

# Stadt Heidelberg

Drucksache:

**0144/2019/BV**

Datum:

01.04.2019

Federführung:

Dezernat IV, Amt für Umweltschutz, Gewerbeaufsicht und Energie

Beteiligung:

Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Dezernat II, Stadtplanungsamt

Dezernat II, Tiefbauamt

Betreff:

**Verkehrslärmkartierung 2017/ Überprüfung des  
Lärmaktionsplans Heidelberg**

## Beschlussvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Bau- und Umweltausschuss	14.05.2019	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Gemeinderat	27.06.2019	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	

Drucksache:

**0144/2019/BV**

00293332.doc

...

**Beschlussvorschlag der Verwaltung:**

*Der Bau- und Umweltausschuss empfiehlt dem Gemeinderat folgenden Beschluss:*

- 1. Der Gemeinderat nimmt die Lärmkartierung 2017 und die Ergebnisse der Lärmaktionsplan-Überprüfung 2018 zur Kenntnis.*
- 2. Der Gemeinderat beschließt die öffentliche Auslegung der Lärmkartierung 2017 und der Ergebnisse der Lärmaktionsplan-Überprüfung 2018.*

**Finanzielle Auswirkungen:**

Bezeichnung:	Betrag in Euro:
<b>Ausgaben / Gesamtkosten:</b>	
keine	
<b>Einnahmen:</b>	
-	
<b>Finanzierung:</b>	
<b>Folgekosten:</b>	

**Zusammenfassung der Begründung:**

Entsprechend den Vorgaben der EU-Umgebungslärm-Richtlinie müssen die Lärmkartierungen und Lärmaktionspläne der Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern alle fünf Jahre überprüft und gegebenenfalls fortgeschrieben werden. Die Überprüfung der aktuellen Verkehrslärmkartierung 2017 ergab keine neuen Lärmaktionsbereiche und keine neuen Ansätze für Lärminderungsmaßnahmen. Die aktuelle Fortschreibung des Lärmaktionsplans beschränkt sich auf einen Vorschlag für die Ausweisung „ruhiger Gebiete“ und behandelt nachrichtlich das Thema „Lärm durch Industrieanlagen“.

## Begründung:

### 1. Lärmkartierung Heidelberg 2017

Die erste flächendeckende Lärmkartierung nach den Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie wurde 2007 erstellt (Drucksache 0132/2007/IV, auf den städtischen Internetseiten einsehbar unter <https://www.heidelberg.de/hd,Lde/HD/Leben/Laermaktionsplanung.html>). Diese Kartierung ist alle fünf Jahre zu überprüfen und gegebenenfalls fortzuschreiben. Bei der turnusgemäßen Überprüfung 2012 wurde festgestellt, dass zu den geplanten städtebaulichen Entwicklungen Bahnstadt und Konversionsflächen Südstadt noch zu wenig neue Informationen vorlagen, die eine Neukartierung gerechtfertigt hätten (Drucksache 0027/2014/BV). 2017 waren die ersten beiden Bauabschnitte der Bahnstadt bereits fast abgeschlossen und für die Konversionsflächen in der Südstadt und in Rohrbach lagen detaillierte Pläne vor, so dass eine neue Kartierung beauftragt werden konnte. Kartiert wurden für die Lärmquelle Straßenverkehr:

- der Lärmindex  $L_{DEN}$  - gemittelter Tag-Abend-Nacht-Lärmpegel in Dezibel (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 (Anlage 1);
- der Lärmindex  $L_{Night}$  für den Zeitraum 22:00 bis 6:00 Uhr (Anlage 2).

Ebenfalls kartiert, aber nicht als Anlage beigefügt wurden die Lärmindizes für den Straßenbahnverkehr. Die Karten können, wie auch die Anlagen 1 und 2, unter <https://www.heidelberg.de/hd,Lde/HD/Leben/Laermaktionsplanung.html> im Internet eingesehen werden.

Weiterhin wurde die Zahl der betroffenen Anwohner/innen nach Lärmpegelklasse sowie die Zahl der betroffenen Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser erhoben (Anlage 3).

Im Vergleich der Kartierungen 2007 und 2017 ergeben sich vor allem Unterschiede durch die Berücksichtigung der neuen städtebaulichen Entwicklungen sowie der punktuellen Änderungen der Linienführung der Straßenbahnen. Weder in der Bahnstadt noch in den Konversionsflächen sind neue Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 8.200 Fahrzeugen pro Tag dazu gekommen, so dass sich keine neuen Lärmaktionsbereiche ergeben haben. Für die Konversionsflächen in der Südstadt und in Rohrbach wurde der Lärmschutz im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben zur Bauleitplanung berücksichtigt. Da sich die Verkehrsbelastung der Hauptverkehrsstraßen insgesamt nicht wesentlich – das heißt in einer Größenordnung von mehr als 15 Prozent, was etwa einem Dezibel entspricht - geändert hat, zeigen die Karten der Straßenverkehrslärmbelastung 2007 und 2017 praktisch keine Unterschiede. Bei den Straßenbahn-Lärmkarten zeigen sich Unterschiede bei den neuen Trassenführungen. Hierbei handelt es sich um neue Verkehrswege im Sinne der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV), bei denen die Einhaltung der Lärmgrenzwerte im Zuge des Planfeststellungsverfahrens sicherzustellen ist. Neue Verkehrswege können demnach auch keine Lärmaktionsbereiche entsprechend der EU-Umgebungslärmrichtlinie sein.

Beim Vergleich der Betroffenen-Zahlen von 2007 und 2017 zeigt sich eine leichte Erhöhung der Zahl der Personen, die von einem Lärmindex oberhalb der Auslösewerte von 70 dB am Tag ( $L_{DEN}$ , 3.800 Personen 2017 gegenüber 3.000 Personen 2007) und 60 dB im besonders relevanten Nachtzeitraum betroffen sind ( $L_{Night}$ , 3.900 Personen 2017 gegenüber 2.800 Personen 2007). Gleichzeitig wurde aber die Zahl der Betroffenen in der höchsten Pegelklasse von jeweils 200 Personen auf jeweils 100 Personen halbiert. Dieser Rückgang kann als Indiz für einen Erfolg der Maßnahme Tempo 30 nachts auf der Rohrbacher Straße (Weststadt) und der B 37 (Altstadt) gewertet werden, während der Zuwachs in den anderen Pegelklassen nicht durch die Lärmbelastung, sondern im Wesentlichen durch die Zunahme der Einwohnerzahl zu erklären ist.

## 2. **Lärmaktionsplan Heidelberg**

Der Lärmaktionsplan Heidelberg wurde am 21.10.2010 vom Gemeinderat beschlossen (Drucksache: 0242/2010/BV) und mit Gemeinderatsbeschluss vom 10.04.2014 erstmals fortgeschrieben (Drucksache: 0027/2014/BV). Der Plan enthält Maßnahmen für 23 Aktionsbereiche der Lärmquelle Straßenverkehr und fünf Aktionsbereiche der Lärmquelle Straßenbahn/OEG. Weiterhin sind die im Rahmen des Bundes-Lärmsanierungsprogramms an Schienenwegen umgesetzten Maßnahmen an Aktionsbereichen der Lärmquelle Schiene/Bahn als Lärmaktionsplan Fernbahnverkehr aufgeführt. Mittlerweile ist die Bahn selbst verantwortlich für die Lärmaktionsplanung an Schienenwegen des Bundes.

### 2.1. **Lärmaktionsplan Straßenverkehr**

Mögliche Maßnahmen wurden von der verwaltungsinternen Arbeitsgruppe Lärminderung unter Mitarbeit des Amtes für Verkehrsmanagement, des Tiefbauamts und des Stadtplanungsamts unter Federführung des Amtes für Umweltschutz, Gewerbeaufsicht und Energie erarbeitet und fachlich geprüft (vergleiche Drucksachen 0242/2010/BV und 0027/2014/BV). Folgende Maßnahmen sind zur Verkehrslärminderung geeignet:

- **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. Die Maßnahme wurde erfolgreich in der Rohrbacher Straße (Weststadt) und für den Abschnitt der B 37 zwischen Stadthalle und Karlstor (Altstadt) umgesetzt. Zusätzliche Ausweisungen von Tempo 30 nachts sind nicht sinnvoll oder rechtlich nicht umsetzbar (vergleiche Drucksache 0027/2014/BV).
- **Austausch des Fahrbahnbelags durch besonders lärmindernden Belag:**  
Vorbehaltlich der Mittelverfügbarkeit wird der Einbau von lärmoptimierten Asphalt (LOA) im Zuge der planmäßigen Belagserneuerung bei allen Aktionsbereichen vorgeschlagen, in denen dies technisch möglich und sinnvoll ist (Anlage 4).
- **Verstärkte Geschwindigkeitskontrollen (stationär):**  
Geschwindigkeitskontrollen führen gegenüber der festgestellten Lärmbelastung 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. Die aktuelle Planung, Am Hackteufel eine stationäre Überwachungsanlage einzurichten, wird begrüßt.
- **Bauliche Maßnahmen am Straßenquerschnitt / Stärkung des Radverkehrs:**  
Diese Maßnahme wird nicht mehr weiter im Lärmaktionsplan aufgeführt, da eine quantitative Analyse der Lärminderungswirkung in den meisten Fällen nicht möglich ist. Bauliche Maßnahmen zur Stärkung des Radverkehrs tragen zum Umstieg vom Auto auf das Fahrrad sowie zur Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bei. Diese Effekte sind aber in den standardisierten Lärmberechnungen nicht darstellbar.

Den Stand der Maßnahmenumsetzung zeigt Anlage 4.

## 2.2. Lärmaktionsplan Straßenbahnverkehr

Zur Lärminderung bei Straßenbahnen liegen zwei Maßnahmenvorschläge der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV) vor: die Gleissanierung und technische Maßnahmen an der Fahrzeugflotte. Beide Maßnahmen führen zu einer spürbaren Lärminderung, können jedoch in dem von der EU vorgegebenen Rechenverfahren nicht berücksichtigt werden. Die sukzessive Umsetzung der Maßnahmen erfolgt unabhängig von der Lärmaktionsplanung entsprechend der Planung der RNV. Daher wurde auf eine Fortschreibung des Teilplans verzichtet.

Grundsätzlich ist anzumerken, dass der Ausbau des ÖPNV – insbesondere des Straßenbahnnetzes – eine wichtige Voraussetzung zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs ist und daher selbst eine Lärminderungsmaßnahme darstellt.

## 2.3. Lärmaktionsplan Fernbahnverkehr

Für die Lärmaktionsplanung an Schienenwegen des Bundes ist mittlerweile die Bahn selbst verantwortlich. Unter Federführung des Eisenbahn-Bundesamts fanden in allen Ballungsräumen zweistufige Öffentlichkeitsbeteiligungen statt: vom 30. Juni bis zum 25. August 2017 zur Bahnlärmkartierung und vom 24. Januar bis zum 7. März 2018 zum „Lärmaktionsplan Teil A“. Dazu wurde eine Informations- und Beteiligungsplattform im Internet angeboten ([www.laermaktionsplanung-schiene.de](http://www.laermaktionsplanung-schiene.de)). Die Stadt Heidelberg hat mit Pressemitteilungen über das Verfahren informiert und zur Teilnahme an der Öffentlichkeitsbeteiligung aufgerufen. Alle Veröffentlichungen der Bahn zur Lärmkartierung und zur Lärmaktionsplanung können im Internet unter <http://www.eba.bund.de/lap> eingesehen werden.

Mit dem „Lärmaktionsplan Teil A“, der am 11.01.2018 veröffentlicht wurde, gibt die Bahn einen Überblick über grundsätzliche Lärminderungsmöglichkeiten beim Schienenverkehr. Das mit Abstand größte, ortsungebundene Minderungspotenzial hat die Umrüstung der Bremsen von Güterwagen. „Erreicht der Anteil der Güterwagen mit Verbundstoff-Bremsklotzsohlen 80 % am Gesamtbestand, soll bereits eine Lärmreduzierung von 5 dB(A) erreicht werden.“ (Seite 64). Die vollständige Umrüstung der Güterwagen auf Flüsterbremsen wäre eine wichtige Voraussetzung, um wieder einen höheren Anteil des Güterverkehrs auf die Schiene zu verlagern, ohne zusätzliche Lärmbelastungen für die Anwohner befürchten zu müssen.

Am 18.07.2018 wurde der „Lärmaktionsplan Teil B“ der Bahn veröffentlicht. Er enthält für alle Ballungsräume die Ergebnisse der Lärmkartierung und der Öffentlichkeitsbeteiligung sowie den Umsetzungsstand des Bundes-Lärmsanierungsprogramms an Schienenwegen. Zum Abschluss wird die Stellungnahme der Stadt Heidelberg zitiert:

„Die ‚Aktionsbereiche Bahn‘ sind in Heidelberg identisch mit den Bereichen, die im Rahmen des Programms ‚Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes‘ untersucht wurden. Es ergaben sich drei ‚Aktionsbereiche Bahn‘ auf Heidelberger Gemarkung:

- Streckenabschnitt Heidelberg-Mitte zwischen Czerny-Brücke und Königstuhltunnel (Haupteisenbahnstrecke),
- Streckenabschnitt Heidelberg-Kirchheim/Rohrbach (Haupteisenbahnstrecke),
- Streckenabschnitt Heidelberg-Schlierbach (sonstige Strecke)

Bei allen Aktionsbereichen resultiert die Lärmbelastung aus dem geringen Abstand der (Wohn-)Bebauung zum Gleis und dem hohen nächtlichen Güterverkehrsaufkommen. Bei den Aktionsbereichen Heidelberg-Mitte und Heidelberg-Kirchheim/Rohrbach wurde der Einbau von Schallschutzfenstern in Kombination mit Schalldämmlüftern im Rahmen des Bundes-Lärmsanierungsprogramms gefördert. Insgesamt waren 394 Wohneinheiten förderfähig. Von 88 Eigentümern (ca. 180 Betroffene) wurde die Förderung in Anspruch genommen. Beide Aktionsbereiche gelten damit im Rahmen des Bundesprogramms als lärmsaniert.

Im Aktionsbereich Heidelberg-Schlierbach wurde im Rahmen des Bundes-Lärmsanierungsprogramms eine Lärmschutzwand östlich des Bahnübergangs entlang des Gutleuthofwegs gebaut. Zusätzlich wurde der Einbau von Schallschutzfenstern und Schalldämmlüftern gefördert. Die Maßnahmen führten zur Entlastung von 268 Wohneinheiten (ca. 530 Betroffene).

Weiteres Potenzial für Lärminderungsmaßnahmen an Eisenbahnstrecken in Heidelberg ist derzeit nicht erkennbar.“

#### **2.4. Lärmaktionsplan Industrie- und Gewerbeanlagen**

Entsprechend der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) sollte erstmals 2017 auch die Lärmbelastung durch Industrie- und Gewerbeanlagen ermittelt werden („Lärmkartierung Stufe 3“). Nach der Verordnung sind Industrie- oder Gewerbegebiete, auf denen sich eine oder mehrere Anlagen gemäß Anhang I der (mittlerweile außer Kraft getretenen) Richtlinie 96/61/EG des Rates vom 24. September 1996 befinden. In Heidelberg gibt es sechs Betriebe mit entsprechenden Anlagen:

- Abfallentsorgungsanlage Wieblingen, Kompostwerk, Mittelgewannweg 2a
- Sonderabfallzwischenlager und Recyclinghof Kirchheim, Oftersheimer Weg 8
- REMATEC GmbH, Werk Wieblingen, Mittelgewannweg 4–8
- Innogy SE KWKK–Kraftwerk, Im Neuenheimer Feld 530
- Stadtwerke Heidelberg GmbH, Heizwerk 1 (Mitte), Kurfürsten-Anlage 42-50
- Stadtwerke Heidelberg GmbH, Heizwerk 4 (Pfaffengrund; Holz-Heizkraftwerk), Eppelheimer Straße 68-72

Für alle aufgeführten Betriebe beziehungsweise Anlagen liegen keine Anhaltspunkte oder Beschwerden zu unzulässigen Lärmemissionen, Lärmbelästigungen oder Lärmbetroffenheit vor. Für Lärminderungsmaßnahmen besteht daher kein Anlass, so dass auf eine Kartierung verzichtet wurde.

Grundsätzlich ist anzumerken, dass bei anlagenbezogenen Lärmbelastungen das Bundes-Immissionsschutzrecht mit der TA Lärm eine umfassende Rechtsgrundlage zur Anordnung von Lärminderungsmaßnahmen bietet. Eine vergleichbare Rechtsgrundlage bietet die EU-Umgebungslärmrichtlinie nicht.

## 2.5. Ruhige Gebiete

Der Lärmaktionsplan Heidelberg enthält bisher noch keine Angaben über „ruhige Gebiete“, die vor Verlärmung geschützt werden sollten. Die Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg führt dazu aus (<https://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/laerm-und-erschuetterungen/ruhige-gebiete>): „Die Umgebungslärmrichtlinie weist den Schutz ‚ruhiger Gebiete‘ als Aufgabe der Lärmaktionsplanung aus. Ziel des Lärmaktionsplans soll es demnach auch sein, solche Flächen vor einer Zunahme des Lärms zu schützen. Konkret bedeutet dies, dass eine Erhöhung der Lärmbelastung innerhalb ruhiger Gebiete in Zukunft vermieden werden muss. [...] Als ruhige Gebiete außerhalb von Ballungsräumen kommen beispielsweise großflächige Gebiete in Frage, die keinem relevanten Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt sind. Dabei bietet es sich an, vor allem Erholungsgebiete zu berücksichtigen, die öffentlich zugänglich sind und die durch ihre Geräuscharmheit oder Natürlichkeit Erholung vom technisch verursachten Lärm bieten können.

Darüber hinaus können ruhige Gebiete innerhalb von Ballungsräumen auch kleinflächige Bereiche wie zum Beispiel Parks oder Grünflächen sein, die relativ zu ihrer Umgebung als ruhig empfunden werden. Dabei wird dem Naherholungswert der Gebiete eine hohe Bedeutung beigemessen.“

Unter den genannten Aspekten schlägt die Verwaltung in einem ersten Schritt vor, die fußläufig in maximal einer Viertelstunde erreichbaren, an lärmbelastete Siedlungsgebiete angrenzenden und unter Landschaftsschutz stehenden Waldgebiete auf Heidelberger Gemarkung als „ruhige Gebiete“ auszuweisen. Dazu zählen die Bereiche Heiligenberg und Michelsberg nördlich des Neckars sowie Königstuhl, Gaisberg, Ameisenbuckel mit dem Bergfriedhof und den südlich angrenzenden Waldflächen südlich des Neckars.

## 2.6. Weitere Vorgehensweise

Entsprechend den Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie ist die vorliegende Überprüfung des Lärmaktionsplans als Entwurf der zweiten Fortschreibung des Lärmaktionsplans (Stufe 3) öffentlich auszulegen. Da keine neuen Maßnahmen vorgeschlagen werden, wird auf eine Anhörung der Träger öffentlicher Belange verzichtet. Nach Ablauf der Offenlage und Abarbeitung möglicher Einwendungen wird die Fortschreibung dem Gemeinderat zum Beschluss vorgelegt.

Turnusmäßig erfolgt die nächste Prüfung und gegebenenfalls Fortschreibung der Lärmkartierung 2022 und des Lärmaktionsplans 2023.

## 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
UM 1	+	Umweltsituation verbessern
UM 4	+	Klima- und Immissionsschutz vorantreiben
		<b>Begründung:</b> Die Lärminderungsplanung ist eine wichtige Aufgabe im Bereich Umwelt- und Immissionsschutz.

### 2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine.

gezeichnet  
Wolfgang Erichson

### Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	Karte Lärmindex $L_{DEN}$ Straßenverkehr
02	Karte Lärmindex $L_{Night}$ Straßenverkehr
03	Vergleich der Betroffenen-Zahlen von 2007 und 2017
04	Fortschreibung des Lärmaktionsplans Straßenverkehr: Maßnahmenübersicht