

Stadt Heidelberg
Dezernat I, Amt für Umweltschutz, Gewerbeaufsicht und Energie

Lärmaktionsplanung im Rahmen der EU- Umgebungslärmrichtlinie in Heidelberg

Informationsvorlage

Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen Gremien
beginnen ab der Seite 2.2 ff.
Letzte Aktualisierung: 10. Juli 2008

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Behandlung	Kenntnis genommen	Handzeichen
Bezirksbeirat Bergheim	23.04.2008	Ö	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein	
Bezirksbeirat Altstadt	04.06.2008	Ö	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein	
Bezirksbeirat Neuenheim	10.06.2008	Ö	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein	
Bezirksbeirat Kirchheim	17.06.2008	Ö	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein	
Bezirksbeirat Rohrbach	24.06.2008	Ö	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein	
Bezirksbeirat Weststadt/Südstadt	25.06.2008	Ö	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein	
Bezirksbeirat Handschuhsheim	30.06.2008	Ö	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein	

Inhalt der Information:

Der Bezirksbeirat nimmt die Information zur Kenntnis.

Sitzung des Bezirksbeirates Bergheim vom 23.04.2008

Ergebnis: Kenntnis genommen

Sitzung des Bezirksbeirates Altstadt vom 04.06.2008

Ergebnis: Kenntnis genommen mit Arbeitsauftrag an die Verwaltung

Sitzung des Bezirksbeirates Neuenheim vom 10.06.2008

Ergebnis: Kenntnis genommen

Sitzung des Bezirksbeirates Kirchheim vom 17.06.2008

Ergebnis: Kenntnis genommen

Sitzung des Bezirksbeirates Rohrbach vom 24.06.2008

Ergebnis: Kenntnis genommen mit Arbeitsauftrag an die Verwaltung

Sitzung des Bezirksbeirates Weststadt/Südstadt vom 25.06.2008

Ergebnis: Kenntnis genommen

Sitzung des Bezirksbeirates Handschuhsheim vom 30.06.2008

Ergebnis: Kenntnis genommen mit Empfehlung

I. 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



II. Begründung:

Veranlassung

Bereits 1998 wurde ein Schallimmissionsplan für das Stadtgebiet Heidelberg erstellt (DS 113/1998). Auf dieser Grundlage erarbeitete ein Gutachter beispielhaft für die Stadtteile Handschuhsheim und Neuenheim Vorschläge für Maßnahmen zur Lärminderung, wobei jedoch festgestellt wurde, dass das Potential solcher Maßnahmen sehr begrenzt ist (1. Ergänzung zu DS: 113/1998 v. 08.03.2000). Der Empfehlung des Gutachters folgend, wurde 2003 eine städtische Arbeitsgruppe zusammengestellt, die unter Federführung des Amts für Umweltschutz, Gewerbeaufsicht und Energie mit Hilfe eines externen Moderators die räumlichen Hotspots der Lärmbelastung festgestellt hat, bei denen ein hoher Lärmpegel mit einer hohen Zahl betroffener AnwohnerInnen zusammentrifft. Für diese Hotspots wurden die wesentlichen verkehrsplanerischen Maßnahmen mit Lärminderungspotential sowie aktuelle städtebauliche und verkehrliche lärmrelevante Planungen zusammengestellt. Auf dieser Grundlage wurden planungsrechtliche und organisatorische Handlungsempfehlungen ermittelt und ein zweistufiges Programm für die Lärminderung entworfen. Die Ergebnisse wurden dem Umweltausschuss am 10.09.2003 (DS 427/2003) vorgestellt. In der ersten Stufe wurden fünf Konzepte präsentiert, die in künftigen städtebaulichen Planungen berücksichtigt werden sollten:

- Ausbau der Anlagen zur Verkehrssteuerung,
- Kombinierte Planung von Siedlungsentwicklung und ÖPNV,
- Erstellung von Park- und Ride-Parkplätzen,
- Einführung besonderer schalltechnischer Qualitätskriterien für die städtebauliche Planung,
- Gemeinsame Nutzung des Straßenraumes durch den Kfz- und Straßenbahnverkehr zugunsten der städtebaulichen Aufwertung des Straßenraumes.

In der zweiten Stufe der Lärminderungsplanung sollten die von der Arbeitsgruppe zusammengestellten Hotspot-bezogenen Ansätze der Lärminderung auf ihre Wirksamkeit und Umsetzbarkeit geprüft werden. Da zu diesem Zeitpunkt die EU-Umgebungslärm-Richtlinie bereits in Kraft getreten war, sollte die Wirksamkeitsberechnung auf der Basis des als „Strategische Lärmkarte“, entsprechend der Richtlinie, fortgeschriebenen Schallimmissionsplans erfolgen.

Anforderungen der EU-Umgebungslärmrichtlinie

Mit dem „Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ vom 24.6.2005 und der Verordnung über die Lärmkartierung - 34. BImSchV - vom 6.3.2006 wurde die EU-Richtlinie in deutsches Recht umgesetzt. Danach gelten gestaffelte Fristen für die Vorlage von Strategischen Lärmkarten und die Aufstellung von Lärmaktionsplänen. Ballungsräume 1. Stufe mit mehr als 250.000 Einwohnern müssen flächendeckende Lärmkarten bis zum 30. Juni 2007 und Lärmaktionspläne bis zum 18. Juli 2008 vorlegen. In Baden-Württemberg betrifft dies Stuttgart, Karlsruhe und Mannheim. Die Karten wurden von den betroffenen Kommunen selbst erstellt und liegen seit dem 31.10.07 vor.

Die gleiche Frist gilt für Hauptverkehrsstraßen (Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen) mit mehr als 6 Mio. Fahrzeugen pro Jahr bzw. etwa 16.400 Fahrzeugen pro Tag. Diese Erhebung wurde von der Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz (LUBW) im Auftrag des Landes Baden-Württemberg durchgeführt und am 10. September veröffentlicht. In Heidelberg sind 11 Straßen betroffen. Neben den Bundesautobahnen A 5 und A 656 sind dies die B 3, B 37, B 535, L 534 (Ziegelhäuser Landstr.), L 543 (Eppelheimer Str.), L 594 (Karlsruher Str.), L 598 (Sandhäuser Str.), L 600 (Speyerer Str.) und die L 637 (Umgehungsstraße Wieblingen). Ebenso sind alle Hauptbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von 60.000 Zügen pro Jahr durch das Eisenbahnbundesamt zu kartieren. Diese Karten werden voraussichtlich im 2. Quartal 2008 vorliegen.

Die Lärmaktionspläne für Hauptverkehrswege müssen ebenfalls bis zum 18. Juli 2008 vorgelegt werden. Nach Landesrecht sind dafür die Kommunen – unabhängig von ihrer Größe - selbst zuständig.

In einem zweiten Schritt müssen für Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohner und für Straßen mit mehr als 3 Mio. Fahrzeugen pro Jahr Lärmkarten bis 2012 erstellt werden. Heidelberg mit ca. 140.000 Einwohnern hätte demnach noch etwas Zeit für die Erstellung der Karten. Da die Stadt die Maßnahmenpläne zur Lärminderung an den o. g. 11 Hauptverkehrsstraßen bis zum 18.07.2008 erstellen muss, wurde im Vorgriff auf 2012 die gesamtstädtische Kartierung vorgezogen, um eine bessere Grundlage für die Lärminderungsplanung zu haben.

Strategische Lärmkarten

Strategische Lärmkarten entsprechend der EU-Richtlinie beinhalten teilweise komplizierte technische Parameter als Mindestumfang:

- die Kartierung des Lärmindex L_{DEN} - 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);
- die Kartierung des Lärmindex L_{Night} für den Zeitraum 22:00 bis 6:00 Uhr;
- (tabellarische) Angaben über die betroffenen AnwohnerInnen nach Lärmpegelklasse;
- (tabellarische) Angaben über die Zahl der betroffenen Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser als besonders schutzwürdige Nutzungen;
- graphische Darstellung der besonders betroffenen Bereiche, für die eine Lärmaktionsplanung erforderlich ist.

Die Definition der Gebiete, für die eine Lärmaktionsplanung erforderlich ist, wurde in den rechtlichen Vorgaben bewusst offen gelassen, denn im Gegensatz zur Luftreinhalte-Richtlinie, die strenge Grenzwerte enthält, spricht die **Umgebungslärmrichtlinie** von „**Auslösewerten**“, die von den EU-Mitgliedsstaaten selbst zu definieren sind. Auf nationaler Ebene konnte bisher leider noch keine Einigung über Auslösewerte erzielt werden, so dass den Kommunen in Baden-Württemberg nun lediglich eine „Empfehlung“ des Umweltministeriums vorliegt. Danach werden Maßnahmen empfohlen, wenn ein L_{DEN} von 70 dB(A) und ein L_{Night} von 60 dB überschritten werden.

Die **Lärmindizes** sind A-bewertete äquivalente Dauerschallpegel in Dezibel (dB(A)), die nach EU-angepassten, bundeseinheitlichen Verfahren berechnet werden. Grundlage für die Berechnung des Verkehrslärms in Deutschland sind die „Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienenwegen (VBUSch)“ und die „Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS)“ vom 22.05.2006. Im Gegensatz zu den für deutsche Genehmigungsverfahren noch immer gültigen Berechnungsmethoden RLS 90 für Straßenverkehr und Schall 03 für Schienenverkehr enthalten die VBU keine Zu- oder Abschläge für bestimmte Situationen, so dass die Ergebnisse voneinander abweichen können. Die Karten des L_{DEN} und des L_{Night} sind daher nicht direkt vergleichbar mit älteren Schallimmissionsplänen sowie mit Schallgutachten im Rahmen von Bauleitplanverfahren – ein schwer nachvollziehbarer und äußerst unbefriedigender Sachverhalt.

Ergebnisse der Kartierung

Anlage 1 zeigt das Ergebnis der im Auftrag der Stadtverwaltung erstellten Kartierung des L_{DEN} für alle Hauptverkehrsstraßen in Heidelberg mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommen (DTV) von mindestens 4.000 Kfz. Aufgrund der höheren Zahl berücksichtigter Lärmquellen ergeben sich – insbesondere an Kreuzungen und Einmündungen – häufig etwas höhere Lärmpegel als in der Landeskartierung. Im Vergleich mit dem alten Schallimmissionsplan für den Straßenverkehr tags (6:00 bis 22:00 Uhr) ergeben sich im Schnitt um bis zu 2 dB höhere Lärmpegel, die im wesentlichen auf der stärkeren Gewichtung des abendlichen Verkehrs (Zuschlag von 5 dB) beim L_{DEN} beruhen. Wie erwartet ergibt sich **keine Veränderung bei der Identifikation der räumlichen Belastungsschwerpunkte** im Vergleich zum Schallimmissionsplan 1998.

Anlage 2 zeigt die Karte des Lärmindex L_{DEN} - 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) – für die Schallimmissionen des Straßenbahnverkehrs. Mit den Zuschlägen soll der besonderen Störwirkung von Lärm während der Ruhestunden Rechnung getragen werden. Grundlage für die Berechnung des Straßenbahnlärms ist die „Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienenwegen (VBUSch)“ vom 22.05.2006. Im Gegensatz zu der für deutsche Genehmigungsverfahren noch immer gültigen Berechnungsmethode Schall 03 für Schienenverkehr enthält die VBU keine Zu- oder Abschläge für bestimmte Situationen. Insbesondere durch den Wegfall des in der SCHALL03 enthaltenen Schienenbonus von 5 dB(A) sind die Karten des L_{DEN} und des L_{Night} daher nicht direkt vergleichbar mit älteren Schallimmissionsplänen sowie mit Schallgutachten im Rahmen von Planfeststellungs- und Genehmigungsverfahren. Im Vergleich mit dem Beurteilungspegel (lärmäquivalenter Dauerschallpegel) für den Tageszeitraum nach deutschem Recht ergeben sich circa 7 dB(A) höhere Pegel beim L_{DEN} . Auch neu gebaute Streckenabschnitte mit einer dem Stand der Technik entsprechenden Berücksichtigung von Lärmschutzmaßnahmen erscheinen in der Darstellung des Lärmindex L_{DEN} teilweise mit Lärmpegeln in der gleichen Größenordnung wie der Straßenverkehr. Insbesondere Streckenabschnitte, die von mehreren Straßenbahn-Linien befahren werden, weisen einen Lärmindex L_{DEN} von mehr als 70 dB(A) auf.

Weiteres Vorgehen: Lärmaktionsplanung und Öffentlichkeitsbeteiligung

Die EU-Richtlinie fordert bei der Lärmaktionsplanung eine breite Öffentlichkeitsbeteiligung. Es soll nicht nur den von erhöhten Lärmpegeln Betroffenen, sondern grundsätzlich allen interessierten Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit zur Mitwirkung gegeben werden. Die konkrete Vorgehensweise bei dieser bisher gesetzlich nicht geregelten Form der Öffentlichkeitsbeteiligung wird jedoch weitgehend den für die Lärmaktionsplanung zuständigen Kommunen überlassen. Bisher gibt es bei den Kommunen in Baden-Württemberg noch keine Erfahrungen mit dieser Form der Öffentlichkeitsbeteiligung bei der Aktionsplanung. Lediglich in Stuttgart wurde bisher mit der Planung der Öffentlichkeitsbeteiligung begonnen. Die Aktionsplanung in Heidelberg hat daher Pilotcharakter.

In diesem neuen Prozess der Lärmaktionsplanung sind alle Bürgerinnen und Bürger aufgefordert am Entwurf dieses Lärmaktionsplans mitzuwirken.

In einer ersten Informations- und Diskussionsveranstaltung am 11. März 2008 in der Stadtbücherei wurden die Lärmkarten vorgestellt und grundsätzliche Lärminderungsmaßnahmen erläutert. Für Fragen, Anregungen und zur Diskussion standen die Mitglieder der städtischen Arbeitsgemeinschaft Lärmaktionsplanung zur Verfügung. Etwa 60 Bürgerinnen und Bürger haben dieses Angebot angenommen und sehr konstruktive Vorschläge zur Lärminderung gemacht (siehe Protokoll, Anlage 3). Die Information und Diskussion in den Bezirksbeiräten ist ebenfalls ein wesentlicher Bestandteil dieser Öffentlichkeitsbeteiligung. Parallel können Anregungen seit Dezember 2007 auch schriftlich per Post, Fax oder E-Mail an laermaktionsplanung@heidelberg.de eingereicht werden.

Alle Vorschläge werden konkretisiert und entsprechend der Umsetzbarkeit priorisiert und fließen in eine Maßnahmenliste ein (siehe Anlage 4).

Zusammen mit einer gutachterlichen Wirksamkeitsanalyse wird die Maßnahmenliste als Lärmaktionsplan-Entwurf voraussichtlich im vierten Quartal 2008 wieder den gemeinderätlichen Gremien vorgelegt.

Angesichts der vorliegenden Erkenntnisse wird – nicht nur in Heidelberg - bei den meisten Hotspots eine spürbare Lärminderung an der Quelle kaum möglich sein. Dem Umweltministerium Baden-Württemberg ist dies bewusst. Daher wurde signalisiert, dass das Ministerium bemüht ist, ab 2009 Landesfördermittel für die Maßnahmenumsetzung, darunter evt. auch eine Neuauflage des Schallschutzfensterprogramms zu erreichen. Zudem sind Bund und Land in der Pflicht für die betroffenen Bundes- und Landesstraße ebenfalls Maßnahmen zur Lärmaktionsplanung vorzulegen. Bisher sind keine Details der Planung bekannt.

Lärminderungsplanung muss jedoch über die kurzfristige Aktionsplanung hinausgehen. Im Sinne eines umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehrs haben die eingangs genannten fünf Konzepte der Lärminderungsplanung erster Stufe (siehe S. 3.2) nach wie vor eine wichtige Bedeutung.

gez.

Dr. Eckart Würzner

Anlagen zur Drucksache:	
Lfd. Nr.	Bezeichnung
A 1	Lärmkartierung 2007 Straße L _{DEN} (Ausschnitt)
A 2	Lärmkartierung 2007 Straßenbahn L _{DEN} (Ausschnitt)
A 3	Protokoll Öffentlichkeitarbeit
A 4	Vorläufige Maßnahmenliste