionsplan Heidelberg



Auszug Bplan Kirchheim – Im Bieth

Lärmaktionsplan Heidelberg

LÄRMSCHUTZ IM BIETH



Lärmaktionsplan Heidelberg

Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg:

„Lärmaktionsplanung – Informationen für die Kommunen in Baden-Württemberg“:

Bewertung: Lärmschutz durch städtebauliche Maßnahmen:

Wirkung: mittel bis groß

Aufwand für die Umsetzung: bei frühzeitiger Integration in anstehende Planungen gering

Zeitmaß: mittel- bis langfristig

Kosten: bei frühzeitiger Integration in anstehende Planungen können Kosten gering gehalten werden

Protokoll Information der Öffentlichkeit Lärmaktionsplanung Heidelberg am 11.03.2008

20.03.2008

Anlage 3 zum Protokoll: Flyer

Umgebungs­lärm

Lärmaktionsplanung

Heidelberg



Informationsveranstaltung

Über die Umsetzung der "Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlamentes und Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungs­lärm" in Heidelberg.

Mit der Umsetzung der EG-Umgebungs­lärmrichtlinie in die §§ 47a bis 47f Lärm­minderungsplanung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) erhält die Lärm­minderungsplanung eine deutlich größere Bedeutung als bisher in der kommunalen Planung.

Der Umgebungs­lärm von

- Hauptverkehrsstraßen > 3 Mio. Fahrzeuge/Jahr
- Haupteisenbahnen > 30.000 Züge/Jahr
- Großflughäfen > 50.000 Bewegungen/Jahr
- Ballungsräume > 100.000 Einwohnern

ist in **strategischen Lärmkarten** zu erfassen. In nachfolgenden Lärmaktionsplänen sind Regelungen und Maßnahmen zur Lärm­minderungsplanung zu erarbeiten.

FAQ

Welche Geräuscharten werden für Heidelberg gemäß der Richtlinie berücksichtigt?

- Straßenverkehrslärm auf allen Hauptverkehrsstraßen > 4.000 Kfz/24 Stunden
- Schienenlärm (Straßenbahnen und Schienenstrecken im Eigentum des Bundes)

Warum wird gerechnet und nicht gemessen?

Entsprechend den Vorgaben der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) sind die Lärmindizes nach Verfahren zu berechnen, die den allgemein anerkannten Regeln der Technik entsprechen.

Stellen die Lärmkarten oder der Aktionsplan eine Anspruchsgrundlage für Maßnahmen zur Lärm­minderung dar?

Es handelt sich um ein kommunal strategisches Planwerk, aus dem sich kein unmittelbarer Rechtsanspruch ableiten lässt.

Gibt es eine Auslöseschwelle für Lärm­schutzmaßnahmen?

Bisher wurde noch kein Grenzwert (Auslösewert) festgelegt. Es gibt jedoch eine Empfehlung des Umweltministeriums ab einem L_{den} von 70 dB(A) eine Aktionsplanung durchzuführen.

Wodurch kann der Lärm reduziert werden?

- aktive Maßnahmen (an der Geräuschquelle)
- passive Maßnahmen (am Einwirkungsort)
- ordnungsrechtliche Maßnahmen
- planerische Maßnahmen

Stadt Heidelberg

Amt für Umweltschutz, Gewerbeaufsicht und Energie

Postfach 105520 - 69045 Heidelberg

Fax: 06221/58 18 290

E-Mail: laermaktionsplanung@heidelberg.de

www.heidelberg.de



Falls Sie weitere Mitteilungen zur Lärmaktionsplanung möchten, füllen Sie bitte nachfolgende Felder aus:

Name:

Anschrift:

E-Mail:

**Lärmaktionsplanung
Heidelberg**

Stadt Heidelberg

Amt für Umweltschutz, Gewerbeaufsicht und Energie

Postfach 105520

69045 Heidelberg

11. März 2008, 18:00 Uhr Stadtbücherei Heidelberg

Moderation Herr Dr. Micha Hörnle, RNZ

Begrüßung

Herr Oberbürgermeister Dr. Eckart Würzner

Einführung

Sachstand in der Lärminderungsplanung

Herr Dr. Hans-Wolf Zirkwitz

Leiter des Amtes für Umweltschutz, Gewerbeaufsicht und Energie

Kurzvorträge

1. Vorstellung der Ergebnisse der Lärmkartierung

Herr Guido Kohnen

Stadtplaner, Gutachter, Berater

IBK Ingenieur- und Beratungsbüro Kohnen

2. Schnittstellen in der Verkehrsplanung und der

Stadtplanung zur Lärmkartierung, mögliche

Maßnahmen zur Lärmvermeidung und

Lärminderung aus Sicht

- der kommunalen Verkehrsplanung

Herr Jörg Fellecke

Amt für Verkehrsmanagement

- eines Maßnahmenträgers

Herr Thomas Boroffka

Rhein-Neckar-Verkehr GmbH RNV

- der Stadtplanung und Stadtentwicklung

Herr Thomas Rebel

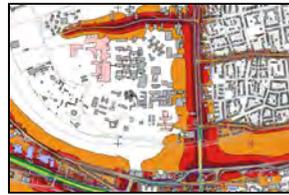
Stadtplanungsamt

Fragen und Anregungen zur Lärmaktionsplanung

Heidelberg Lärmaktionsplanung

Wo steht die Planung - Wie geht es weiter ?

Lärmkartierung Heidelberg



Die strategischen Lärmkarten für die Quellen Straße und Schiene (Straßenbahnen) liegen vor, die Ergebnisse der Kartierung der

Schienenstrecken der DB AG erfolgt durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) und werden bis Ende des 1. Quartals 2008 erwartet.

Lärmaktionsplanung Heidelberg

Anregungen und Maßnahmenvorschläge aus der Öffentlichkeit (Internet, Informationsveranstaltung)

Anregungen und Maßnahmenvorschläge

- aus öffentlichen Bezirksbeiratsitzungen
- aus der verwaltungsinternen Arbeitsgruppe und
- von Behörden und Trägern öffentlicher Belange

Erarbeitung eines Vorentwurfs zum Lärmaktionsplan – LAP
schalltechnisch-städtebauliche Wirksamkeitsanalyse

Anhörungsstermin zum LAP

ggf. Überarbeitung des LAP

Billigung des Entwurfs zum LAP zur Auslegung durch den Gemeinderat

4-wöchige öffentliche Auslegung des Entwurfs

Möglichkeit zur Abgabe von Anregungen

Fertigstellung des Lärmaktionsplans

Meldung an die EU und Bekanntmachung durch Veröffentlichung

Meine Anregungen für den Lärmaktionsplan Heidelberg

Ich wohne im Stadtteil:

Genauere Straßenanschrift (freiwillige Angabe)

Ich fühle mich belästigt durch:

Straßenverkehrslärm der

(Straßenname)

Schienenverkehrslärm

Straßenbahn

Strecken der DB

Nähere Angaben zu den Belästigungen

Vorschläge zur Lärminderung

