

Stadt Heidelberg

Federführung:

Dezernat II, Tiefbauamt

Beteiligung:

Dezernat I, Amt für Umweltschutz, Gewerbeaufsicht und Energie

Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Betreff:

Lärmsanierung Straßenbelag B3 in Rohrbach

Informationsvorlage

Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen
Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.
Letzte Aktualisierung: 07. November 2012

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Bezirksbeirat Rohrbach	12.07.2012	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	
Bauausschuss	11.09.2012	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	
Gemeinderat	25.10.2012	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	

Zusammenfassung der Information:

Der Bezirksbeirat Rohrbach, der Bauausschuss und der Gemeinderat nehmen die Ausführungen zu den Möglichkeiten für eine Lärmsanierung des Straßenbelags in Rohrbach zur Kenntnis.

Sitzung des Bezirksbeirates Rohrbach vom 12.07.2012

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Bezirksbeirates Rohrbach vom 12.07.2012

6.2 Lärmsanierung Straßenbelag B3 in Rohrbach Informationsvorlage 0128/2012/IV

Die Vorsitzende Frau Greßler weist darauf hin, dass ein Vertreter des Umweltamtes kurzfristig die Sitzungsteilnahme absagen musste und deshalb zu diesem Tagesordnungspunkt keine Stellungnahme des Umweltamtes abgegeben werden kann.

Herr Hofbauer erläutert aus Sicht des Tiefbauamtes kurz den Inhalt der Vorlage.

Es melden sich zu Wort:

Bezirksbeirat Dr. Richter, Bezirksbeirat Fuchs-Sander, Bezirksbeirat Stein, Bezirksbeirat Stoll, Bezirksbeirat Knauber, Bezirksbeirätin Ziegler, Bezirksbeirätin Weidenheimer

Bezirksbeirat Dr. Richter betont, im landesweiten Vergleich des Sanierungsbedarfs von Straßen sei es wichtig, zu einer realistischen Bewertung des Lärmproblems in Rohrbach zu kommen. Diese Bewertung sei mit der simplen Annahme der Korrekturwerte nach Tabelle bei einem Fahrbahnbelag, der älter als 50 Jahre sei, nicht zu erreichen.

Um die Chance auf Landesmittel für den erwähnten Bereich zu erhöhen, sei eine Messung des tatsächlichen Fahrbahnkorrekturfaktors unumgänglich.

Aufgrund dessen stellt er folgenden **Antrag**:

Die Fahrbahnkorrekturwerte nach RLS 90 (Vergleichswerte zu DStrO-Werten) sollen anhand einer Messung, z. B. statistische Vorbeifahrt SPB, DIN EN 11819-1 (oder entsprechend) ermittelt und ein Gutachten nach RLS90 für den Bereich Ortenauerstraße bis Boxbergknoten mit den gemessenen Korrekturwerten erstellt werden. Die sonstige Lärmquelle Straßenbahn ist für den Bereich ebenfalls zu betrachten. Dieses Gutachten ist in der Lärmaktionsplanung 2013 zu berücksichtigen und soll in einen Förderantrag beim Land Verwendung finden.

Abstimmungsergebnis: einstimmig beschlossen

Er schlägt außerdem vor, zur Beantwortung der Fragen aus dem Bezirksbeirat einen Vorort-Termin mit dem Amt für Umweltschutz, Gewerbeaufsicht und Energie anzuberaumen.

Bezirksbeirat Fuchs-Sander erläutert, man habe bereits vor Jahren über das Aufstellen einer Blitzanlage in der Freiburger Straße diskutiert. Bisher sei von Seiten der Stadt aber nichts passiert. Daher stellt er folgenden **Antrag**:

Die Verwaltung wird gebeten, nördlich der Freiburger Straße eine Blitzanlage zu installieren.

Abstimmungsergebnis: beschlossen mit 10:2:1 Stimmen

Weitere Argumente der Bezirksbeiräte:

- Man wünsche sich eine Geschwindigkeitsbegrenzung für die Karlsruher Straße.

Herr Hofbauer betont, wenn die Fahrbahn saniert werde, baue man selbstverständlich einen Belag aus lärmoptimiertem Asphalt ein.

Die Mitglieder des Bezirksbeirates Rohrbach entsenden Bezirksbeirat Dr. Richter in den Bauausschuss am 11. September 2012.

Beschlussempfehlung des Bezirksbeirates Rohrbach:

1. *Die Fahrbahnkorrekturwerte nach RLS 90 (Vergleichswerte zu DStrO-Werten) sollen anhand einer Messung, z. B. statistische Vorbeifahrt SPB, DIN EN 11819-1 (oder entsprechend) ermittelt und ein Gutachten nach RLS90 für den Bereich Ortenauerstraße bis Boxbergknoten mit den gemessenen Korrekturwerten erstellt werden. Die sonstige Lärmquelle Straßenbahn ist für den Bereich ebenfalls zu betrachten. Dieses Gutachten ist in der Lärmaktionsplanung 2013 zu berücksichtigen und soll in einem Förderantrag beim Land Verwendung finden.*
2. *Die Verwaltung wird gebeten, nördlich der Freiburger Straße eine Blitzanlage zu installieren.*

gezeichnet
Isolde Greßler
Vorsitzende

Ergebnis: Kenntnis genommen mit Arbeitsauftrag an die Verwaltung

Sitzung des Bauausschusses vom 11.09.2012

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Bauausschusses vom 11.09.2012

1.1 Lärmsanierung Straßenbelag B 3 in Rohrbach Informationsvorlage 0128/2012/IV

Herr Bürgermeister Dr. Joachim Gerner begrüßt Bezirksbeirat Dr. Richter, der vom Bezirksbeirat Rohrbach in die Sitzung des Bauausschusses entsandt wurde.

Bezirksbeirat Dr. Richter informiert über die Sitzung des Bezirksbeirates Rohrbach am 12.07.2012 und geht insbesondere auf die aus der Mitte des Bezirksbeirates Rohrbach gestellten Anträge ein. Die B3 sei in einem sehr schlechten Zustand, durch den inzwischen stark ausgewaschenen Betonbelag werde großer Lärm verursacht. Bei den in der Tabelle des Lärmaktionsplanes eingetragenen Werten handle es sich um berechnete und nicht gemessene Werte, welche die tatsächliche Lärmbelastung nicht realistisch widerspiegeln. Eine Möglichkeit zur Entlastung der Anwohner könne die Aufstellung einer Blitzanlage am Ortseingang von Heidelberg sein, die vor allem nachts und am Wochenende aktiviert werde. Er verteilt ein Arbeitspapier, auf Nachfrage von Herrn Bürgermeister Dr. Joachim Gerner erklärt er, die Sitzungsleitung des Bezirksbeirates habe die Weitergabe an die Gemeinderäte zugesagt.

Herr Dr. Winkler vom Amt für Umweltschutz, Gewerbeaufsicht und Energie berichtet von dem am 21.08.2012 durchgeführten Vororttermin und bestätigt, dass sich die Straße in einem schlechten Zustand befinde, der wiederum eine erhöhte Lärmbelastung nach sich ziehe. Entlang der B3 ergäben sich nach den rechtlich verbindlichen Lärmberechnungsverfahren für drei Gebäudefassaden erhöhte Lärmpegel. Durch eine Überprüfung der berechneten Lärmwerte anhand einer Messung würde sich keine grundsätzlich neue fachtechnische und rechtliche Einschätzung der Belastungssituation ergeben. Freiwillige Lärmsanierungsmaßnahmen in der Eigenverantwortung der Kommune sind von der Mittelverfügbarkeit abhängig. Weiterhin bestätigt er, dass die sinnvollste Lärminderungsmaßnahme der Austausch des Fahrbahnbelages sei. Dies sei mit geschätzten Kosten in Höhe von 3,5 Millionen sehr teuer und es sei unsicher, ob eine Förderung durch das Land möglich sei.

Es melden sich zu Wort:

Stadträtin Dr. Greven-Aschoff, Stadträtin Spinnler, Stadtrat Jakob, Stadtrat Wetzel, Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz

Folgende Punkte werden angesprochen:

- Werde der Antrag beim Land gestellt, um zu sehen, was an Förderung gezahlt werde?
- Die derzeitigen Verhältnisse auf der B3 stellen eine permanente Lärmbelästigung dar. Sei die Verwaltung bereit, die vom Bezirksbeirat gewünschte Lärmmessung durchzuführen?
- Sei die Einführung von Tempo 30, gegebenenfalls nur zu bestimmten Tageszeiten, eine geeignete Maßnahme?
- Die B3 habe tagsüber ein hohes Verkehrsaufkommen, aber wie sehe die Situation nachts aus?
- Was spreche gegen die Durchführung einer Lärmmessung, die hohen Kosten oder die tatsächlich zu ermittelnden Werte?

- Wenn die B3 nachts weniger frequentiert werde, sei die Einführung einer Tempo-30-Zone unproblematisch.
- Das Thema sei im Rahmen der Haushaltsberatungen zu diskutieren.
- Es gebe bereits einen Blitzer auf der B3 auf Höhe der Kasernen, jedoch nur in eine Richtung und diese sei oft deaktiviert.
- Auch für diesen Bereich solle eine Anfrage bezüglich Tempo 30 an das Regierungspräsidium gerichtet werden.

Herr Dr. Winkler vom Amt für Umweltschutz, Gewerbeaufsicht und Energie erläutert, dass eine Sanierung des Betonbelags unzweifelhaft die beste Lösung sei und dass in diesem Rahmen auch Bereitschaft bestehe, eine Vorher – Nachher Prüfung der Rollgeräusche durchzuführen. Eine Lärmmessung jetzt helfe auf dem Weg zu einer Sanierung jedoch nicht weiter. Es gebe für eine Lärmsanierung dieses Straßenbelags keine speziellen Fördermittel.

Herr Thewalt, Leiter des Verkehrsmanagements, erläutert, dass die Stadt derzeit mit dem Regierungspräsidium bezüglich der Abstufung der Handschuhheimer Landstraße von einer Bundesstraße in eine Landstraße in Verbindung stehe. Dies sei Voraussetzung, um eine Geschwindigkeitsbegrenzung umzusetzen. Es mache Sinn, die Prüfung und Entscheidung des Regierungspräsidiums abzuwarten und dann eine Entscheidung für die B3 zu treffen. Die Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung, gegebenenfalls auch nur zu bestimmten Tageszeiten, sei dann eventuell auch ohne Durchführung einer Kosten verursachenden Lärmmessung möglich. Die Umsetzung der nächtlichen Geschwindigkeitsbegrenzung im Bereich der Rohrbacher Straße, nördlich der Weststadt, habe gute Ergebnisse erzielt.

Bezirksbeirat Dr. Richter gibt zu bedenken, dass bei einer gefahrenen Geschwindigkeit von über 50 Kilometer pro Stunde die Lärmbelastung 2 Dezibel höher sei als in der Tabelle des Lärmaktionsplans angegeben. Sofern bei höheren Geschwindigkeiten die Lärmbelastung auf mehr als 4 Dezibel über dem Tabellenwert ansteige, seien mehr als nur drei Gebäude betroffen.

Herr Bürgermeister Dr. Joachim Gerner ergänzt, dass sich die Kosten für die Durchführung einer Lärmmessung in einem angemessenen Rahmen bewegen würden.

Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz und Stadträtin Dr. Greven-Aschoff stellen den **Antrag**, die Informationsvorlage um die Beschlussempfehlungen aus der Sitzung des Bezirksbeirates Rohrbach am 12.07.2012 wie folgt zu ergänzen:

1. Die Fahrbahnkorrekturwerte nach RLS 90 (Vergleichswerte zu DStrO-Werten) sollen anhand einer Messung, z. B. statistische Vorbeifahrt SPB, DIN EN 11819-1 (oder entsprechend) ermittelt und ein Gutachten nach RLS90 für den Bereich Ortenauerstraße bis Boxbergknoten mit den gemessenen Korrekturwerten erstellt werden. Die sonstige Lärmquelle Straßenbahn ist für den Bereich ebenfalls zu betrachten. Dieses Gutachten ist in der Lärmaktionsplanung 2013 zu berücksichtigen und soll in einem Förderantrag beim Land Verwendung finden.
2. Die Verwaltung wird gebeten, nördlich der Freiburger Straße eine Blitzanlage zu installieren.

Die Punkte sollen getrennt abgestimmt werden.

Herr Bürgermeister Dr. Joachim Gerner stellt den **Antrag** von Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz und Stadträtin Dr. Greven-Aschoff nach Punkten getrennt zur Abstimmung.

1. Die Fahrbahnkorrekturwerte nach RLS 90 (Vergleichswerte zu DStrO-Werten) sollen anhand einer Messung, z. B. statistische Vorbeifahrt SPB, DIN EN 11819-1 (oder entsprechend) ermittelt und ein Gutachten nach RLS90 für den Bereich Ortenauerstraße bis Boxbergknoten mit den gemessenen Korrekturwerten erstellt werden. Die sonstige Lärmquelle Straßenbahn ist für den Bereich ebenfalls zu betrachten. Dieses Gutachten ist in der Lärmaktionsplanung 2013 zu berücksichtigen und soll in einem Förderantrag beim Land Verwendung finden.

Abstimmungsergebnis: beschlossen mit 08:00:05 Stimmen

2. Die Verwaltung wird gebeten, nördlich der Freiburger Straße eine Blitzanlage zu installieren.

Abstimmungsergebnis: beschlossen mit 09:04:00 Stimmen

gezeichnet
Dr. Joachim Gerner
Bürgermeister

Ergebnis: Kenntnis genommen mit Beschlussempfehlung

Sitzung des Gemeinderates vom 25.10.2012

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Gemeinderates vom 25.10.2012

32.1 Lärmsanierung Straßenbelag B 3 in Rohrbach Informationsvorlage 0128/2012/IV

Oberbürgermeister Dr. Würzner weist auf die Beschlussempfehlung des Bauausschusses vom 11.09.2012 hin.

Es melden sich zu Wort: Stadträtin Deckwart-Boller, Stadtrat Dr. Gradel, Stadtrat Breer, Stadträtin Dr. Trabold

Nach kurzem Meinungsaustausch stellt Stadträtin Dr. Trabold den **Antrag**

auf getrennte Abstimmung der Ziffern 1 und 2 der Beschlussempfehlung des Bauausschusses vom 11.09.2012.

Es erhebt sich keine Gegenrede.

Der Oberbürgermeister ruft zuerst die Ziffer 1 auf:

Die Fahrbahnkorrekturwerte nach RLS 90 (Vergleichswerte zu DStrO-Werten) sollen anhand einer Messung, zum Beispiel statistische Vorbeifahrt SPB, DIN EN 11819-1 (oder entsprechend) ermittelt und ein Gutachten nach RLS90 für den Bereich Ortenauer Straße bis Boxbergknoten mit den gemessenen Korrekturwerten erstellt werden. Die sonstige Lärmquelle Straßenbahn ist für den Bereich ebenfalls zu betrachten. Dieses Gutachten ist in der Lärmaktionsplanung 2013 zu berücksichtigen und soll in einem Förderantrag beim Land Verwendung finden.

Abstimmungsergebnis: beschlossen mit 25 : 1 : 6 Stimmen

Die Verwaltung wird gebeten, nördlich der Freiburger Straße eine Blitzanlage zu installieren.

Abstimmungsergebnis: abgelehnt mit 14 : 19 : 3 Stimmen

Beschluss des Gemeinderates:

Der Gemeinderat nimmt die Ausführungen zu den Möglichkeiten für eine Lärmsanierung des Straßenbelags in Rohrbach zur Kenntnis.

Die Fahrbahnkorrekturwerte nach RLS 90 (Vergleichswerte zu DStrO-Werten) sollen anhand einer Messung, zum Beispiel statistische Vorbeifahrt SPB, DIN EN 11819-1 (oder entsprechend) ermittelt und ein Gutachten nach RLS90 für den Bereich Ortenauer Straße bis Boxbergknoten mit den gemessenen Korrekturwerten erstellt werden. Die sonstige Lärmquelle Straßenbahn ist für den Bereich ebenfalls zu betrachten. Dieses Gutachten ist in der Lärmaktionsplanung 2013 zu berücksichtigen und soll in einem Förderantrag beim Land Verwendung finden.

gezeichnet
Dr. Eckart Würzner
Oberbürgermeister

Ergebnis: Kenntnis genommen mit Beschluss

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:
MO 2	+	Minderung der Belastungen durch den motorisierten Verkehr Begründung: Durch den Einbau von lärmoptimierten Asphalt würde eine Reduzierung der Lärmimmissionen erreicht Ziel/e:
MO 4	+	Ausbau und Verbesserung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur Begründung: Durch eine Erneuerung der schadhafte Straßenoberfläche wird eine dauerhafte Verbesserung erreicht.
MO 2	+	Minderung der Belastungen durch den motorisierten Verkehr

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

keine

B. Begründung:

Auf den Antrag Nr. 0027/2012/AN von der Fraktionsgemeinschaft Grüne / Generation.hd vom 22.03. wird verwiesen. Die Thematik wurde bereits mit der Informationsvorlage DS 0124/2010/IV behandelt. Zu den angesprochenen Punkten nehmen wir aus heutiger Sicht wie folgt Stellung:

1. Mögliche straßenbautechnische Maßnahmen (Tiefbauamt)

Straßenbauliche Maßnahmen vor dem Hintergrund des Lärmaktionsplans sind immer dann wirtschaftlich sinnvoll, wenn mit der Maßnahme gleichzeitig weitere Ziele, wie z. B. 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 drei Bereiche:

1.1. 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

1.2. 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 schadhafte Stoßfugen. Eine Sanierung ist aus bautechnischer Sicht erforderlich.

1.3. Bereich Schleifweg (Bebauungsende) bis Ortsdurchfahrtsgrenze:

Im weiteren Verlauf der L594 in südlicher Richtung setzt sich die sanierungsbedürftige Betonfahrbahn bis zur Kreuzung der Nordumgehung Leimen fort. Bis zur Ortsdurchfahrtsgrenze südlich des Boxbergknotens ist die Stadt Heidelberg Straßenbaulastträger. Zwischen Ortsdurchfahrtsgrenze und Leimen ist das Land Straßenbaulastträger. 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	550.000,00 €
Abschnitt 2	Betonfahrbahn Ortenauer Straße bis Schleifweg	1.350.000,00 €
Abschnitt 3	Betonfahrbahn Schleifweg bis OD Grenze	1.800.000,00 €
Summe:		3.700.000,00 €

Selbstverständlich wird für die Maßnahme ein Zuschussantrag gestellt werden. Inwieweit dieser in die Förderprogramme aufgenommen werden wird, hängt von den beim Zuschussgeber zur Verfügung stehenden Mitteln ab.

Wir halten es für sinnvoll, den Austausch der Fahrbahnbeläge am baulichen Sanierungsbedarf der Straße zu orientieren und zunächst die Abschnitte 2 und 3 zu projektieren.

In den aktuellen Haushaltsplanungen und der mittelfristigen Finanzplanung sind keine Mittel für die Maßnahme vorgesehen. Sie steht in ihrer Priorität den dort enthaltenen Maßnahmen nach.

2. Mögliche Geschwindigkeitsbeschränkungen (Amt für Verkehrsmanagement)

Der gültige Lärmaktionsplan der Stadt Heidelberg enthält keine Maßnahme für eine Geschwindigkeitsbeschränkung.

Eine Beurteilung muss daher im Rahmen der Vorschriften der Straßenverkehrsordnung (StVO) erfolgen. Die Anordnung von Maßnahmen zur Beschränkung und zum Verbot des fließenden Verkehrs mit dem Ziel der Lärminderung setzt voraus, dass die Tatbestandsmerkmale des § 45 Absatz 9 StVO vorliegen. Danach dürfen entsprechende Maßnahmen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer „Beeinträchtigung“ erheblich übersteigt.

Die Entscheidung unterliegt dem Zustimmungsvorbehalt des Regierungspräsidiums Karlsruhe als Obere Verkehrsbehörde.

Für die Prüfung sind die Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) eine wichtige Orientierungshilfe, hierbei spielt die straßenrechtliche Widmung der betreffenden Straßen eine große Rolle.

Vor einer grundsätzlichen Prüfung sollte daher erst abgewartet werden, bis das betreffende Straßenstück straßenrechtlich abgestuft und dann keine Bundesstraße mehr ist (s. auch Ziff. 4); zudem

wurde das Regierungspräsidium Karlsruhe in einem ähnlichen Fall (B 3 in Handschuhsheim) bereits um Stellungnahme gebeten.
Auch dieses Verfahren sollte zunächst abgewartet werden.

3. Weitere mögliche Maßnahmen (Amt für Umweltschutz, Gewerbeaufsicht und Energie)

3.1 Rechtliche Grundlagen zur Lärmsanierung an der B 3 in Rohrbach

Bei der Lärmaktionsplanung im Zuge der Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie wurde bereits festgestellt, dass der Abschnitt der B 3 in Rohrbach (Karlsruher Straße zwischen Einmündung Ortenauer Straße und südlichem Ortsausgang) aufgrund der Lärmpegel und der geringen Betroffenheiten kein Aktionsbereich ist. Auch aus der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV), die nur beim Neubau oder der wesentlichen Änderung eines Verkehrsweges anzuwenden ist, kann keine Verpflichtung für Lärmschutzmaßnahmen abgeleitet werden.

Vor der technischen Prüfung der Lärmsanierungsmöglichkeiten und einem entsprechenden Antrag zur Förderung durch das Land ist daher zu prüfen, ob die Bedingungen für eine – freiwillige – Lärmsanierung auf der Basis der maßgeblichen „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes“ (VLärmSchR 97) erfüllt sind. Dazu wäre der Nachweis zu erbringen, dass die in der Richtlinie genannten Sanierungswerte an der Wohnbebauung entlang der Karlsruher Straße überschritten werden. Maßgeblich sind die Beurteilungspegel für den Nachtzeitraum (22:00 bis 6:00 Uhr) entsprechend der Rechenvorschrift RLS90, die mit den nutzungsabhängigen Sanierungswerten verglichen werden. Die – 2010 um 3 dB abgesenkten, auch für Bundesstraßen in der Baulast der Kommunen anzuwendenden - Sanierungswerte betragen für

Wohngebiete nachts:	57 dB(A)
Kern- und Mischgebiete nachts:	59 dB(A)
Gewerbegebiete nachts:	62 dB(A)

Die Beurteilungspegel nach RLS90 wurden im Rahmen der Lärmkartierung 2007 zur Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie im gesamten Stadtgebiet flächendeckend erhoben. In die Berechnung der Pegel fließen alle relevanten Verkehrsdaten sowie ein hochauflösendes Geländemodell und die Bebauung ein, so dass auch Schallreflexionen und Schallausbreitungshindernisse, wie u.a. die vorhandenen Lärmschutzwälle östlich entlang der Karlsruher Straße, erfasst werden.

Der beiliegende Kartenausschnitt (s. Anlage 1) zeigt die Beurteilungspegel für den Straßenverkehr nachts an der Bebauung entlang der Karlsruher Straße. Bei dieser Erhebung ist zu berücksichtigen, dass kein Zuschlag für den Betonbelag der Karlsruher Straße südlich der Ortenauer Straße angesetzt wurde. Nach Tabelle 4 der RLS90 „Korrektur DStrO für unterschiedliche Straßenoberflächen“ ist für Betonbelag ein maximaler Zuschlag von 2 dB(A) ansetzbar und die dargestellten Pegel sind entsprechend um 2 dB(A) zu erhöhen. Weiterhin ist bei der Bewertung der Pegel die jeweilige Nutzung der Bebauung entsprechend den rechtsgültigen Bebauungsplänen zu beachten. Danach handelt es sich bei der ersten Reihe der Bebauung östlich der Karlsruher Straße um Mischnutzung (B-Plan Rohrbach, Gewinn See von 1978/teilw. geändert 1986), bei der ein Sanierungswert von 59 dB(A) gilt. Westlich der Karlsruher Straße liegt das – bislang nicht bewertbare – Sondernutzungsgebiet des US-Hospitals und südlich angrenzend das Wohngebiet Hasenleiser (B-Plan Hasenleiser von 1967), für den der Sanierungswert 57 dB(A) anzusetzen ist.

Dementsprechend sind die vier an den Abschnitt der Karlsruher Straße angrenzenden Baublockseiten getrennt zu betrachten:

Gewinn See nördlich Christian-Bitter-Straße:

Nach der Karte liegen alle an die B3 angrenzenden Gebäudefassaden im Pegelbereich 55 – 58 dB(A), mit einem Zuschlag von 2 dB(A) also 57 – 60 dB(A). Der Sanierungswert von 59 dB(A) wäre damit an bis zu

drei Wohngebäuden erreicht bzw. knapp überschritten. Eine genauere Aussage könnte nur ein höher auflösendes Einzelgutachten ergeben.

Gewann See südlich Christian-Bitter-Straße:

Aufgrund des größeren Abstands der Gebäudefassaden zur B₃ wird hier – auch bei 2 dB(A) Zuschlag – ein maximaler Beurteilungspegel von 57 dB(A) nicht überschritten.

Gewann Hasenleiser südlich Freiburger Straße:

Nur am nördlichsten Gebäude wird der Sanierungswert von 57 dB(A) – bei einem Zuschlag von 2 dB(A) - erreicht, an allen anderen Gebäuden wird der Sanierungswert aufgrund des großen Abstands zur B₃ deutlich unterschritten.

US-Hospital:

Da es für militärische Sondernutzungen keine Grenz- oder Sanierungswerte gibt, kann diese Baublockseite nicht bewertet werden. Bei einer zukünftigen Nutzungsänderung schließt der hohe Beurteilungspegel von bis zu 62 dB(A) an der südlichen Ostfassade des Hauptgebäudes eine Wohnnutzung ohne bauliche Veränderungen oder entsprechende Auflagen aus.

Fazit:

Am gesamten betrachteten Abschnitt der B₃ wird der Sanierungswert nur punktuell an vier Gebäuden erreicht oder knapp überschritten. Daher wäre, unabhängig von einer Landesförderung, die Sanierung des gesamten Abschnittes der B₃ nur mit Lärmschutz nicht begründbar und unverhältnismäßig.

3.2 Technische Möglichkeiten zur Lärminderung an der B 3:

Austausch des Fahrbahnbelags:

Ungeachtet der unzureichenden Voraussetzungen für eine Lärmsanierung dieses Abschnitts der B₃ wäre es im Sinne der gesamtstädtischen Lärminderungsplanung zu begrüßen, wenn im Zuge von geeigneten Straßenerneuerungsmaßnahmen alter Belag gegen „lärmoptimierten Asphalt“ (LOA) ausgetauscht wird. Bei Testabschnitten mit LOA konnte die hohe Lärminderungswirkung von bis zu 4 dB(A) bei Tempo 50 km/h bereits von mehreren Städten bestätigt werden. Im Fall der Karlsruher Straße wäre bei Ersatz des Betonbelags sogar eine Lärminderung von bis zu 6 dB(A) anzusetzen, so dass auch eine zukünftige Wohnnutzung im Bereich des US-Hospitals möglich wäre. Da das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg die Verwendung von lärmoptimiertem Asphalt als Standardbauweise ausdrücklich unterstützt, wird – auch ohne bestehendes Landesförderprogramm - dort angefragt werden, ob eine Mehrkostenförderung für ein LOA-Modellprojekt in Heidelberg möglich ist. Eine vergleichbare Lärminderungswirkung wäre durch andere Maßnahmen nicht oder nur zu Lasten der Stadtgestaltung möglich.

Geschwindigkeitsreduzierung von 50 auf 30 km/h:

Nach RLS₉₀ wäre durch eine Senkung des Tempolimits auf 30 km/h eine Lärminderung von 2,1 dB(A) erzielbar. Im Übrigen siehe Ziffer 2.

Erhöhung der bestehenden Lärmschutzwälle:

Die bestehenden Lärmschutzwälle haben bei einer Höhe von knapp 2,50 Metern eine Minderungswirkung (Abschirmmaß) von ca. 8 dB(A), bezogen auf das Erdgeschoss der dahinter liegenden Bebauung. Um die Schallimmission an den Gebäuden östlich der Karlsruher Straße um weitere 6 dB(A) zu reduzieren, müssten die bestehenden Lärmschutzwälle auf mindestens sechs Meter erhöht werden (nach RLS₉₀, Diagramm IXa). Für eine zusätzliche Reduktion um 3 dB(A) wäre eine Gesamthöhe von ca. 3,50 Metern erforderlich.

4. Neuaufteilung des Straßenraumes zugunsten des Rad- und Fußverkehrs (Amt für Verkehrsmanagement)

Die Stadt Heidelberg hat gemäß des Luftreinhalteplans Heidelberg aus dem Jahr 2006 einen Antrag auf Verlegung der Bundesstraße B3 von der Karlsruher Straße in die Speyerer Straße gestellt. Dieser Antrag wird derzeit im Regierungspräsidium bearbeitet. Nach erfolgter Umwidmung der bisherigen Teilstrecken der B3 im südlichen Stadtgebiet wird die wegweisende Beschilderung angepasst.

Im Zuge einer später kommenden Fahrbahnsanierung (siehe Ziffer 1) wird die heute vorhandene Aufteilung des Straßenraums geprüft, hinsichtlich der Kriterien Leichtigkeit und Sicherheit des Kraftverkehrs, bevorrechtigte Führung des ÖPNV und die Belange der anderen Verkehrsteilnehmer wie Radfahrer und Fußgänger. Besondere Beachtung finden bei dieser Prüfung querende Fußgängerverkehre und die Zuwegungen zu den auf der Ostseite der Karlsruher Straße liegenden Straßenbahnhaltestellen. Darauf aufbauend wird eine Planung erstellt, die in den politischen Gremien diskutiert wird. Der Planung werden die aktuellen Richtlinien und Empfehlungen zugrunde gelegt, dies kann beispielsweise zu geänderten Fahrspurbreiten führen.

gezeichnet

Bernd Stadel

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
A 01	Schallimmissionsplan