

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0027/2014/BV

Datum:
19.02.2014

Federführung:
Dezernat I, Amt für Umweltschutz, Gewerbeaufsicht und Energie

Beteiligung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement
Dezernat II, Tiefbauamt

Betreff:

**Fortschreibung des Lärmaktionsplans Heidelberg
2013**

Beschlussvorlage

Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.
Letzte Aktualisierung: 15. April 2014

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Bau- und Umweltausschuss	18.03.2014	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	19.03.2014	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Gemeinderat	10.04.2014	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Der Bau- und Umweltausschuss und der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss empfehlen folgenden Beschluss des Gemeinderats:

- 1. Der Gemeinderat stimmt der in der Vorlage enthaltenen Bewertung und Abwägung der Stellungnahmen und Anregungen der Öffentlichkeit, der Träger öffentlicher Belange und Behörden zu.*
- 2. Der Gemeinderat beschließt die Fortschreibung des Lärmaktionsplans Heidelberg 2013 in der Fassung vom 18.12.2013 gemäß § 47 d Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG).*

Finanzielle Auswirkungen:

Bezeichnung:	Betrag:
Ausgaben / Gesamtkosten:	
Schalltechnische Wirksamkeitsanalyse Tempo 30 nachts	3.000
Beschilderung Tempo 30 nachts B 37	2.000
Einnahmen:	
Finanzierung:	
• Ansatz schalltechnische Berechnungen bei 31 in 2014	15.000
• Ansatz im Finanzplanungszeitraum	30.000

Zusammenfassung der Begründung:

Mit Beschluss des Gemeinderats vom 09.10.2013 (Drucksache0315/2013/BV) wurde der Entwurf der Fortschreibung des Heidelberger Lärmaktionsplans um zwei Anträge ergänzt. Die Offenlegung erfolgte vom 28.10. bis 22.11.2013. Gleichzeitig wurden auch die Träger öffentlicher Belange um Stellungnahme gebeten. Insgesamt gingen 17 Stellungnahmen ein. Diese wurden geprüft und bewertet.

Der Entwurf der Fortschreibung des Lärmaktionsplans wurde im Abschnitt 2.1. „Lärmaktionsplan Straßenverkehr“ überarbeitet und um zwei Maßnahmenvorschläge ergänzt. Er enthält nun Maßnahmenvorschläge für 14 Aktionsbereiche Straßenverkehr.

Die Abschnitte 2.2 „Lärmaktionsplan Straßenbahnverkehr“ und 2.3. „Lärmaktionsplan Fernbahnverkehr“ bleiben unverändert.

Sitzung des Bau- und Umweltausschusses vom 18.03.2014

Ergebnis: einstimmige Zustimmung zur Beschlussempfehlung

Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 19.03.2014

Ergebnis: einstimmige Zustimmung zur Beschlussempfehlung

Sitzung des Gemeinderates vom 10.04.2014

Ergebnis: einstimmig beschlossen
Enthaltung 3

Begründung:

1. Ergebnis der Offenlage und der Anhörung

Insgesamt wurden 17 zum Teil umfangreiche Stellungnahmen abgegeben. Eine Übersicht aller Stellungnahmen enthält Anlage 1.

Acht Stellungnahmen konnten inhaltlich nicht berücksichtigt werden, da die Einwendungen sich auf Lärmquellen beziehen, die im Rahmen der Lärmaktionsplanung aufgrund ihres unregelmäßigen, temporären Auftretens nicht bearbeitbar sind (Party-Schiffe auf dem Neckar, Rundflüge über Heidelberg). Oder sie beziehen sich auf Abschnitte von Verkehrswegen, die keine Lärmaktionsbereiche sind, da hier nach der Lärmkartierung keine Überschreitung der vom Umweltministerium Baden-Württemberg vorgegebenen „Auslösewerte“ für die Lärmaktionsplanung vorliegt.

Sechs Stellungnahmen befürworten den Lärmaktionsplan-Entwurf oder nehmen ihn neutral zur Kenntnis, so dass sie keine Berücksichtigung erfordern.

In der Fortschreibung zu berücksichtigen sind zwei Anträge des Gemeinderats, die im Zuge der Behandlung des Entwurfs in den Fachausschüssen gestellt wurden, sowie ein Antrag des Bezirksbeirats Altstadt zu einem als Aktionsbereich definierten Abschnitt der B 37.

1.1. Antrag des Bau- und Umweltausschusses vom 10.09.2013

Vom Gemeinderat wurde folgender Antrag beschlossen: „Für den Abschnitt der Karlsruher Straße zwischen Ortseingang (Schleifweg) und Ortenauer Straße soll von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr ein Tempolimit von 30 km/h gelten. Weiterhin sollen dort verstärkt Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt werden.“

Stellungnahme der Verwaltung: Der Bereich Karlsruher Straße vom Ortseingang bis zur Ortenauer Straße ist kein Lärmaktionsbereich. Für die beantragte Maßnahme fehlt es an der Lärm-betroffenheit. Zudem werden die landeseinheitlichen Auslösewerte für die Lärmaktionsplanung nicht erreicht. Das Regierungspräsidium Karlsruhe, als zuständige höhere Straßenverkehrsbehörde hat auf Anfrage mündlich mitgeteilt, dass aufgrund der fehlenden Voraussetzungen dieser Maßnahme nicht zugestimmt werden kann.

Durch die Ablehnung der höheren Verkehrsbehörde ist eine Umsetzung des Antrags nicht möglich, so dass er nicht in die Fortschreibung des Lärmaktionsplans übernommen wird.

1.2. Antrag des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 11.09.2013

Vom Gemeinderat wurde folgender Antrag beschlossen: „Der Entwurf der Fortschreibung des Lärmaktionsplans wird ergänzt um Maßnahmen zur verstärkten stationären Geschwindigkeitskontrolle in den Bereichen

- Handschuhsheim, Dossenheimer Landstraße
- Schlierbach, Schlierbacher Landstraße
- Rohrbach, Karlsruher Straße, Abschnitt Rohrbach-Markt – Ortenauer Straße entsprechend der Drucksache 0242/2010/BV sowie im östlichen Bereich des Siedlungsgebiets des Steigerweges.“

Stellungnahme der Verwaltung: Zusätzliche stationäre Geschwindigkeitsmessenanlagen an den Ortseingängen können zu einer besseren Akzeptanz von Tempo 50 und damit zu einer größeren Verkehrssicherheit beitragen. Eine feststellbare Lärminderung wird dadurch jedoch nicht erzielt. Die Maßnahme ist im Einzelfall auf ihre technische Umsetzbarkeit sowie den zusätzlichen Personalbedarf durch die Fachämter Amt für Verkehrsmanagement, Rechtsamt und Personal- und Organisationsamt zu prüfen. Auf der Basis einer fundierten Berechnung der Ausgaben und der jährlich zu erwartenden Einnahmen wird die Maßnahme dem Gemeinderat zur Haushaltsberatung 2015/16 gesondert zur Entscheidung vorgelegt.

1.3. Antrag des Bezirksbeirats Altstadt vom 17.10.2013 (Drucksache 0155/2013/IV)

Vom Bezirksbeirat Altstadt wurde folgender Antrag beschlossen: „Der Bezirksbeirat Altstadt fordert die Stadtverwaltung auf, nachts Lärmmessungen auf der B 37 und in der Friedrich-Ebert-Anlage durchzuführen, um damit die Einrichtung von Tempo 30 zu erreichen.“

Stellungnahme der Verwaltung: Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben wird Verkehrslärm nicht durch Messungen, sondern nur anhand von EU-weit einheitlichen Rechenverfahren bestimmt. Bei der Lärmkartierung 2007 wurde der Abschnitt der B 37 zwischen Karlstor und Stadthalle als Lärmaktionsbereich erster Priorität erfasst (A_Straße_18).

Unter Berücksichtigung der Auswertungen der Lärmkartierung und aktueller Daten zum Verkehrsaufkommen sowie der Zahl der Betroffenen ist es aus Sicht des Amts für Verkehrsmanagement möglich, die B 37 - Am Hackteufel - als Lärmaktionsbereich zu definieren und dort nachts in der Zeit von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h anzuordnen. Das Regierungspräsidium Karlsruhe, als zuständige höhere Straßenverkehrsbehörde hat auf Anfrage mündlich mitgeteilt, dass dieser Maßnahme zugestimmt werden kann, wenn die lärmtechnischen Voraussetzungen durch eine Detailanalyse nachgewiesen werden.

Westlich der Stadthalle fehlt es an der Lärmbetroffenheit, sodass hier eine nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h voraussichtlich nicht möglich ist. Die genaue westliche Abgrenzung der Geschwindigkeitsbeschränkung muss im Zuge einer gutachterlichen Detailanalyse bestimmt werden. Sie wird nach dem Beschluss des Gemeinderats umgehend beauftragt und dem Regierungspräsidium Karlsruhe zur Prüfung vorgelegt.

2. Fortschreibung des Lärmaktionsplans Heidelberg

Der Lärmaktionsplan Heidelberg wurde am 21.10.2010 vom Gemeinderat beschlossen (Drucksache: 0242/2010/BV). Der Plan enthält Maßnahmen für elf Aktionsbereiche der Lärmquelle Straßenverkehr und fünf Aktionsbereiche der Lärmquelle Straßenbahn/OEG.

Nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie müssen alle Lärmaktionspläne im Fünf-Jahres-Zyklus geprüft und fortgeschrieben werden. Dabei müssen 2013 erstmals

- Straßenabschnitte von Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mindestens 8.200 Kraftfahrzeugen pro Tag sowie
- alle sonstigen Straßenbahnabschnitte berücksichtigt werden, bei denen die Lärmindizes L_{DEN} von 70 dB und L_{Night} von 60 dB überschritten werden.

Diese Aktionsbereiche wurden anhand der Lärmkartierung 2007 bereits identifiziert. Weiterhin wurden aus der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan Heidelberg noch die Bereiche zusammengestellt, zu denen Beschwerden oder Anregungen vorgebracht wurden. Dabei ist anzumerken, dass in diesen Bereichen die Lärmindizes entsprechend der Lärmkartierung 2007 und der Überprüfung 2012 nicht überschritten werden.

2.1. Lärmaktionsplan Straßenverkehr

2.1.1. Aktionsbereiche Straßenverkehr

Nach Auswertung der Lärmkartierung 2007 und der Überprüfung anhand aktueller Daten zum Verkehrsaufkommen und der Zahl der Betroffenen 2012 ergeben sich folgende weitere Aktionsbereiche, die noch nicht im Lärmaktionsplan Heidelberg bearbeitet wurden:

- A_Straße_04 Brückenstraße,
- A_Straße_05 Neuenheimer Landstraße,
- A_Straße_09 Bergheimer Straße (Mittermaierstr. – Yorckstr.),
- A_Straße_10 Bergheimer Straße (Fehrentzstr. - Mittermaierstr.),
- A_Straße_12 Gneisenaustraße,
- A_Straße_15 Kurfürsten-Anlage,
- A_Straße_16 Friedrich-Ebert-Anlage,
- A_Straße_17 Mönchgasse,
- A_Straße_20 Ringstraße,
- A_Straße_21 Lessingstraße,
- A_Straße_22 Römerstraße.

Nicht mehr als Aktionsbereiche betrachtet werden nach der Überprüfung 2012:

- die Rottmannstraße, bei der das Verkehrsaufkommen 2012 nur noch die Hälfte des 2007 angenommenen Aufkommens beträgt, so dass die Zahl der Betroffenen von 10 (Kartierung 2007) gegen Null geht;
- der Einbahnstraßen-Abschnitt der Karlsruher Straße zwischen Rohrbach-Markt und Herrenwiesenstraße, der aktuell nur noch ein Verkehrsaufkommen von 2.500 KFZ pro Tag aufweist (vor Beginn der Straßenbaustelle südlich des Eichendorffplatzes).

2.1.2. Maßnahmen zur Lärminderung beim Straßenverkehr

Die Maßnahmenplanung wird aus dem bestehenden Lärmaktionsplan übernommen. Nicht mehr berücksichtigt entsprechend der aktuellen Beschlusslage wird die Maßnahme „Neckarfertunnel“.

Die Maßnahme „Schallschutzfensterprogramm“ wird nur nachrichtlich übernommen. Die notwendige finanzielle Beteiligung des Bundes und des Landes Baden-Württemberg ist nach heutigem Stand nicht absehbar.

Somit beschränkte sich die Maßnahmenprüfung für die oben genannten Aktionsbereiche auf folgende Maßnahmen:

- Geschwindigkeitsbeschränkung nachts (22:00 bis 6:00 Uhr): Wie in der Beschlussvorlage zum Lärmaktionsplan (Drucksache 0242/2010/BV) ausgeführt, muss die Umsetzung der Maßnahme hohen verkehrsrechtlichen Anforderungen genügen und sollte auch nicht zu einer Verzögerung beim Betriebsablauf des öffentlichen Personennahverkehrs führen. Bei den Aktionsbereichen A_Straße_04, A_Straße_05, A_Straße_10, A_Straße_16, A_Straße_17 bestehen bereits abschnittsweise ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Tempo 30. Bei den restlichen Aktionsbereichen handelt es sich, bis auf A_Straße_12, um vierspurige Hauptverkehrsstraßen mit hoher Frequenz von Linienbussen. Ausweisungen von Tempo 30 nachts sind auf diesen Abschnitten daher nicht sinnvoll oder rechtlich nicht umsetzbar. Entsprechend dem Antrag des Bezirksbeirats Altstadt wird diese Maßnahme für den Aktionsbereich Am Hackteufel/Neckarstaden (A_Straße_18) vorgeschlagen.
- Austausch des Fahrbahnbelags durch besonders lärmindernden Belag: Angesichts des hohen Lärminderungspotenzials erscheint die Verwendung von lärmindernden Asphaltbelägen die aktuell wirksamste Lärmsanierungsmaßnahme zu sein, zumal hiermit keine Einschränkungen für die Anwohnerinnen und Anwohner sowie den Verkehrsfluss verbunden sind. In den letzten Jahren wurde dem neu entwickelten „lärmoptimierten Asphalt (LOA)“ große Beachtung geschenkt. Bezüglich der Straßenentwässerung ist er (im Gegensatz zum offenporigen Asphalt, „OPA“) auch innerorts ohne Einschränkungen einsetzbar. Mit einem Lärminderungspotential von mindestens drei Dezibel scheint er besonders wirkungsvoll zu sein. Kritisch anzumerken ist lediglich, dass LOA noch keine Regelbauweise darstellt, so dass der Auftraggeber bei der Straßenbau- oder –sanierungsmaßnahme ein höheres Risiko trägt. Dagegen sind die Mehrkosten (circa ein Euro pro Quadratmeter, sofern ohnehin mindestens Binder- und Deckschicht auf einer hinreichend großen Sanierungsfläche erneuert werden müssen) zu vernachlässigen. Bei vielen der mit LOA gebauten Teststrecken in anderen Städten sind jedoch bereits nach wenigen Jahren Sanierungen erforderlich geworden. Asphalttechnologisch scheint diese Neuentwicklung noch nicht ausgereift. Es wird empfohlen, auf die Verwendung zu verzichten, bis sie zum Stand der Technik geworden ist und entsprechende Regelwerke vorliegen.

Bei den Regelbauweisen verspricht die Verwendung von feinkörnigem Splittmastixasphalt (SMA 8) unter dem Aspekt der Lärmreduzierung bei gleichzeitiger Dauerhaftigkeit die besten Ergebnisse. Bei Verwendung von feinkörnigem Abstreumaterial (oder Verzicht auf Absplitten) kann mit einem Lärminderungspotential von bis zu zwei Dezibel gerechnet werden.

Die Maßnahme entfaltet erst ab einer gewissen Fahrgeschwindigkeit ihre Wirkung. Bei niedrigen gefahrenen Geschwindigkeiten wird das Rollgeräusch durch das Motorengeräusch überlagert. Daher wird die Maßnahme nur an Streckenabschnitten empfohlen, bei denen die zulässige Höchstgeschwindigkeit zumindest zeitweise größer als 30 km/h ist.

Vorbehaltlich der Mittelverfügbarkeit wird der Einbau von SMA 8 im Zuge der planmäßigen Belagserneuerung bei allen Aktionsbereichen vorgeschlagen, in denen dies technisch möglich und sinnvoll ist: Bergheimer Straße (A_Straße_09) und Lesingstraße (A_Straße_21).

- Verstärkte Geschwindigkeitskontrollen (stationär): Geschwindigkeitskontrollen führen gegenüber der Lärmkartierung 2007 zu keiner darstellbaren Lärminderung. Sie sollen die Einhaltung der bestehenden Geschwindigkeitsbegrenzung sicherstellen und insbesondere nachts zusätzliche Lärmimmissionen durch Überschreitung der zulässigen Geschwindigkeit und Beschleunigungsgeräusche verhindern. Sinnvoll sind stationäre Geschwindigkeitskontrollen – nicht nur aus Lärmschutzgründen – an den Stadteingängen. Aufgrund der hohen Beschaffungskosten, des zusätzlichen personellen Verwaltungsaufwands und des technischen Installationsaufwands muss die Maßnahme im Einzelfall gesondert entschieden werden.
- Bauliche Maßnahmen am Straßenquerschnitt / Stärkung des Radverkehrs: Diese Maßnahmen beziehen sich im Wesentlichen auf bestehende Planungen. Die dadurch bedingte Verkehrsberuhigung und –verstetigung sowie die Minderung des motorisierten Individualverkehrs ist schwer abschätzbar, so dass eine quantitative Analyse der Lärminderungswirkung nicht möglich ist. Entsprechende Maßnahmen wurden bereits teilweise umgesetzt (A_Straße_10, A_Straße_12, A_Straße_20) oder sind in Planung (A_Straße_15, A_Straße_21).

Alle Aktionsbereiche und die jeweils umsetzbaren Maßnahmen sind in Anlage 2 und 3 aufgeführt.

2.2. Lärmaktionsplan Straßenbahnverkehr

2.2.1. Aktionsbereiche Straßenbahnverkehr

Bei der Betrachtung der Lärmbelastung durch Straßenbahnverkehr ist anzumerken, dass es bei der EU-weit gültigen „Vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienenwegen (VBUSch)“ keine Zu- und Abschläge gibt, während das deutsche Recht bislang noch einen „Schienenbonus“ von fünf Dezibel bei der Bemessung des Beurteilungspegels ansetzt. Mit Beschluss des Bundesrats vom Mai 2013 und Wirkung zum 01.01.2015 wurde der Schienenbonus aus der deutschen Berechnungsvorschrift gestrichen, wobei für Straßenbahnen und Stadtbahnen eine Übergangsfrist bis 2019 eingeräumt wurde. Damit wird es zukünftig keine Diskrepanz mehr zwischen EU-Recht und deutschem Recht geben. Rückwirkend lässt sich jedoch kein zusätzlicher Lärmschutz einfordern.

Folgende weitere Streckenabschnitte der Straßenbahn wurden in der Fortschreibung als Aktionsbereiche des Lärmaktionsplans übernommen:

- A_straba_06 Bergheimer Straße/Kreuzung Mittermaierstraße,
- A_straba_07 Bergheimer Straße/Abbiegung Karl-Metz-Straße,
- A_straba_08 Karl-Metz-Straße,
- A_straba_09 Römerstraße/ Schillerstraße,
- A_straba_10 Karlsruher Straße zwischen Sickingenstr. und Max-Joseph-Str.

2.2.2. Maßnahmen zur Lärminderung beim Straßenbahnverkehr

Es wurden die Maßnahmenvorschläge aus dem bestehenden Lärmaktionsplan übernommen und entsprechend der Planung der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH auf ihre Umsetzbarkeit geprüft:

Gleissanierung und barrierefreier Ausbau der Haltestellen: Dies ist für die Karlsruher Straße bereits erfolgt. Für die Karl-Metz-Straße soll die Gleissanierung im Zeitraum 2015 bis 2017 erfolgen und für die Bergheimer Straße/ Kreuzung Mittermaierstraße ist kurzfristig die Erneuerung einer Weiche vorgesehen.

Die von der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH vorgeschlagene Maßnahme Gleissanierung führt zu einer spürbaren Lärminderung, die jedoch in dem von der EU vorgegebenen Rechenverfahren nicht berücksichtigt wird.

Technische Maßnahmen an der Fahrzeugflotte: Neue Fahrzeuge, wie die zuletzt von der RNV GmbH beschafften RNV8-Variobahnen, zeichnen sich durch lärmindernde Eigenschaften wie verbesserte Federung und tiefgezogene Radkästen aus. Die Erneuerung der Fahrzeugflotte erfolgt unabhängig von der Lärmaktionsplanung entsprechend der Planung der RNV GmbH.

2.3. Lärmaktionsplan Fernbahnverkehr

Bei der Prüfung aller kommunalen Lärmaktionspläne in Baden-Württemberg wurde von der EU-Kommission bemängelt, dass 73 Kommunen – darunter Heidelberg - keinen Lärmaktionsplan für den Fernbahnverkehr aufgestellt hatten, obwohl die Kartierung durch das Eisenbahnbundesamt in diesen Kommunen eine signifikante Zahl von Betroffenen mit einem Lärmindex L_{Night} größer als 60 Dezibel ergab (für Heidelberg: 1.380 Betroffene). Bei der Prüfung wurde nicht auf die Begründung für den nicht aufgestellten Aktionsplan eingegangen, wonach alle umsetzbaren Maßnahmen bereits im Rahmen des Bundes-Lärmsanierungsprogramms an Schienenwegen realisiert wurden.

Die Begründung ist aus Sicht der Verwaltungsarbeitsgruppe unverändert gültig. Ungeachtet dessen wird mit dieser Fortschreibung formal ein „Lärmaktionsplan Fernbahnverkehr“ nachgereicht.

2.3.1. Aktionsbereiche Fernbahnverkehr

Aus der Kartierung des Eisenbahnbundesamtes ergeben sich folgende Aktionsbereiche:

- A_Bahn_01 Streckenabschnitt Heidelberg-Mitte zwischen Czerny-Brücke und Königstuhltunnel,
- A_Bahn_02 Streckenabschnitt Kirchheim/Rohrbach,
- A_Bahn_03 Streckenabschnitt Schlierbach

Beim Streckenabschnitt Schlierbach wird auf die Lärmbelastungsanalyse der DB ProjektBau GmbH im Rahmen des Bundes-Lärmsanierungsprogramms zurückgegriffen, da noch keine Kartierungsergebnisse des Eisenbahnbundesamtes vorliegen.

Nicht berücksichtigt als Aktionsbereiche werden die Streckenabschnitte Bergheim/ Wieblingen und Ochsenkopf, da hier im Rahmen des geplanten dritten und vierten Gleises für die Strecke Heidelberg – Mannheim Lärmvorsorge entsprechend der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) zu treffen ist. Beim Streckenabschnitt Südstadt ist der Lärmschutz im Rahmen der Überplanung der Konversionsflächen zu berücksichtigen.

2.3.2. Maßnahmen zur Lärminderung beim Fernbahnverkehr

Bei den Maßnahmen zur Lärminderung des Fernbahnverkehrs ist zu unterscheiden zwischen:

- Maßnahmen am Schienenweg, zum Beispiel durch Schienenabsorber, Schienenschmieereinrichtungen oder ein „besonders überwachtes Gleis“,
- Maßnahmen am Fahrzeug, wie der Einsatz von Verbundstoff-Bremssohlen und lärmarmen Drehgestellen mit Scheibenbremsen, sowie
- passiven Lärmschutzmaßnahmen durch Lärmschutzwände und Schallschutzfenster in Gebäuden mit Schalldämmlüfter.

Die Maßnahmen zur lärmtechnischen Verbesserung der Fahrzeugflotte werden von der Deutschen Bahn sukzessive umgesetzt. Allerdings fahren zurzeit mehr als 200 internationale Bahngesellschaften in Deutschland, so dass aufgrund der langen Umsetzungsfristen hierdurch erst mittel- bis langfristig eine Verbesserung zu erwarten ist.

Maßnahmen am Gleis werden von der DB Netz in der Regel nur in besonderen Belastungssituationen umgesetzt (enge Gleiskurven, Brücken, Bahnübergänge).

Bei den drei aufgeführten Aktionsbereichen wurden der Bau von Lärmschutzwänden sowie die Bezuschussung von Schallschutzfenstern im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms an Schienenwegen des Bundes geprüft.

Bau von Schallschutzwänden: Diese Maßnahme ist im Aktionsbereich Heidelberg-Mitte (A_Bahn_01) aufgrund der Parallelführung von Schienen und Straßen sowie der Troglage der Schienen technisch nicht sinnvoll umsetzbar.

Im Aktionsbereich Kirchheim/Rohrbach (A_Bahn_02) wäre der Bau einer Schallschutzwand östlich und westlich des Streckenabschnitts möglich und im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms förderfähig gewesen. Zusätzlich wäre jedoch bei mehr als 80% der betroffenen Wohneinheiten der Einbau von Schallschutzfenstern erforderlich gewesen, so dass die federführende DB ProjektBau GmbH empfahl, auf den Bau einer Lärmschutzwand zu verzichten. Darüber hinaus wurde die Wand aus städtebaulichen Gründen und wegen dem Verlust eines als Kleingarten genutzten Grünstreifens von der Verwaltung abgelehnt. Daher wurde hier keine Lärmschutzwand errichtet.

Im Aktionsbereich Schlierbach (A_Bahn_03) wird zurzeit eine Lärmschutzwand östlich des Bahnübergangs entlang des Gutleuthofwegs gebaut. Die Wand wird zur Entlastung von circa 130 Lärmbetroffenen führen.

Schallschutzfenster: Bei den Aktionsbereichen Heidelberg-Mitte (A_Bahn_01) und Kirchheim/Rohrbach (A_Bahn_02) wurde der Einbau von Schallschutzfenstern in Kombination mit Schalldämmlüftern im Rahmen des Bundes-Lärmsanierungsprogramms gefördert. Insgesamt waren 394 Wohneinheiten förderfähig. Von 88 Eigentümern wurde die Förderung in Anspruch genommen. Beide Aktionsbereiche gelten damit im Rahmen des Bundesprogramms als lärm-saniert. Dementsprechend ist in diesen Bereichen die Zahl der von einem Lärmindex L_{Night} größer als 60 dB Betroffenen zu korrigieren.

Auch in Schlierbach (A_Bahn_03) wird – zusätzlich zum Bau der Lärmschutzwand – der Einbau von Schallschutzfenstern und Schalldämmlüftern im Rahmen des Bundes-Lärmsanierungsprogramms gefördert.

2.4. Sonstige Bereiche

Bereits 2009 wurden über Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der Lärmaktionsplanung weitere fünf Straßenabschnitte geprüft, bei denen die Kriterien für einen Lärmaktionsbereich jedoch nicht erfüllt sind (Steigerweg, Eppelheimer Straße, Kranichweg, Bundesautobahn A 5 und Karlsruher Straße zwischen Ortenauer Straße und südlichem Ortsausgang). Im Folgenden werden noch zwei dieser Abschnitte aufgeführt, für die vom Bau- und Umweltausschuss sowie vom Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss Maßnahmen beantragt wurden:

- Steigerweg: Hier wurden von mehreren Anwohnern verstärkte Kontrollen der zulässigen Geschwindigkeit von 30 km/h gefordert, was im Zuge der gesamtstädtischen Kontrollen bereits umgesetzt wird. Entsprechend dem Antrag des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses wird eine stationäre Geschwindigkeitsüberwachung vorgeschlagen.

- Karlsruher Straße zwischen Ortenauer Straße und südlichem Ortsausgang: Auf der Grundlage der lärmtechnischen Straßenbelagsmessung ergibt sich keine Neubewertung dieses Straßenabschnitts, der weiterhin kein Lärmaktionsbereich ist. Es liegt jedoch ein Antrag des Bezirksbeirats Rohrbach zum Austausch des alten, mittlerweile schadhaften Betonbelags vor (Antrag 0027/2012/AN). Die Ergebnisse der Messung wurden dem Gemeinderat direkt mitgeteilt. Zum Antrag des Bezirksbeirats liegt bereits eine grobe Kostenschätzung vor. Unabhängig von der Lärmaktionsplanung und unter dem Vorbehalt der Mittelverfügbarkeit empfiehlt die Verwaltung den Austausch des Betonbelags gegen lärmoptimierten Asphalt. Die vom Bau- und Umweltausschuss beantragte Maßnahme Tempo 30 nachts kann nicht umgesetzt werden, da der Abschnitt kein Lärmaktionsbereich ist.

2.5. Weitere Vorgehensweise

Die Verwaltung empfiehlt, den vorliegenden Entwurf als „Fortschreibung des Lärmaktionsplans Heidelberg 2013“ zu beschließen.

Zu den im Entwurf vorgeschlagenen Maßnahmen ist anzumerken, dass sie – sofern sie nicht im Rahmen selbstständiger Fachplanungen umgesetzt werden – unter dem Vorbehalt der Mittelverfügbarkeit stehen und nicht rechtlich einklagbar sind.

Für die Maßnahme Tempo 30 nachts für den Aktionsbereich Am Hackteufel/Neckarstaden wird eine gutachterliche Wirksamkeitsanalyse erstellt. Anschließend erfolgt die Abstimmung mit der höheren Verkehrsbehörde (Regierungspräsidium Karlsruhe).

Entsprechend den Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie erfolgt die nächste Prüfung und gegebenenfalls Fortschreibung der Lärmkartierung 2017 und des Lärmaktionsplans 2018

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

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

keine

gezeichnet

Dr. Eckart Würzner

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
A 01	Stellungnahmen zur Fortschreibung des Lärmaktionsplans
A 02	Übersichtskarte der Lärmaktionsbereiche
A 03	Fortschreibung des Lärmaktionsplans Straßenverkehr: Maßnahmenübersicht