

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0315/2013/BV

Datum:
23.08.2013

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

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

Betreff:

**Fortschreibung des Lärmaktionsplans Heidelberg
hier: Zustimmung zum Entwurf und Beschluss der
öffentlichen Auslegung**

Beschlussvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Bau- und Umweltausschuss	10.09.2013	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	11.09.2013	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Gemeinderat	09.10.2013	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

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

Finanzielle Auswirkungen:

Bezeichnung:	Betrag:
Ausgaben / Gesamtkosten:	
Schalltechnische Berechnungen zum LAP 2. Stufe	15.000
D-StrO-Messung Karlsruher Straße	5.000
Einnahmen:	
Finanzierung:	
• Ansatz in 2013	15.000
• Ansatz im Finanzplanungszeitraum	30.000
• Über- / Außerplanmäßiger Mittelbedarf laufendes Jahr	5.000

Zusammenfassung der Begründung:

Entsprechend den Vorgaben der EU-Umgebungslärm-Richtlinie waren 2008 für Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von mindestens 16.400 KFZ pro Tag sowie für Haupteisenbahnstrecken des Bundes und nichtbundeseigener Bahnen mit mehr als 60.000 Zügen pro Jahr erstmals kommunale Lärmaktionspläne zu erstellen. Diese Pläne enthalten alle für die jeweiligen Aktionsbereiche umsetzbaren Lärminderungsmaßnahmen und sind alle fünf Jahre fortzuschreiben. 2013 sind dabei als Lärmaktionsbereiche auch Straßenabschnitte mit einem Verkehrsaufkommen von mindestens 8.200 KFZ pro Tag und Schienenabschnitte – einschließlich Straßenbahnen - mit mindestens 30.000 Zügen pro Jahr zu berücksichtigen.

Begründung:

1. Lärmaktionsplan 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 (Anlagen 1 und 2). Als Aktionsbereiche wurden

- Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mindestens 16.400 Kraftfahrzeugen pro Tag und
- Schienenwege von nicht-bundeseigenen Eisenbahnen mit mindestens 60.000 Zügen pro Jahr berücksichtigt, an denen der Lärmindex LDEN (ganztags) von 70 Dezibel (dB) und der Lärmindex LNight (nur Nachtzeitraum von 22 bis 6 Uhr) von 60 dB überschritten wird.

Alle Maßnahmen wurden von der verwaltungsinternen Arbeitsgruppe Lärminderung unter Mitarbeit des Amts für Verkehrsmanagement, des Tiefbauamts, des Stadtplanungsamts und der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH unter Federführung des Amts für Umweltschutz, Gewerbeaufsicht und Energie erarbeitet und fachlich geprüft. Für die lärmtechnischen Wirksamkeitsanalysen wurde das Ingenieurbüro Kohlen IBK beauftragt. Die Anlage 3 gibt einen Überblick über den Stand der bisherigen Maßnahnumsetzung.

Weiterhin enthält der Lärmaktionsplan Heidelberg ein Kapitel zum Schienenverkehrslärm (Fernbahn) ohne Maßnahmen, in dem auf die bereits im Rahmen des Bundes-Lärmsanierungsprogramms an Schienenwegen durchgeführten Maßnahmen verwiesen wird. Dies wurde bei der Prüfung durch die EU-Kommission nicht als Lärmaktionsplan anerkannt und eine entsprechende Nachlieferung gefordert.

2. Erste Fortschreibung des Lärmaktionsplans Heidelberg

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 Lärmindices 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 „Neckarufertunnel“.

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.
Zusätzliche Ausweisungen von Tempo 30 nachts sind daher nicht sinnvoll oder rechtlich nicht umsetzbar.
- Austausch des Fahrbahnbelags durch besonders lärmindernden Belag: Angesichts des hohen Lärminderungspotenzials von mindestens drei Dezibel erscheint besonders die Verwendung des sogenannten „lärmoptimierten Asphalts“ (LOA) die aktuell wirksamste Lärmierungsmaßnahme zu sein, zumal hiermit keine Einschränkungen für die Anwohnerinnen und Anwohner sowie den Verkehrsfluss verbunden sind. 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.
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 LOA im Zuge der planmäßigen Belagserneuerung bei allen Aktionsbereichen vorgeschlagen, in denen dies technisch möglich und sinnvoll ist: Bergheimer Straße (A_Straße_09) und Lessingstraße (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 zu beobachtende zusätzliche Lärmimmissionen durch zu hohe Fahrgeschwindigkeit und Beschleunigungsgeräusche verhindern. Sinnvoll sind stationäre Geschwindigkeitskontrollen – nicht nur aus Lärmschutzgründen – an den Stadteingängen. So käme eine stationäre Geschwindigkeitskontrolle insbesondere an der Karlsruher Straße am südlichen Ortseingang in Fahrtrichtung Norden in Frage. Ein entsprechender Antrag des Bezirksbeirats Rohrbach wurde vom Gemeinderat jedoch bereits abgelehnt, so dass diese Maßnahme im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplans nicht vorgeschlagen wird.

- 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 4 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.
- **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, Schienenschmiereinrichtungen 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 lärmsaniert. 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

Folgende Bereiche wurden über Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der Lärmaktionsplanung aufgenommen, obwohl die oben genannten Kriterien der Lärmbetroffenheit nach der Kartierung 2007 und der Überprüfung 2012 nicht erfüllt sind:

- 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. Weitere Maßnahmen sind unverhältnismäßig.
- Eppelheimer Straße: Hier können im Rahmen des geplanten Umbaus der Gleisanlagen lärm mindernde Maßnahmen umgesetzt werden (im Bereich der Straßenbahn Rasengleis, in der Straße Einsatz von LOA). Weitere Maßnahmen sind angesichts der geringen Lärmbetroffenheit unverhältnismäßig.
- Kranichweg: Die von zwei Anwohnern geforderten straßenbaulichen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung sind bei einem Verkehrsaufkommen von weniger als 3.000 KFZ pro Tag unverhältnismäßig.

- Bundesautobahn A 5: Von mehreren Anwohnern im Pfaffengrund wurden – über die bereits von der Stadt Heidelberg vorgenommene Erhöhung der Lärmschutzwand hinaus – weitere Lärmschutzmaßnahmen gefordert. Diese können jedoch nicht von der Stadt geleistet werden. Sollte es zum sechsstreifigen Ausbau der A5 in diesem Bereich kommen, wäre vom Bauträger Lärmschutz nach den Vorgaben der Verkehrslärmschutzverordnung (16. Bundesimmissionsschutz-Verordnung) umzusetzen.
- Karlsruher Straße zwischen Ortenauer Straße und südlichem Ortsausgang: Hierzu liegt ein Beschluss des Gemeinderats zur lärmtechnischen Straßenbelagsmessung (0128/2012/IV) sowie ein Antrag des Bezirksbeirats Rohrbach zum Austausch des alten, mittlerweile schadhafte 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.

2.5. Weitere Vorgehensweise

Die Verwaltung empfiehlt, den vorliegenden Entwurf der Fortschreibung des Lärmaktionsplans öffentlich auszulegen. Parallel werden die Träger öffentlicher Belange um Stellungnahme gebeten. Nach Abarbeitung möglicher Einwendungen wird die Fortschreibung dem Gemeinderat zum Beschluss vorgelegt.

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.

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

2.6. Anmerkungen zur Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie

Aufgrund der bisherigen Erfahrungen zeigt sich, dass die Lärmaktionsplanung in der vorgegebenen Form, ohne verbindliche Grenzwerte, ohne Harmonisierung von Immissionsschutz-, Verkehrs- und Planungsrecht, dafür aber mit hohen Anforderungen zur Öffentlichkeitsbeteiligung bei knappen Umsetzungs- und Berichtspflichten nicht zu der erhofften konstruktiven Stadtentwicklungsplanung und der gewünschten Aufwertung des innerstädtischen Wohnumfelds beitragen kann.

Grundsätzliche Kritikpunkte sind:

- Punktuelle Hotspots werden isoliert betrachtet:
Die Aktionsbereiche entsprechend der EU-Umgebungslärmrichtlinie konzentrieren sich auf innerstädtische Hauptverkehrsstraßen, deren Konfliktpotential im Wesentlichen aus dem hohen Verkehrsaufkommen resultiert. In den seltensten Fällen haben die Kommunen eine realistische Möglichkeit, dieses Konfliktpotential planerisch, baulich oder rechtlich zu mindern. Lediglich zwei Maßnahmen des Heidelberger Lärmaktionsplans - „Tempo 30 nachts“ und „Austausch des Fahrbahnbelags durch besonders lärmindernden Belag“ – haben eine effektive und mit dem vorgegebenen Rechenverfahren nachweisbare Lärminderungswirkung. Aufgrund der genannten rechtlichen und technischen Hürden können sie jedoch nur in bestimmten Einzelfällen umgesetzt werden und führen damit nur punktuell zu einer Lärmentlastung.

- Die kartierte Lärmbelastung deckt sich nicht mit der subjektiven Betroffenheit:
Bei der Öffentlichkeitsbeteiligung haben die Kommunen in den Ballungsräumen die Erfahrung machen müssen, dass sich die Anregungen der Bürgerinnen und Bürger räumlich nur selten mit den Aktionsbereichen deckten. Offenbar lassen sich gerade die objektiv am stärksten durch Lärm Betroffenen am wenigsten durch ein Beteiligungsverfahren erreichen. Gründe können dabei sein, dass aufgrund der über lange Zeit gewachsenen und etablierten Konfliktsituation eine spürbare Verbesserung nicht ernsthaft erwartet wird, eine höhere Fluktuation erfolgt oder sogar „Lärmtoleranz“ beziehungsweise Inkaufnahme der Lärmbelastung zugunsten einer zentralen Lage und guter Verkehrsanbindung eintritt. Wie das Beispiel der Brückenstraße in Heidelberg zeigt, können solche Hotspots der Lärmbelastung bei entsprechender Straßenraumgestaltung trotzdem attraktive Aufenthalts- und Wohnorte sein. „Weiche“ Maßnahmen zur Aufwertung des Wohnumfelds, die nicht direkt zur Reduktion des Lärmpegels oder der Betroffenenzahl führen, können jedoch nach den vorgegebenen Lärmkartierungsverfahren nicht als erfolgreiche Lärminderungsmaßnahmen gelten, obwohl sie die subjektive Lärmbetroffenheit mindern.
- Die Lärmaktionsplanung hat keinen Bezug zur gesamtstädtischen Planung:
Eine Lärmaktionsplanung ist nur dann zielführend, wenn die Lärmkonfliktbereiche gesamtheitlich unter Berücksichtigung verkehrlicher, städtebaulicher, sozialer und ökologischer Aspekte betrachtet werden. Schalltechnische Belange sollten daher durch frühzeitige Untersuchung und Abstimmung in langfristig ausgelegte gesamtstädtische Planwerke, wie Verkehrsentwicklungsplan, Flächennutzungsplan oder Stadtteilrahmenpläne, integriert werden. Eine auf die Hotspot-Bereiche beschränkte Lärmaktionsplanung wird immer nur punktuelle Symptombekämpfung mit äußerst begrenztem Erfolg sein.

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. Ziel/e:
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. Ziel/e:
MO 1	+	Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

keine

gezeichnet

Bernd Stadel

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
A 01	Übersichtskarte der Aktionsbereiche Straßenverkehr
A 02	Übersichtskarte der Aktionsbereiche Schienenverkehr
A 03	Lärmaktionsplan Straßenverkehr: Stand der Umsetzung
A 04	Fortschreibung des Lärmaktionsplans Straßenverkehr: Maßnahmenübersicht