

Stadt Heidelberg

Federführung:

Dezernat I, Amt für Umweltschutz, Gewerbeaufsicht und Energie

Beteiligung:

Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Dezernat II, Stadtplanungsamt

Dezernat II, Tiefbauamt

Betreff:

Offenlage des Lärmaktionsplan-Entwurfs

Beschlussvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Umweltausschuss	21.04.2010	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	28.04.2010	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Gemeinderat	20.05.2010	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Der Umweltausschuss und der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss empfehlen dem Gemeinderat folgenden Beschluss:

1. *Der Gemeinderat stimmt dem Entwurf des Lärmaktionsplans zu.*
2. *Der Gemeinderat beschließt die öffentliche Auslegung des Lärmaktionsplan-Entwurfs.*

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
A 01	Aktionsbereiche und Prioritäten
A 02	Tabelle der Maßnahmen
A 03	Maßnahmenplan Straße für die Aktionsbereiche 1. Priorität
A 04	Lärmaktionsplan Heidelberg 2009 (Gesamtbericht)
A 04.1	Lärmaktionsplan Heidelberg 2009: Unteranlagen 16.1
A 04.2	Lärmaktionsplan Heidelberg 2009: Unteranlagen 16.2
A 04.3	Lärmaktionsplan Heidelberg 2009: Unteranlagen 16.3.1
A 04.4	Lärmaktionsplan Heidelberg 2009: Unteranlagen 16.3.2
A 04.5	Lärmaktionsplan Heidelberg 2009: Unteranlagen 16.4
A 04.6	Lärmaktionsplan Heidelberg 2009: Unteranlagen 16.5
A 04.7	Lärmaktionsplan Heidelberg 2009: Unteranlagen 16.6
A 04.8	Lärmaktionsplan Heidelberg 2009: Unteranlagen 16.7
A 04.9	Lärmaktionsplan Heidelberg 2009: Unteranlagen 16.8

A. 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.
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.
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

B. Begründung:

Stand der Lärmaktionsplanung

Als Ballungsraum mit mehr als 100.000 Einwohnern muss die Stadt Heidelberg einen Lärmaktionsplan entsprechend den Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie erstellen. Nach der Vorlage der Lärmkartierungen (Drucksache 0132/2007/IV, Drucksache 0015/2008/IV), der Durchführung der Öffentlichkeitsbeteiligung (Drucksache 0049/2008/IV) und der Sammlung möglicher Lärminderungsmaßnahmen in mehreren Sitzungen der städtischen Arbeitsgruppe wurde dem Umweltausschuss am 28.01.09 und dem Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss am 03.03.09 der Entwurf eines Maßnahmenplans zur Minderung des Straßenverkehrslärms vorgestellt (Drucksache 0004/2009/IV). Auch für den Straßenbahnverkehr wurden die Abschnitte mit erhöhten Lärmimmissionen identifiziert und die RNV als Mitglied der AG Lärmaktionsplanung um Nennung möglicher Minderungsmaßnahmen gebeten.

Nach den Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie wurden für alle Maßnahmen – soweit die Lärminderung bilanzierbar ist – von IBK Ingenieur- und Beratungsbüro Diplom-Ingenieur Guido Kohnen Wirksamkeitsanalysen durchgeführt und gegebenenfalls Kosten ermittelt.

Aktionsbereiche

Straßen- und Straßenbahnverkehr

Nach den Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie wurden Aktionsbereiche 1. Priorität definiert, für die Maßnahmen im Lärmaktionsplan vorzuschlagen sind. Beim Straßenverkehrslärm handelt es sich um Abschnitte von klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- oder Kreisstraßen) mit einem Verkehrsaufkommen von mindestens 16.400 Fahrzeugen pro Tag, an denen die vom Umweltministerium Baden-Württemberg empfohlenen Auslösewerte von 70 dB(A) für den Lärmindex L_{DEN} (ganztags mit Zuschlägen für den Abend und die Nacht) und/oder von 60 dB(A) für den Lärmindex L_{Night} (nur Nachtzeitraum von 22 bis 6 Uhr) überschritten werden und bei denen Wohn- oder sonstige lärmsensible Nutzungen betroffen sind.

Aus der Lärmkartierung für die Straßenbahn ergeben sich ebenfalls Aktionsbereiche 1. Priorität, die definiert sind als Abschnitte von „nichtbundeseigenen Bahnen“ (NE-Bahnen, in Heidelberg die OEG) mit mehr als 60.000 Zügen pro Jahr oder 165 Zügen pro Tag, an denen die vom Umweltministerium Baden-Württemberg empfohlenen Auslösewerte überschritten werden und bei denen Wohn- oder sonstige lärmsensible Nutzungen betroffen sind.

Nach Überprüfung der aktuellen Verkehrszahlen verbleiben die folgenden Aktionsbereiche 1. Priorität (vergleiche Anlage 1):

- A_strasse_01 Dossenheimer Landstraße (Straße und Straßenbahn/OEG)
- A_strasse_02 Hans-Thoma-Platz (Straße und Straßenbahn/OEG)
- A_straba_03 Rottmannstraße (nur Straßenbahn/OEG)
- A_straba_04 Brückenstraße (nur Straßenbahn/OEG)
- A_straba_05 Kurfürsten-Anlage (nur Straßenbahn/OEG)
- A_strasse_06 Schlierbacher Landstraße (nur Straße)
- A_strasse_07 Schlierbacher Landstraße (nur Straße)
- A_strasse_08 Vangerowstraße (nur Straße)
- A_strasse_13 Czernyring (nur Straße)
- A_strasse_14 Mittermaierstraße (nur Straße)
- A_strasse_18 Am Hackteufel (nur Straße)
- A_strasse_19 Rohrbacher Straße (Weststadt – nur Straße)
- A_strasse_25 Karlsruher Straße (nur Straße)

Fernbahnverkehr

Für den Fernbahnverkehr wurden die der Kartierung des Eisenbahnbundesamts zu Grunde liegenden Ausgangsdaten noch nicht freigegeben, so dass eine Lärmaktionsplanung für den Schienenverkehrslärm (Fernbahn) nach den Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie zum jetzigen Stand nicht möglich ist. Allerdings ist darauf hinzuweisen, dass fünf kritische Streckenabschnitte der Fernbahn in Heidelberg bereits im Rahmen des Bundes-Lärmsanierungsprogramms bearbeitet wurden (Streckenabschnitte Heidelberg-Königsstuhl – zwischen Czerny-Brücke und Eingang Königstuhltunnel - und Heidelberg-Kirchheim südlich der Bürgerbrücke) oder zurzeit bearbeitet werden (Streckenabschnitte Ochsenkopf und Bahnhof Pfaffengrund/Wieblingen sowie der Streckenabschnitt Schlierbach), so dass auch unabhängig von der Lärmaktionsplanung eine Verbesserung für die betroffenen AnwohnerInnen zu erwarten ist.

Maßnahmen

Zur Minderung des Straßenverkehrslärms waren von der städtischen Arbeitsgruppe Lärmaktionsplanung folgende Maßnahmen vorgeschlagen worden (vergleiche Anlage 2 und Anlage 3):

- 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

Zur Minderung des Straßenbahnlärms liegen folgende Vorschläge der RNV vor:

- M8: Gleissanierung
- M9: barrierefreier Ausbau der Haltestellen
- M10: technische Maßnahmen an der Fahrzeugflotte.

Wirksamkeitsanalysen

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

Sowohl bei Berechnungen nach VBUS, der mit der Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie eingeführten "Vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen", als auch nach RLS90, der nach deutschem Recht gültigen Berechnungsvorschrift „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“, ergibt sich für eine Geschwindigkeitsbeschränkung nachts in allen Aktionsbereichen eine Lärminderung von mindestens 2,1 dB(A). Damit wird auch der verkehrsrechtlich erforderliche Nachweis der Wirksamkeit der Maßnahme nach der Lärmschutz-Richtlinien-StV erbracht, um als untere Verkehrsbehörde Beschränkungen "zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen" nach § 45 Absatz 1 Ziffer 3 in Verbindung mit § 45 Absatz 1 b Ziffer 5 StVO vornehmen zu können.

Auch wenn die Wirksamkeit der nächtlichen Geschwindigkeitsbeschränkungen durch die maßgeblichen Berechnungsmethoden eine erforderliche Lärminderung von mindestens 2,1 dB(A) (nach RLS90) belegt haben, muss die Stadt Heidelberg als untere Verkehrsbehörde die Entscheidung nach pflichtgemäßen Ermessen treffen.

Eine besondere Situation liegt in den Aktionsbereichen vor, in denen ein Straßenbahngleis in der Fahrbahn verläuft. Dies ist bei den Aktionsbereichen Dossenheimer Landstraße, Hans-Thoma-Platz und Karlsruher Straße der Fall. Hier wäre auch die Straßenbahn von der Geschwindigkeitsbeschränkung betroffen. Die RNV GmbH teilt in einer schriftlichen Stellungnahme dazu mit, dass sich bei Umsetzung der Maßnahme für die Taktung der Fahrten nach 22 Uhr bzw. vor 6 Uhr eine Verzögerung von circa 40 Sekunden pro Abschnitt ergibt, die nicht durch eine Fahrplananpassung ausgeglichen werden könnte, so dass der Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeugs (geschätzte Beschaffungskosten: circa 2,5 bis 3 Mio. Euro) erforderlich wäre. Daher soll die Maßnahme in den betroffenen Aktionsbereichen nicht umgesetzt werden und es wurde für diese Abschnitte auch keine weitere Analyse vorgenommen.

Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass auf dem Czernyring, der Mittermaierstraße und der Schlierbacher Landstraße auch Busse des ÖPNV verkehren, denen ein Nachteil durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung entsteht. Hinzu kommt, dass der meist mehrspurige Ausbau dieser Straßen und die entsprechende Verkehrsbedeutung gegen eine Beschränkung -

unabhängig von der zu erwartenden geringen Akzeptanz der Verkehrsteilnehmer - sprechen. Ähnliche Verhältnisse liegen auch bei der Vangerowstraße (B 37) vor.

Unter Abwägung aller Gesichtspunkte hält das Amt für Verkehrsmanagement als untere Verkehrsbehörde die Anordnung einer nächtlichen Geschwindigkeitsbeschränkung in den o.g. Straßen für kritisch, zumal sie noch dem Zustimmungsvorbehalt des Regierungspräsidiums Karlsruhe als höhere Verkehrsbehörde unterliegt. Eine abschließende Beurteilung ist erst möglich, wenn der vom Innenministerium Baden-Württemberg angekündigte Erlass zum Thema Lärmschutzmaßnahmen nach RLS90 vorliegt (war bis Ende 2009 angekündigt).

Die Umsetzung der Maßnahme wird daher nur für den Aktionsbereich Rohrbacher Straße (Weststadt) vorgeschlagen.

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

Aufgrund des in allen Aktionsbereichen relativ geringen nächtlichen LKW-Verkehrsaufkommens ergab die Wirkungsanalyse Lärminderungen von weniger als 1 dB(A). Damit ist die Maßnahme nicht ausreichend wirksam und verkehrsrechtlich aus den oben genannten Gründen nicht umsetzbar. Sie wird daher im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht weiter verfolgt.

M3: Austausch des Fahrbahnbelags durch besonders lärmindernden Belag

Zum Zeitpunkt der Erstellung des ersten Lärmaktionsplan-Entwurfs Ende 2008 gab es nur ungenügende Erkenntnisse zu lärmoptimiertem Asphalt (LOA 5D). Langjährige Erfahrungen lagen lediglich zu offenporigem Asphalt (OPA – „Flüsterasphalt“) vor, der erst bei durchschnittlichen Fahrgeschwindigkeiten von mehr als 80 km/h lärmmindernde Eigenschaften hat und daher als Lärmschutzmaßnahme im innerstädtischen Bereich nicht in Frage kommt. Daher wurde im Plan-Entwurf der Austausch des Fahrbahnbelags durch Splitt-Mastix-Asphalt (SMA) vorgeschlagen. Rechnerisch ergibt sich nur dann eine Lärminderung, wenn der SMA Pflasterbelag ersetzt.

Tatsächlich wirkt sich jede Belagserneuerung meist lärmmindernd aus, da auch ältere SMA-Beläge durch höhere Rauigkeit und Unebenheiten punktuell mehr Lärm erzeugen. Die vorgeschriebenen Rechenverfahren sehen jedoch keinen Ab- oder Zuschlag aufgrund des Belagsalters vor, so dass die durch Belagserneuerung erzielte Lärminderung in der Lärmkartierung nicht dargestellt werden kann.

Mittlerweile liegen erste Erfahrungen mit LOA 5D vor. So hat die Stadt Düsseldorf seit 2007 auf mehreren stark belasteten Straßenabschnitten den alten SMA mit LOA 5D ersetzt und mehrfach die Schallimmission gemessen. Im Vergleich zu Messungen vor dem Einbau ergaben sich bei Tempo 50 km/h Pegelminderungen von 4 dB(A).

Die in Düsseldorf eingesetzte Bauweise der LOAD (Lärm-optimierte Asphalt-Deckschicht) ist keine Regelbauweise und bedarf daher der besonderen Überwachung des Mischgutes und des Einbaus. Technisch und wirtschaftlich sinnvolle Streckenabschnitte sollten mindestens eine Länge von circa 250m haben. Die Bauweise ist im Gegensatz zu offenporigen Asphaltdeckschichten auch Innerorts gut einsetzbar.

Sinnvoll ist die Lärmsanierung vor allem bei großflächigen Baulosen, bei denen ohnehin eine Sanierung aus bautechnischen Gründen ansteht. Hier kommt auch der rechnerisch nicht ansetzbare Effekt der Lärmreduktion durch die Behebung von Fahrbahnschäden zum Tragen.

Die Maßnahme ist umsetzbar in den Aktionsbereichen Dossenheimer Landstraße und Hans-Thoma-Platz - hier jedoch nur im Zusammenhang mit einer Sanierung der Straßenbahngleise - sowie bei Erneuerungen der Vangerowstraße und der Mittermaierstraße. (mittelfristig nicht vorgesehen).

M4: verstärkte Geschwindigkeitskontrollen

Geschwindigkeitskontrollen führen gegenüber der Lärmkartierung 2007 zu keiner darstellbaren Lärminderung. Sie sollen die Einhaltung der bestehenden Geschwindigkeitsbegrenzung sicherstellen und insbesondere nachts zu beobachtende zusätzliche Lärmimmissionen durch zu hohe Fahrgeschwindigkeit und Beschleunigungsgeräusche verhindern. Schwerpunkte der Geschwindigkeitskontrollen sind die Stadteinfahrten (Aktionsbereiche Dossenheimer Landstraße, Schlierbacher Landstraße, Karlsruher Straße).

M5: bauliche Möglichkeiten zur Stärkung des Radverkehrs

Die Maßnahme M5: „bauliche Möglichkeiten zur Stärkung des Radverkehrs“ bezieht sich im Wesentlichen auf bestehende Planungen. Die dadurch bedingte Minderung des motorisierten Individualverkehrs ist, wie die Lärminderungswirkung, gering und schwer schätzbar, so dass eine quantitative Analyse nicht möglich ist.

M6: Sonderprojekt Neckarufertunnel

Auf der Grundlage der Verkehrszahlen für den Analyse-Nullfall ohne Neckarufertunnel und für den Planfall mit Neckarufertunnel wurde auch für den geplanten Neckarufertunnel und die spätere Neckaruferpromenade eine Analyse der zu erwartenden Lärmsituation durchgeführt. Hierzu wurden die Verkehrsmengen des Analyse-Nullfalls und des Planfalls verglichen und die emissionsseitige Minderung des Straßenverkehrslärms berechnet. Für den östlichen und mittleren Teil des Neckarufertunnels (von Ostportal bis Stadthalle) wurde eine Pegelminderung bis zu circa 10 dB(A) ermittelt. Die Pegelminderung für den westlichen Teil des Neckarufertunnels (von Stadthalle bis Westportal) beträgt circa 2,5 dB(A). Da die Maßnahme jedoch unabhängig von der Lärmaktionsplanung geplant wird, sind die Ergebnisse der Lärmprognose nur nachrichtlich aufgeführt. Sie ersetzen nicht ein für die immissionsschutzrechtliche Bewertung erforderliches Lärmgutachten.

M7: Schallschutzfensterprogramm

Die Maßnahme zielt auf den Lärmschutz im Gebäude und hat keine Auswirkung auf den Außenpegel, der in der Lärmkartierung dargestellt wird.

M8: Gleissanierung und M9: barrierefreier Ausbau der Haltestellen

Gleissanierung und Haltestellen-Ausbau ist nach jetzigem Stand für den Aktionsbereich Dossenheimer Landstraße mittelfristig vorgesehen, für die Kurfürsten-Anlage 2010-2013. Für Hans-Thoma-Platz, Rottmannstraße und Brückenstraße ist aufgrund des geringen Alters (letzte Sanierung 2007) mittelfristig keine Sanierung geplant.

Die von der RNV vorgeschlagene Maßnahme Gleissanierung führt zu einer spürbaren Lärminderung, die jedoch mit dem vorgegebenen Rechenverfahren nicht direkt nachweisbar ist.

M10: technische Maßnahmen an der Fahrzeugflotte

Die „technischen Maßnahmen“ beziehen sich auf die kontinuierliche Erneuerung der Fahrzeugflotte. Neue Fahrzeuge, zum Beispiel die aktuell von der RNV beschafften RNV8-Variobahnen, zeichnen sich durch lärmindernde Eigenschaften wie verbesserte Federung und tiefgezogene Radkästen aus.

Alle genannten Maßnahmen beziehen sich auf die unabhängig von der Lärmaktionsplanung bestehende Planung der RNV.

Kosten

Eine Kostenschätzung wurde nur für die Maßnahmen durchgeführt, die ausschließlich aufgrund der Lärmaktionsplanung umgesetzt werden sollen. Für alle Maßnahmen, die aus bestehenden Planungen übernommen wurden (M5 bauliche Möglichkeiten zur Stärkung des Radverkehrs, M6 Sonderprojekt Neckarufertunnel sowie Maßnahmenvorschläge M8, M9, M10 der RNV für die OEG), fallen nur Projekt-eigene Kosten an.

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

Direkte Kosten der Maßnahme resultieren aus der Beschilderung der Straßenabschnitte. Es fallen Kosten von circa 350 Euro pro Schild an. Je nach Länge und Anzahl der einmündenden Straßen sind 2 bis 12 Schilder pro Aktionsbereich erforderlich, d.h. bei vollständiger Umsetzung der Maßnahme ist mit Gesamtkosten von circa 11.000 Euro zu rechnen.

Kosten M3: Austausch des Fahrbahnbelags durch besonders lärmindernden Belag

Solange nur herkömmlicher SMA für die Belagssanierung verwendet wird, fallen keine der Lärmaktionsplanung zuzurechnenden Mehrkosten an. Bei Verwendung von lärmoptimiertem Asphalt (LOA) sind – einer Gemeinderatsvorlage der Stadt Düsseldorf vom September 2008 zufolge – Mehrkosten von 1 Euro pro Quadratmeter anzusetzen.

Nach Einschätzung des Tiefbauamts sind die Mehrkosten von 1- 3 Euro/m² realistisch, sofern keine reine Deckenerneuerung, sondern auch eine Erneuerung der Binderschicht ansteht und das Baulos nicht zu klein ist. Genauere Angaben können erst gemacht werden, wenn eigene Erfahrungen vorliegen. Im Verhältnis zur Gesamtsumme – circa 35 Euro/m² bei Belagserneuerung ohne Austausch der Tragschicht, davon circa 10 Euro/m² Materialkosten - ist der Aufwand vertretbar.

Kosten M4: verstärkte Geschwindigkeitskontrollen

Diese Maßnahme bezieht sich insbesondere auf die drei Stadteinfahrten Dossenheimer Landstraße, Karlsruher Straße und Schlierbacher Landstraße. Hier wird vorgeschlagen jeweils ein stationäres Geschwindigkeitskontrollgerät aufzustellen. Für ein Kontrollgerät mit Mast und digitalem Einschub ist mit Kosten von circa 65.000 Euro zu rechnen. Stationäre Anzeigeräte ohne Erfassung („aktive Verkehrserziehung“) sind mit Kosten von circa 2.500 Euro wesentlich billiger und können auch gemietet oder geleast werden.

Kosten M7: Schallschutzfensterprogramm

Um das Wohnen 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. Das Programm umfasste fünf Teilprogramme mit unterschiedlichen räumlichen Schwerpunkten und lief von 1988 bis 1999. Bezuschusst wurden die förderfähigen Kosten zu 75 Prozent, jedoch maximal 1.500 Deutsche Mark. Der Bewilligungsrahmen umfasste insgesamt circa 4,5 Mio. Deutsche Mark bei einer Gesamtzahl von 9.863 förderfähigen Fenstern, die etagengenau ermittelt wurden. Tatsächlich gefördert wurden in der Gesamtlaufzeit davon weniger als 30 Prozent. In den fünf Programmteilen waren alle jetzigen Aktionsbereiche erster Priorität enthalten. Bei der Kostenschätzung für eine Neuauflage des Programms wären die bereits geförderten Fenster abzuziehen.

Bei der Neuauflage eines kommunalen Schallschutzfenster-Programms handelt es sich um eine freiwillige, nicht rechtlich geforderte Maßnahme der Stadt. Die Maßnahme steht 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 wurden, wird das Umweltamt und das Baurechtsamt auf der Basis des alten Förderprogramms sowie der Ergebnisse der aktuellen Lärmkartierung die förderfähigen Fenster und den Mittelbedarf feststellen. Die Ziele einer Förderung sind im Kontext zu den weiteren Wohnbauförderkomponenten inhaltlich und im Hinblick auf den Mittelbedarf zu entwickeln.

Weiteres Vorgehen / Zeitplan

Für den Lärmaktionsplan Heidelberg zu den Aktionsbereichen 1. Priorität („Aktionsplan 1. Stufe“) stehen entsprechend den gesetzlichen Anforderungen noch folgende Arbeitsschritte aus:

- Beschluss zur Offenlage durch den Gemeinderat und anschließende vierwöchige Offenlage (voraussichtlich bis Juni 2010),
- Anhörung der Träger öffentlicher Belange (zeitgleich zur Offenlage),
- Bearbeitung möglicher Einwendungen und endgültige Beschlussfassung durch den Gemeinderat (voraussichtlich September 2010).

Alle weiteren Aktions- und Handlungsbereiche geringerer Priorität sowie Handlungsempfehlungen zur Lärmvorsorge im Rahmen der Stadt- und Verkehrsentwicklungsplanung sollen im Anschluss als „Aktionsplan 2. Stufe“ bearbeitet und dem Gemeinderat bis voraussichtlich 2011 zum Beschluss vorgelegt werden. Eine wichtige Voraussetzung hierfür ist die Verknüpfung der Lärmaktionsplanung mit dem zeitnah fortzuschreibenden Verkehrsentwicklungsplan auf der Grundlage eines aktualisierten gesamtstädtischen Verkehrsmodells.

gezeichnet
Dr. Eckart Würzner