



Dezernat IV

**Planungs- und Baurechtsamt**

Datum 12.06.2023

Gz. 63.4/Sc-31.15.02-  
01-158742/2023

Telefon 56-3433

Behandlung	Gremium	Datum	Status
Vorberatung	Bezirksbeirat Böckingen	13.09.2023	nicht öffentlich
	Bezirksbeirat Neckgartach	27.09. 2023	
Entscheidung	Bau- und Umweltausschuss	19.09.2023	öffentlich

Anlagen

Bericht Lärmkartierung Stufe IV (2022), Betroffenheitsanalyse des Ingenieurbüros schall.tech, Fend vom 26.05.2023

Betreff

**Lärmaktionsplanung Stufe IV Heilbronn, Ergebnisse der Betroffenheitsanalyse**

**I. Antrag**

Kenntnisnahme

**II. Sachverhalt**

## 1. Einführung:

Aus der Sicht der Bevölkerung ist Lärm eines der drängendsten Umweltprobleme. Umfragen ergaben, dass mehr als drei Millionen Bürgerinnen und Bürger in Baden-Württemberg über eine zu hohe Lärmbelastung in Ihrem Wohnumfeld klagen. Die Europäische Union hat mit der Richtlinie 2002/49EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm ein europaweit einheitliches Konzept vorgelegt, um schädliche Auswirkungen durch Umgebungslärm zu verhindern, zu vermeiden oder zu mindern.

Die Grundlagen von Lärmaktionsplänen bilden Karten, die Lärmprobleme und Lärmauswirkungen sichtbar machen. Ziel der Lärmaktionsplanung ist es, einer zunehmenden Lärmbelastung insbesondere durch den Verkehr entgegen zu wirken. Die Richtlinie wurde in den §§ 47 a-f des Bundesimmissionsschutzgesetzes in deutsches Recht umgesetzt. Gemäß §§ 47 c, d Bundesimmissionsschutzgesetz sind die Lärmkartierung und der Lärmaktionsplan alle fünf Jahre fortzuschreiben. Die Ergebnisse der Lärmkartierung 2022 wurden am 14.03.2023 mit der Gemeinderatsdrucksache 020/2023 im Bau- und Umweltausschuss vorgestellt.

## 2. Heilbronn, aktueller Stand:

Die Lärmkartierung und die Betroffenheitsanalyse haben ergeben, dass in Heilbronn kein Handlungsbedarf in Bezug auf die Stadtbahn und die Industriebetriebe besteht. Für den Eisenbahnlärm liegt die Zuständigkeit beim Eisenbahnbundesamt. Handlungsbedarf besteht in Heilbronn im Bereich des Straßenverkehrs.

Im Rahmen der letzten Fortschreibung des Lärmaktionsplanes 2019 wurden folgende Maßnahmen umgesetzt:

Aufbringung eines lärmmindernden Asphalttes auf folgenden Straßen:

-Theodor-Heuss-Straße und Südstraße

Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Tempo 40 km/h auf folgenden Straßenabschnitten:

-Weinsberger Straße (Konrad-Adenauer-Platz - Allee)

-Wollhausstraße

-Wilhelmstraße

-Oststraße

Erweiterung des bestehenden Lärmschutzfensterprogramms um die Wollhausstraße, Schlossstraße und Jägerhausstraße. Aus der früheren Lärmaktionsplanung sind bereits folgende Straßen im Lärmschutzfensterprogramm berücksichtigt: Böckinger Straße, Großgartacher Straße, Haller Straße, Horkheimer Straße, Karlsruher Straße, Kolpingstraße, Leintalstraße, Neckarsulmer Straße, Neckartalstraße, Oststraße, Paul-Göbel-Straße, Paulinenstraße, Saarbrückener Straße, Speyerer Straße, Sontheimer Straße, Südstraße, Theodor-Heuss-Straße, Weinsberger Straße, Wilhelm-Leuschner-Straße, Wilhelmstraße und Würzburger Straße.

Geschwindigkeitsüberwachung an Lärmschwerpunkten

## 3. Betroffenheitsanalyse:

Basierend auf der Lärmkartierung 2022 war eine Betroffenheitsanalyse durchzuführen. Dabei wird zunächst untersucht, an welchen Fassaden die Werte von 55 dB (A) L<sub>night</sub> bzw. 65 dB (AQ) LDEN ganztags überschritten sind, unabhängig davon, ob es auch leisere vom Lärm abgewandte Fassaden gibt oder wie viele Einwohner in dem Gebäude leben. Eine differenzierte Betrachtung erfolgt durch den sogenannten Noise score. Dabei wird über eine mathematische Formel ein Bewertungsansatz gebildet, der hohe Lärmpegel überproportional gewichtet und die Anzahl betroffener Einwohner berücksichtigt. Durch die Bildung des Noise score erreicht man ein Ranking der Lärmschwerpunkte. Ziel war es, herauszufinden in welchen Bereichen der Stadt der höchste Handlungsbedarf besteht.

Folgende Lärmschwerpunkte sortiert nach der höchsten Betroffenheit im Noise score haben sich ergeben:

- Neckartalstraße (Böckinger Straße)
- Paulinenstraße
- Wilhelm-Leuschner-Straße
- Mannheimer Straße – Weinsberger Straße
- Karlsruher Straße – Weststraße
- Wilhelmstraße
- Neckarsulmer Straße

Die betroffenen Fachämter wurden gebeten, Vorschläge für lärmindernde Maßnahmen in den Lärmschwerpunkten zu machen.

Das Amt für Straßenwesen hat folgendes mitgeteilt:

„Im Zuge der Anhörung soll der immer wieder vorgetragene Wunsch nach Tempo 30 km/h für folgende Straßen nochmals detailliert geprüft werden:

Heidelberger Straße, Großgartacher Straße, Neckargartacher Straße, Talheimer Straße, Frankenbacher Straße, Umlandstraße, Theodor-Heuss-Straße.

Zur Reduzierung der Lärmemissionen in den genannten Lärmbrennpunkten ist der Einsatz eines lärmindernden Asphalttes geplant. Hierbei sollte in drei Stufen differenziert und die Umsetzung im Rahmen der finanziellen und personellen Ressourcen eingeplant werden.

Die betroffenen Bereiche wurden wie folgt in die jeweiligen Stufen eingeteilt:

- |  |            |
|--|------------|
| - Südstraße (Bereich Rosenbergstraße - Wilhelmstraße)                            | LA Stufe 1 |
| - Wilhelm-Leuschner-Straße   | LA Stufe 1 |
| - Karlsruher Straße – Weststraße   | LA Stufe 2 |
| - Neckarsulmer Straße (Bereich Burenstraße – Rauchstraße)                        | LA Stufe 2 |
| - Wilhelmstraße (Bereich Kreuzung Südstraße)                                     | LA Stufe 3 |
| - Mannheimer Straße – Weinsberger Straße<br>(Bereich Allee – Schäuuffelenstraße) | LA Stufe 3 |
| - Paulinenstraße   | LA Stufe 3 |

Der Lärmbrennpunkt Neckartalstraße (Bereich Im Fleischbeil –Leinbachstraße) liegt überwiegend in der Zuständigkeit des Landes Baden-Württemberg. Hier sollte über das Regierungspräsidium Stuttgart eine Einschätzung erfolgen.“

Das Regierungspräsidium (RP) teilte folgendes mit:

„Die Zuständigkeit für die Neckartalstraße für den Teil außerorts (Leinbachstraße bis Böckinger Straße 98) liegt beim RP. Im Bereich der „Böckinger Straße 100“ bis zur Straße „Im Fleischbeil“ ist die Stadt Heilbronn zuständig.

Das Regierungspräsidium verweist auf das Lärmsanierungsprogramm des Landes und erläutert das Verfahren. Voraussetzung, dass Lärminderungsmaßnahmen durch das Land gefördert oder finanziert werden können, ist eine gutachterliche Umrechnung der Ergebnisse der Lärmkartierung nach der Straßenverkehrsrichtlinie RLS19. Die Stadt Heilbronn hat den Nachweis der Überschreitung der Auslösewerte nach RLS19 zu erbringen.

Danach kann über eine Vereinbarung der Stadt mit dem Land z.B. passiver Schallschutz durch Bezuschussung von Lärmschutzfenstern erfolgen. Diese Lärmsanierung müsste die Stadt durchführen. Das Land erstattet der Stadt dann im Nachhinein die Kosten. Im Jahr 2015/2016 wurde dieses Verfahren bereits angewandt. Die Akzeptanz der Bürgerinnen und Bürger war allerdings gering. Lediglich ein Antrag auf Förderung wurde eingereicht. Aufgrund der damals niedrigen Akzeptanz bei den Betroffenen ist es fraglich, ob diese bei einer Neuauflage verbessert würde.

Das Regierungspräsidium teilte weiter mit: Sollte eine Lärmschutzwand in Betracht gezogen werden, so ist deren Wirksamkeit mit Pegelvergleichslisten unter Betrachtung mehrerer Varianten mit unterschiedlichen Höhen dem Regierungspräsidium zur Prüfung und Entscheidung vorzulegen und frühzeitig abzustimmen.“

Die Stadtwerke Heilbronn, Verkehrsbetriebe haben folgendes mitgeteilt:

„Von den aufgeführten Lärmschwerpunkten ist der Öffentliche Nahverkehr mit mehreren Linien sowohl des Stadt- als auch des Regionalverkehrs in folgenden Bereichen betroffen: Karlsruher Straße/Weststraße, Südstraße, Wilhelmstraße, Mannheimer Straße/Weinsberger Straße, Paulinenstraße, Neckarsulmer Straße, Wilhelm-Leuschner-Straße.

In diesen Bereichen ist bereits größtenteils eine Geschwindigkeitsreduzierung angeordnet. Weitere einschränkende Maßnahmen treffen jeweils mehrere Linien des ÖPNV und wären deshalb kontraproduktiv, da umweltfreundliche Verkehrsmittel noch weiter an Attraktivität verlieren, durch Fahrzeitverlängerungen erheblich teurer werden, bzw. bei möglichen Sprungkosten Personalmehrungen beim Fahrpersonal verursacht werden.

Zusätzliche Stellen sind im Moment wegen des Fachkräftemangels nicht zu besetzen, es drohen Fahrtausfälle.

Wir empfehlen deshalb in diesen Bereichen die Aufbringung von lärmabsorbierenden Deckschichten, hier wurden in der Vergangenheit gute Ergebnisse erzielt.

Die Anschaffung von Elektrobussen ist kein geeignetes Mittel zur Lärmreduzierung. Bei Geschwindigkeiten über 30 km/h gewinnt zunehmend das Abrollgeräusch gegenüber dem Motorengeräusch die Oberhand. Im unteren Geschwindigkeitsbereich sind Elektrobusse aufgrund ihres Antriebes zwar leiser, müssen aber mit einer zusätzlichen Lärmquelle ausgerüstet werden, damit insbesondere seh- und höreingeschränkte Personen die Fahrzeuge besser wahrnehmen können. Somit fällt der eigentlich vorhandene Vorteil der geringen Geräuschemission weg und wird durch die gesetzlich vorgeschriebenen Maßnahmen egalisiert.

Für die weitere Anschaffung von Elektrofahrzeugen sind die Stadtwerke gezwungen, erst die notwendige Infrastruktur zur Energieversorgung aufzubauen. Die weitere Beschaffung dieser Fahrzeuge wird dann jeweils vom Aufsichtsrat der Stadtwerke beschlossen.“

Anmerkung:

Nach Rücksprache mit dem beauftragten Gutachter, Herrn Fend, muss der Geschwindigkeitszusammenhang differenzierter betrachtet werden. Bei Pkw mit klassischem Verbrenner ist bei konstanter Geschwindigkeit –je nach Fahrbahnoberfläche und Gang– das Reifen-Fahrbahn-Geräusch ab etwa 30 km/h dominant, bei Lastkraftwagen, Bussen ab etwa 60 km/h. ([www.umweltbundesamt.de](http://www.umweltbundesamt.de)). Die Lärmquelle, die bei niedrigen Geschwindigkeiten zum Schutz von beeinträchtigten Personen zusätzlich einzuschalten ist, entspricht nicht dem Motorengeräusch, sondern ist deutlich leiser.

Das Betriebsamt hat mitgeteilt:

„Das Betriebsamt überprüft bei jeder Ersatzbeschaffung bzw. Zusatzbeschaffung die Möglichkeiten und Voraussetzungen für den Einsatz von E-Fahrzeugen.

Das Betriebsamt baut seit 2019 den städtischen Fahrzeugpool im Elektrobereich aus und kann mit Stand Mai 2023 im gesamtstädtischen Bereich (ohne Amt 37,46,70) eine Quote von über 14% mit Alternativantrieben ausweisen. Im Bereich der Neutralen Kraftfahrzeuge für den Personentransport ist die Elektroquote bei über 30%.“

Das Ordnungsamt hat folgende Stellungnahme zu Geschwindigkeitsmessungen in Lärmschwerpunkten mitgeteilt:

In der Karlsruher Straße wurden im Jahr 2022 insgesamt acht mobile Messungen durchgeführt. Von 3.844 gemessenen Fahrzeugen wurden 234 Fahrzeuge beanstandet, Beanstandungsquote 6.1%. Im genannten Bereich der Südstraße fanden 16 mobile Geschwindigkeitsmessungen statt. Dabei wurden 8.107 Fahrzeuge gemessen und 1.110 beanstandet, Die durchschnittliche Beanstandungsquote betrug 13,7%. Zudem kam der Enforcement Trailer viermal zum Einsatz An insgesamt 16 Tagen konnten 107.403 Fahrzeuge gemessen werden. Zu schnell waren lediglich 624 Fahrzeuge (0,58%).

In der Wilhelmstraße konnten in sieben Einsätzen 4.210 Fahrzeuge gemessen werden. Zu schnell unterwegs waren 114 Fahrzeuge. Mit 2,7% war die Beanstandungsquote relativ gering. Im Lärmschwerpunkt Mannheimer Straße fanden im letzten Jahr 32 mobile Messungen statt. Von 21.801 gemessene4n Fahrzeugen wurden 1.453 Fahrzeuge beanstandet, Beanstandungsquote 6,7%. Parallel dazu wurden die Enforcement Trailer für 101 Tage eingesetzt. 841.621 Fahrzeuge fuhren am Messgerät vorbei. Davon mussten 2.590 Fahrzeuge beanstandet werden. Mit 0,31% ist die durchschnittliche Beanstandungsquote sehr gering.

In der Paulinenstraße wurden bei einer mobilen Geschwindigkeitsmessung 468 Fahrzeuge gemessen und 23 Fahrzeuge beanstandet (Quote 4,9 %). Wenige Meter nach dem Lärmschwerpunkt Neckarsulmer Straße (ggü. Aral) fanden insgesamt 20 mobile Messungen statt. Von 10.590 Fahrzeugen wurden 587 beanstandet. Dies entspricht einer durchschnittlichen Beanstandungsquote von 5,5%. Im genannten Bereich der Neckartalstraße wurden an 12 Messtagen insgesamt 11.017 Fahrzeuge gemessen. Dabei wurden 630 Fahrzeuge beanstandet (Quote 5,7%). In der Wilhelm-Leuschner-Straße fand im Jahr 2022 keine Geschwindigkeitsmessung statt.

Das Ordnungsamt wird auch weiterhin in allen genannten Straßen Geschwindigkeitsmessungen verstärkt durchführen.“

Aus Sicht des Planungs- und Baurechtsamtes sollte das Lärmschutzfensterprogramm weitergeführt werden. Alle Lärmschwerpunkte sind bereits im bestehenden Lärmschutzfensterprogramm berücksichtigt. Im Hinblick darauf, dass Lärmbelastungen schon ab 65 dB (A) LDEN ganztags und 55 dB (A) Lnight im gesundheitskritischen Bereich liegen, sind nach dem Kooperationserlass des Verkehrsministeriums vom 08.02.2023 diese Bereiche bei einer qualifizierten Lärmaktionsplanung zu berücksichtigen. Es wird daher vorgeschlagen, die Förderfähigkeit für einen Zuschuss bei Überschreiten von LDEN 65 dB (A) und 55 dB (A) Lnight festzulegen, statt wie in der Vergangenheit bei Überschreiten von 70 dB (A) LDEN und 60 dB (A) Lnight. Die Förderrichtlinie würde entsprechend angepasst werden.

#### 4. Ruhige Gebiete:

Die Ausweisung von „Ruhigen Gebieten“ ist Bestandteil des Lärmaktionsplanes, der an

die EU weitergeleitet wird. Anders als bei den Maßnahmen gegen die hohen Lärmbelastungen steht bei den „Ruhigen Gebieten“ der Vorsorgegedanke im Vordergrund, Gebiete festzulegen, die vor einer Zunahme des Lärms zu schützen sind.

Im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie ist es nicht zielführend, die Heilbronner Gemarkung auf alle oder möglichst viele Grünflächen im unbesiedelten Bereich als „Ruhige Gebiete“ zu untersuchen und als solche festzulegen. Großflächige Gebiete im Außenbereich sollten im Rahmen der Landschaftsplanung berücksichtigt werden.

Folgende „Ruhige Gebiete“ wurden im Lärmaktionsplan 2019 festgelegt: Alter Friedhof, Botanischer Obstgarten, Hauptfriedhof, Friedhof Heidelberger Straße, Stadtgarten, Leinbachpark Ost und West, Pfühlpark, Wertwiesenpark und Ziegeleipark.

Die betroffenen Fachämter wurden ebenfalls um Stellungnahme gebeten. Die Stadtplanung teilte mit: „Die bestehenden „Ruhigen Gebiete“ können weiterhin Bestand haben. Es werden keine neuen Gebiete vorgeschlagen.“

Das Grünflächenamt empfiehlt großflächige ruhige Landschaftsräume z.B. im Außenbereich, „Stadtoasen“ die bisherigen „Ruhigen Gebiete“ und „Ruhige Achsen“- Wegeverbindungen ohne motorisierten Verkehr und verweist auf den Landschaftsplan.

Ergänzend zu den bestehenden „Ruhigen Gebieten“ wird vorgeschlagen, folgende weitere Bereiche als „Ruhige Gebiete“ festzusetzen:

- Uferbereiche des Stadtneckars mit Platanenalleen zwischen Wertwiesepark und Götzenturmbrücke bzw. Friedrich-Ebert-Brücke
- BUGA-Daueranlagen wie Campuspark, Neckaruferpark und Hafepark

#### 5. Öffentlichkeitsbeteiligung:

Die Öffentlichkeit ist aufgerufen, sich an der Lärmaktionsplanung zu beteiligen.

Folgende Maßnahmenvorschläge stehen zur Diskussion:

- Aufbringung lärmmindernden Asphalt  
Südstraße, (Rosenbergstraße – Wilhelmstraße)
- Wilhelm-Leuschner-Straße
- Karlsruher Straße - Weststraße

- Neckarsulmer Straße (Burenstraße-Rauchstraße)
- Wilhelmstraße (Kreuzung Südstraße)
- Mannheimer Straße – Weinsberger Straße (Allee – Schäuuffelenstraße)
- Paulinenstraße

#### Einrichtung Tempo 30 km/h:

- Heidelberger Straße
- Großgartacher Straße
- Neckargartacher Straße
- Talheimer Straße
- Frankenbacher Straße
- Uhlandstraße
- Theodor-Heuss-Straße

#### Aktualisierung des städtischen Lärmschutzfensterprogramms

#### Lärmsanierungsprogramm des Landes bezüglich Schallminderungsmaßnahmen für die Neckartalstraße

#### Intensivierung der Geschwindigkeitsüberwachung

#### Erhöhung der Beschaffung von Elektrofahrzeugen beim Betriebsamt

#### Ausweisung „Ruhiger Gebiete“

Zu den Vorschlägen zur Lärminderung können vom

27.09.2023 – 27.10.2023

Anregungen eingebracht werden. Wichtig ist, dass sich die Anregungen auf den Straßenverkehr beziehen. Ein Beteiligungsformular wird auf der Homepage unter der Rubrik Umwelt/Mobilität, Lärm, Lärmkartierung und Lärmaktionsplan eingestellt.

#### 6. Ausblick:

Nach Abschluss der Öffentlichkeitsbeteiligung werden die eingegangenen Anregungen durch die betroffenen Fachämter geprüft. Der Fachgutachter prüft die Lärminderungswirkungen. Danach wird ein Planentwurf erarbeitet. Die Öffentlichkeit kann dazu nochmals Stellung nehmen. Schließlich wird der Lärmaktionsplan dem Gemeinderat zur Beschlussfassung vorgelegt. Der Lärmaktionsplan

wird anschließend über die Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg dem Umweltbundesamt und der EU weiter geleitet.

### **III. Finanzwirtschaft**

Es ergeben sich keine unmittelbaren Auswirkungen.

### **IV. Bürgerbeteiligung/Vorhaben**

Die Lärmaktionsplanung ist kein Vorhaben im Sinne der „Leitlinien für eine mitgestaltende Bürgerbeteiligung in Heilbronn siehe Sachverhalt Ziffer 5.