

Stadt Heidelberg

Federführung:

Dezernat I, Amt für Umweltschutz, Gewerbeaufsicht und Energie

Beteiligung:

Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Dezernat II, Tiefbauamt

Betreff:

Offenlage des Lärmaktionsplan-Entwurfs
- Ermittlung der Kosten für die Verwendung
eines lärmdämmenden Straßenbelages von
Rohrbach Markt bis Schleifweg
- Auswirkungen der
Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30
von Rohrbach-Markt bis Schleifweg

Informationsvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Umweltausschuss	28.09.2010	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	13.10.2010	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	
Gemeinderat	21.10.2010	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	

Inhalt der Information:

Der Umweltausschuss, der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss und der Gemeinderat nehmen von der Information Kenntnis.

Begründung:

In der Sitzung des Gemeinderats vom 20.05.2010 wurde folgender Antrag von Herrn Stadtrat Holschuh zum Tagesordnungspunkt „Offenlage des Lärmaktionsplan-Entwurfs“ (siehe Drucksache 0097/2010/BV) als ergänzender Auftrag zum Beschlussvorschlag der Verwaltung beschlossen:

- **Ermittlung der Kosten für die Verwendung eines lärmdämmenden Straßenbelages von Rohrbach Markt bis Schleifweg**
- **Auswirkungen der Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 von Rohrbach-Markt bis Schleifweg**

Der Antrag bezieht sich auf einen Straßenabschnitt der Karlsruher Straße, der zum überwiegenden Teil – zwischen Ortenauer Straße und Schleifweg – kein Lärmaktionsbereich entsprechend den gesetzlichen Anforderungen ist, da hier die vom Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr Baden-Württemberg vorgeschlagenen „Auslösewerte“ für die Lärmaktionsplanung nicht überschritten werden. Für diesen Abschnitt wird daher im Lärmaktionsplan keine Maßnahme vorgeschlagen, und die beantragte Maßnahmenprüfung erfolgte unabhängig von der Lärmaktionsplanung.

Zu dieser Thematik wurde bereits in der Sitzung des Bezirksbeirats Rohrbach am 21.07.2010 ausführlich Stellung genommen.

Ermittlung der Kosten für die Verwendung eines lärmdämmenden Straßenbelages von Rohrbach Markt bis Schleifweg

Aus Sicht des Tiefbauamtes sind straßenbauliche Maßnahmen vor dem Hintergrund des Lärmaktionsplans immer dann wirtschaftlich sinnvoll, wenn mit der Maßnahme gleichzeitig weitere Ziele, wie zum Beispiel die schadensbedingte Sanierung einer Straße, verbunden sind. Hierdurch können auch rechnerisch nicht ansetzbare Lärminderungen, die aus der Beseitigung von Straßenschäden resultieren, erreicht werden.

Der vorliegende Antrag umfasst zwei Bereiche:

1.) Bereich Rohrbach Markt bis Ortenauer Straße:

Die Fahrbahn ist hier mit Asphalt befestigt. Der westliche Bereich wurde zusammen mit der Baumaßnahme Rohrbach Markt saniert und ist mit einer Splittmastixdecke befestigt. Der Bereich ist bautechnisch neuwertig.

Der östliche Bereich wurde einige Jahre zuvor saniert. Auch hier ist der bauliche Zustand gut. Der Einbau einer lärmoptimierten Deckschicht hätte hier nur geringe Auswirkungen.

2.) Bereich Ortenauer Straße bis Schleifweg (Bebauungsende):

Dieser Bereich ist mit einer Betonfahrbahn aus dem Jahr 1960 befestigt. Die Fahrbahn weist viele Schäden auf. Fahrgeräusche sind auf den Betonplatten auch ohne Messung deutlich stärker wahrnehmbar als auf der angrenzenden Asphaltfahrbahn. Neben dem Rollgeräusch auf der Betonfahrbahn entsteht Lärm insbesondere beim Überfahren der schadhaften Stoßfugen. Eine Sanierung ist aus bautechnischer Sicht erforderlich.

Im weiteren Verlauf der L594 in südlicher Richtung setzt sich die sanierungsbedürftige Betonfahrbahn bis zur Kreuzung der Nordumgehung Leimen fort. Bis zur OD-Grenze (Ortsdurchfahrts-Grenze) südlich des Boxbergknotens ist die Stadt Heidelberg Straßenbaulastträger. Zwischen OD-Grenze und Leimen ist das Land Straßenbaulastträger.

Mit Blick auf diesen Sanierungsbedarf wird daher ein dritter Abschnitt betrachtet:

3.) Bereich Schleifweg (Bebauungsende) bis OD-Grenze:

- sanierungsbedürftige Betonfahrbahn wie im Bereich 2.

Das Regierungspräsidium hat in Gesprächen bereits die grundsätzliche Bereitschaft signalisiert, sich an der Sanierung der restlichen Fahrbahn zwischen OD-Grenze und Leimen im Rahmen einer koordinierten Maßnahme zu beteiligen.

In einer ersten groben Kostenermittlung wurden für die einzelnen Abschnitte Projektkosten wie folgt ermittelt:

Abschnitt 1	Asphalterneuerung Rohrbach Markt bis Ortenauer Straße	510.000,00 Euro
Abschnitt 2	Betonfahrbahn Ortenauer Straße bis Schleifweg	1.310.000,00 Euro
Abschnitt 3	Betonfahrbahn Schleifweg bis OD-Grenze	1.760.000,00 Euro
Summe:		3.570.000,00 Euro

Wir schlagen vor, den Austausch der Fahrbahnbeläge am baulichen Sanierungsbedarf der Straße festzumachen. Zunächst wären die Abschnitte 2 und 3 zu projektieren und eine Sanierung in einem längerfristigen Zeitraum vorzusehen.

In den aktuellen Haushaltsplanungen sind daher mittelfristig keine Mittel für die Maßnahme vorgesehen.

Auswirkungen der Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 von Rohrbach-Markt bis Schleifweg

Die Wirksamkeit einer Geschwindigkeitsreduzierung auf die Verkehrslärminderung wurde vom Gutachter IBK Ingenieur- und Beratungsbüro Diplom-Ingenieur Guido Kohnen für den Nachtzeitraum überprüft. Rechnerisch ergeben sich bei Tempo 30 im Vergleich zu Tempo 50 an den angrenzenden Gebäudefassaden Pegelminderungen von 2,1 bis 3 dB(A).

Nach Aussage des Amtes für Verkehrsmanagement wären bei einer Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 in der Karlsruher Straße auch die Fahrzeuge des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) betroffen, was dem Ziel der Förderung des ÖPNV zuwiderlaufen würde. So sind zwischen Rohrbach-Markt und Ortenauer Straße sowohl die Busse der Linie 29 als auch die Straßenbahn, zwischen Ortenauer Straße und Freiburger Straße nur die Busse, da die Straßenbahn dort auf einem eigenen Gleiskörper fährt, zwischen Freiburger Straße und Schleifweg beziehungsweise Rohrbach-Süd die Busse der Linie 29 und 33 betroffen.

Die Folge einer solchen Reduzierung wäre nach Mitteilung der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV) eine zusätzlich erforderliche Fahrtzeitminute in beiden Fahrtrichtungen, die durch betrieblichen Mehraufwand und Zusatzkosten abgefangen werden müsste. Darüber hinaus wäre die heute bestehende Anschluss-Verzahnung in Rohrbach-Süd (von Linie 23 zu 29 und 33 bergwärts, in Leimen von Linie 23 zu 723 Richtung Wiesloch, diese Linie hat wiederum Anschluss zur S-Bahn in Walldorf) nicht mehr zu halten. Betroffen wäre auch die Gegenrichtung mit den gleichen Anschlussbeziehungen.

Während das Teilstück zwischen Rohrbach-Markt und Ortenauer Straße bereits im Lärmaktionsplanentwurf als erste Priorität eingestuft war und eine Temporeduzierung aus oben genannten Gründen nicht mehr weiterverfolgt wurde, sind bei dem zweiten Teilstück zwischen Ortenauer Straße und Schleifweg die Auslösewerte des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr Baden-Württemberg nicht gegeben.

Auch wenn eine Wirksamkeitsanalyse der Maßnahme Tempo 30 für den betreffenden Abschnitt die notwendige Lärmreduzierung von mindestens 2,1 dB(A) nachweist, ist die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 daher nicht möglich.

Hinzu kommt, dass eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf einer Bundesstraße angesichts des 4- beziehungsweise teilweise 5-spurigen Ausbaus der Straße – in erster Linie natürlich südlich der Ortenauer Straße – kaum Akzeptanz finden und somit auch kaum durchsetzbar sein wird.

gezeichnet

Dr. Eckart Würzner