

# Stadt Heidelberg

Drucksache:  
**0 3 0 3 / 2 0 2 4 / B V**

Datum:  
07.10.2024

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

Beteiligung:  
Dezernat I, Rechtsamt  
Dezernat II, Tiefbauamt  
Dezernat III, Amt für Mobilität

Betreff:

**Ergebnisse der Verkehrslärm-Kartierung 2022 und 3.  
Fortschreibung des Heidelberger Lärmaktionsplans**

## Beschlussvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität	23.10.2024	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	
Haupt- und Finanzausschuss	06.11.2024	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	
Gemeinderat	14.11.2024	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	

### Beschlussvorschlag der Verwaltung:

*Der Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität und der Haupt- und Finanzausschuss nehmen die Ergebnisse der Verkehrslärmkartierung 2022 zur Kenntnis und empfehlen dem Gemeinderat folgenden Beschluss:*

- 1. In besonders durch Lärm belasteten Abschnitten von Hauptverkehrsstraßen nach Anlage 03 wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 Kilometer pro Stunde reduziert.*
- 2. Die Neuauflage eines Schallschutzfensterprogramms auf der Basis der Lärmsanierungswerte ist aufgrund fehlender Bundes- und Landeszuschüsse und der hohen Zahl der potenziell betroffenen Wohngebäude nicht sinnvoll umsetzbar.*
- 3. Der vorliegende Entwurf der 3. Fortschreibung des Lärmaktionsplans wird öffentlich ausgelegt und die Träger öffentlicher Belange werden um Stellungnahme gebeten.*

### Finanzielle Auswirkungen:

Bezeichnung:	Betrag in Euro:
<b>Ausgaben / Gesamtkosten:</b>	
• einmalige Kosten Ergebnishaushalt: Beschilderung	(noch nicht kalkuliert)
<b>Einnahmen:</b>	
• keine	
<b>Finanzierung:</b>	
• keine	
<b>Folgekosten:</b>	
• keine	

### Zusammenfassung der Begründung:

Die Verkehrslärmkartierung 2022 wurde erstmals nach dem neuen europäischen Rechenverfahren CNOSSOS durchgeführt, das zu etwas höheren Lärmindizes und zu einer deutlich höheren Zahl von Lärmbetroffenen führt. Hierdurch und in Verbindung mit dem Kooperationserlass des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg 2023 müssen weitere Straßenabschnitte als Lärmaktionsbereiche ausgewiesen werden. Mit dem Kooperationserlass wurden auch die Rechtsgrundlagen für die Ausweisung von Tempo 30 aus Lärmschutzgründen geändert.

## Begründung:

### Ergebnisse der Verkehrslärmkartierung

Die Kartierung der Lärmquellen Straßenverkehr und Schienenverkehr/ Straßenbahn 2022 wurde erstmals nach dem neuen, EU-weit einheitlichen Rechenverfahren CNOSSOS durchgeführt. Hierin fließen neue Unterteilungen der Verkehrsflotte und neue Bewertungen von Straßenbelägen sowie weitere neu zu erhebende Parameter insbesondere für Schienenfahrzeuge ein, sodass die Ergebnisse nicht mehr direkt mit vorherigen Kartierungen vergleichbar sind. Insgesamt ergeben sich etwas höhere Lärmindizes bei unveränderter räumlicher Verteilung der Lärmbelastung.

Eine gravierende Änderung ergibt sich aus der Berechnungsvorschrift für die Zahl der Betroffenen, in der alle Bewohnerinnen und Bewohner eines Gebäudes der am stärksten lärmbelasteten Gebäudefassade zugeordnet werden, während sie nach dem alten Verfahren gleichmäßig auf alle Fassaden verteilt wurden. Hierdurch erhöht sich die Zahl der Betroffenen deutlich, sodass kein Vergleich mehr mit dem Ergebnis der letzten Kartierung 2017 möglich ist. In Heidelberg sind demnach 2022 insgesamt 16.400 Personen von einem Lärmindex  $L_{DEN}$  (Day-Evening-Night) von mehr als 65 dB(A) betroffen, während es nach der letzten Kartierung 2017 nur 8.900 Betroffene gab. Alle Lärmkarten enthält Anlage 01. Dazu wurden auch Lärmkarten nach der deutschen Norm RLS19 erstellt, auf die sich der Kooperationserlass sowie die sogenannten Lärmsanierungswerte beziehen. Demnach wird an mehr als 2.200 Wohngebäuden der Lärmsanierungswert von 54 Dezibel (dB(A)) für den Nachtzeitraum (22 bis 6 Uhr) überschritten.

Tabelle 1: Statistische Angaben zur Lärmbetroffenheit in Heidelberg

Anzahl der Menschen in den Pegelbereichen				Lärmbelastete Fläche		Lärmbelastete Wohnungen	
Pegelbereich	Anzahl Betroffene	Pegelbereich	Anzahl Betroffene	Schwellenwert $L_{DEN}$	Fläche	Schwellenwert $L_{DEN}$	Anzahl
[dB(A)]	$L_{DEN}$	[dB(A)]	$L_N$	[dB(A)]	[km <sup>2</sup> ]	[dB(A)]	
55 - 60	30.200	50 - 55	24.000	> 55	41	> 55	29.200
60 - 65	19.500	55 - 60	14.000				
65 - 70	12.500	60 - 65	3.100	> 65	14	> 65	6.500
70 - 75	3.800	65 - 70	100				
> 75	100	> 70	0	> 75	2	> 75	0

### Dritte Fortschreibung des Lärmaktionsplans

Als Ballungsraum mit mehr als 100.000 Einwohnenden ist die Stadt Heidelberg selbst verantwortlich für die Aufstellung eines Lärmaktionsplans. Der Heidelberger Lärmaktionsplan wurde nach den Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie erstmals 2010 verabschiedet (Drucksache 0242/2010/BV) und 2014 sowie zuletzt 2019 fortgeschrieben (Drucksachen 0027/2014/BV und 0144/2019/BV).

#### **Lärmaktionsplan Straßenverkehr**

Im Mittelpunkt des Lärmaktionsplans steht die Lärmquelle Straßenverkehr (Anlage 02). Hierzu wurden die bundesgesetzlichen Vorgaben durch den Kooperationserlass des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg von 2023 ergänzt und die Rahmenbedingungen für die Lärmaktionsplanung aller Ballungsräume in Baden-Württemberg konkretisiert. Dies bezieht sich

insbesondere auf die Auslösewerte für die Lärmaktionsplanung sowie den Ermessensspielraum der unteren Verkehrsbehörden für die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen. Insgesamt verdoppelt sich die Zahl der Straßenabschnitte, die als Lärmaktionsbereiche zu bearbeiten sind, auf fast 50. Da sich die Lärminderungswirkung spezieller Straßenbeläge, wie dem „Lärmoptimierten Asphalt“ (LOA), im Langzeittest nicht bestätigt hat und Lärmschutzwände an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen aufgrund der Trennwirkung städtebaulich nicht umsetzbar sind, werden aktuell hauptsächlich Geschwindigkeitsbeschränkungen als wirksame Lärminderungsmaßnahmen diskutiert. Sie sind jedoch abzuwägen gegen verkehrsplanerische Argumente wie insbesondere die „Ausbremsung“ des öffentlichen Nahverkehrs mit weiteren Folgen wie betrieblichen Mehrkosten und Attraktivitätsverlust, aber auch die Akzeptanz der Verkehrsteilnehmenden bei vierspurigen Straßen. Eine Übersicht über die Lärmaktionsbereiche Straßenverkehr geben die Anlagen 03 und 04.

#### **Lärmaktionsplan Schienenverkehr/Straßenbahn**

Die Lärmquelle Straßenbahn wird in einem eigenen Kapitel betrachtet (Anlage 05). Grundsätzlich kommen als wirksame Lärminderungsmaßnahmen vor allem technische Maßnahmen an den Fahrzeugen sowie am Gleis in eigener Verantwortung der Rhein-Neckar Verkehr GmbH (rnv) in Betracht. Geschwindigkeitsbegrenzungen können zwar auch zu einer Lärminderung führen, würden aber das Konzept eines attraktiven öffentlichen Personennahverkehrs konterkarieren, dessen Beschleunigung durch Vorrangschaltungen ein wichtiger Bestandteil einer nachhaltigen Verkehrsplanung ist.

#### **Lärmaktionsplan Schienenverkehr/Fernbahn**

Die Lärmquelle Schienenverkehr/Fernbahn wird mittlerweile eigenverantwortlich vom Eisenbahn-Bundesamt für das gesamte Bundesgebiet bearbeitet. Die Ballungsräume werden über die Ergebnisse der Lärmkartierung und der Lärmaktionsplanung informiert und können Stellungnahmen abgeben. Alle Daten sind auch online öffentlich einsehbar (<https://www.laermaktionsplanung-schiene.de/>).

#### **Lärmaktionsplan Industrie- und Gewerbeanlagen**

Da die kartierungspflichtigen Anlagen in Heidelberg keine gesundheitsbeeinträchtigenden Lärmemissionen verursachen, wurde für diese Lärmquelle kein Aktionsplan erstellt. Auf die Begründung in Drucksache 0144/2019/BV wird verwiesen.

#### **Ausweisung von „Ruhigen Gebieten“**

In Drucksache 0144/2019/BV wird für die Ausweisung ruhiger Gebiete als erste Priorität der Stadtwald vorgeschlagen (Anlage 06).

### **Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen**

keine

### **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:
SL11	+	Straßen und Plätze als Lebensraum zurückgewinnen, Aufenthaltsqualität verbessern

		<b>Begründung:</b>
		Lärminderungsplanung hat die Verbesserung der Wohn- und Aufenthalts-qualität zum Ziel.
		<b>Ziel/e:</b>
UM1	+	Umweltsituation verbessern
		<b>Begründung:</b>
		Aufgrund der hohen Belastung der Bevölkerung durch Verkehrslärm ist die Lärminderungsplanung eine der wichtigsten Aufgaben im Bereich Umweltschutz.
		<b>Ziel/e:</b>
MO2	+	Minderung der Belastungen durch den motorisierten Verkehr
		<b>Begründung:</b>
		Lärminderungsplanung zielt auf die Minderung der Belastungen durch den motorisierten Verkehr als Hauptlärmquelle.
2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:		
Keine		

gezeichnet  
Raoul Schmidt-Lamontain

**Anlagen zur Drucksache:**

<b>Nummer:</b>	<b>Bezeichnung:</b>
01	Verkehrslärmkartierung Heidelberg 2022
02	Lärmaktionsplan Straßenverkehr 2024
03	Übersichtskarte der Lärmaktionsbereiche Straßenverkehr
04	Maßnahmentabelle der Lärmaktionsbereiche Straßenverkehr
05	Lärmaktionsplan Schienenverkehr/Straßenbahn 2024
06	Ausweisung „Ruhiger Gebiete“
07	Sachantrag Grüne-Fraktion vom 13.11.2024_Akteneinsichtsausschuss (Tischvorlage in der Sitzung des Gemeinderates vom 14.11.2024)
08	08_Sachantrag Grüne-Fraktion vom 13.11.2024_Betrachtungsraum (Tischvorlage in der Sitzung des Gemeinderates vom 14.11.2024)