



Informationen aus dem Lärmaktionsplan
gem. § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz

der Stadt Karlsruhe 3. Stufe

Bitte Zutreffendes ankreuzen:

- Lärmaktionsplan für Orte in der Nähe von Hauptverkehrsstraßen und/oder**
- Lärmaktionsplan für Orte in der Nähe von Haupteisenbahnstrecken**
- Lärmaktionsplan für einen Ballungsraum**

Es handelt sich um

- die erstmalige Aufstellung eines Lärmaktionsplans**
- die Überprüfung / Überarbeitung des Lärmaktionsplans aus dem Jahre 2009/2012**

A. Allgemeine Angaben

Im Folgenden wird der Lärmaktionsplan der 3. Stufe des Ballungsraumes Karlsruhe dargestellt. Diesem liegen die Inhalte des Lärmaktionsplans vom 19. Juli 2016 mit den Zahlen der betroffenen Bevölkerung vom 31. Dezember 2015 sowie die Fortschreibung der „Ruhigen Gebiete“ vom 17. Oktober 2017 zugrunde.

A.1 Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und anderer Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind

Stadt Karlsruhe

Fläche: 173,8 km²

Lage: 8° 24' östliche Länge, 49° 0' nördliche Breite

Einwohnerzahl: 307.000

Die Stadt Karlsruhe ist ein Ballungsraum mit >250.000 Einwohner und berücksichtigt zur Aufstellung des Lärmaktionsplanes bereits in der 1. Stufe Straßen mit mehr als 4.000 Kfz/24 h und sämtliche Straßenbahnlinien. Die Lärmkartierungen des Schienenverkehrs (Schienenwege des Bundes), die vom Eisenbahnbundesamt (EBA) zu erstellen waren, wurden im Lärmaktionsplan berücksichtigt.

A.2 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde

Stadt Karlsruhe, Umwelt- und Arbeitsschutz, Markgrafenstr. 14, 76131 Karlsruhe

A.3 Rechtlicher Hintergrund

§ 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz

A.4 Geltende Grenzwerte

Übersicht Grenzwerte der LUBW: www.lubw.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/50516/

Offiziell von Deutschland an die EU-Kommission gemeldete Grenzwerte:

http://cdr.eionet.europa.eu/de/eu/noise/df3/envt0ec5a/DE_DE_DF3_v3.xls/manage_document

B. Lärmaktionsplan für Ballungsräume

B.1 Bewertung der Ist-Situation

B.1.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

B.1.1.1 Hauptverkehrsstraßen und sonstigen Straßen

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen und sonstigen Straßen belasteten Personen

Anzahl der Menschen in den Pegelbereichen				Fläche der lärmbelasteten Gebiete		Anzahl der Wohnungen, Schul- und Krankenhäuser in lärmbelasteten Gebieten			
Pegelbereich (dB(A))	Anzahl betroffene Einwohner L _{DEN}	Pegelbereich (dB(A))	Anzahl betroffene Einwohner L _N	Schwellenwerte (dB(A))	Fläche (km ²)	Schwellenwerte (dB(A))	Anzahl der Wohnungen L _{DEN}	Anzahl der Schulgebäude L _{DEN}	Anzahl der Krankenhäuser L _{DEN} (-)
50-55		50-55	22300						
55-60	28100	55-60	13600	> 55	41,04	> 55	22100	55	5
60-65	18200	60-65	3700						
65-70	12100	65-70	100	>65	18,10	>65	7400	6	0
70-75	3400	> 70	0						
> 75	100	> 75		> 75	4,84	> 75	0	0	0

B.1.1.2 Schienenwege von Straßenbahnen im Sinne des § 4 des Personenbeförderungsgesetzes

Geschätzte Zahl der von Lärm an Schienenwegen von Straßenbahnen im Sinne des § 4 des Personenbeförderungsgesetzes belasteten Personen

Anzahl der Menschen in den Pegelbereichen				Fläche der lärmbelasteten Gebiete		Anzahl der Wohnungen, Schul- und Krankenhäuser in lärmbelasteten Gebieten			
Pegelbereich (dB(A))	Anzahl betroffene Einwohner L _{DEN}	Pegelbereich (dB(A))	Anzahl betroffene Einwohner L _N	Schwellenwerte (dB(A))	Fläche (km ²)	Schwellenwerte (dB(A))	Anzahl der Wohnungen L _{DEN}	Anzahl der Schulgebäude L _{DEN}	Anzahl der Krankenhäuser L _{DEN} (-)
50-55		50-55	8400						
55-60	9900	55-60	5700	> 55	5,9	> 55	12500	0	0
60-65	7100	60-65	4300						
65-70	5100	65-70	1500	>65	2,5	>65	4400	0	0
70-75	3300	> 70	100						
> 75	800	> 75		> 75	0,33	> 75	400	0	0

B.1.1.3 Haupteisenbahnstrecken und sonstige Schienenwege von Eisenbahnen nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz

Geschätzte Zahl der von Lärm an Haupteisenbahnstrecken und sonstige Schienenwege von Eisenbahnen nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz belasteten Personen

Anzahl der Menschen in den Pegelbereichen				Fläche der lärmbelasteten Gebiete		Anzahl der Wohnungen, Schul- und Krankenhäuser in lärmbelasteten Gebieten			
Pegelbereich (dB(A))	Anzahl betroffene Einwohner L _{DEN}	Pegelbereich (dB(A))	Anzahl betroffene Einwohner L _N	Schwellenwerte (dB(A))	Fläche (km ²)	Schwellenwerte (dB(A))	Anzahl der Wohnungen L _{DEN}	Anzahl der Schulgebäude L _{DEN}	Anzahl der Krankenhäuser L _{DEN} (-)
55-60	19608	50-55	15384	> 55	32,4	> 55	14094	64	0
60-65	6212	55-60	4699						
65-70	1803	60-65	1391	>65	9,74	>65	1264	13	0
70-75	564	65-70	408						
> 75	153	> 70	97	> 75	2,67	> 75	75	0	0

B.1.1.4 Industrie und Gewerbe, einschließlich Häfen

Geschätzte Zahl der von Lärm Industrie und Gewerbe, einschließlich Häfen belasteten Personen

Anzahl der Menschen in den Pegelbereichen				Fläche der lärmbelasteten Gebiete		Anzahl der Wohnungen, Schul- und Krankenhäuser in lärmbelasteten Gebieten			
Pegelbereich (dB(A))	Anzahl betroffene Einwohner L _{DEN}	Pegelbereich (dB(A))	Anzahl betroffene Einwohner L _N	Schwellenwerte (dB(A))	Fläche (km ²)	Schwellenwerte (dB(A))	Anzahl der Wohnungen L _{DEN}	Anzahl der Schulgebäude L _{DEN}	Anzahl der Krankenhäuser L _{DEN} (-)
50-55		50-55	0						
55-60	200	55-60	0	> 55	7,16	> 55	100	0	0
60-65	0	60-65	0						
65-70	0	65-70	0	>65	9,15	>65	0	0	0
70-75	0	> 70	0						
> 75	0	> 75	0	> 75	0,08	> 75	0	0	0

B.1.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind

Beim vorliegenden Lärmaktionsplan wurden für die Gebiete im Stadtgebiet Schallschutzmaßnahmen geprüft, in denen die Schwellenwerte von 60 dB(A) (L_N), die so genannten „Hot-Spots“ überschritten werden, sowie zwischen 60 dB(A) und 55 dB(A) L_N), den „verbesserungsbedürftigen Situationen“ liegen. Die Lärmkartierung hat gezeigt, dass durch Industrieanlagen einschließlich der Häfen keine Personen von Pegeln oberhalb der Schwellenwerte ausgesetzt sind. Daher werden diese Lärmarten im vorliegenden Lärmaktionsplan nicht weiter betrachtet.

Die Anzahl der aktualisierten betroffenen Personen der Lärmkartierung der 3. Stufe und der 2. Stufe, die von Überschreitungen der Werte von 70 dB(A) (Lärmindex L_{DEN}) und 60 dB(A) (Lärmindex L_N) betroffen sind, werden für die Untersuchungen des gesamten Straßennetzes in der nachfolgenden Tabelle gegenüber gestellt:

Pegelbereich	Anzahl der Menschen in den Pegelbereichen		
	Lärmkartierung 2. Stufe	Lärmkartierung 3. Stufe	Veränderung
L _{DEN} > 70 dB(A)	3.800	3.500	-300
L _N > 60 dB(A)	3.500	3.800	+300

Die im vorliegenden Bericht dargestellten Lärmkarten bzw. Betroffenzahlen für das gesamte Straßennetz der 3. Stufe können aus folgenden Gründen nicht direkt mit den Ergebnissen der 2. Stufe verglichen werden:

- Im schalltechnischen Berechnungsmodell wurden weitreichende Anpassungen vorgenommen, wie ein komplett neues Gebäudemodell, aktuelle Verkehrszahlen.
- Darüberhinaus hat sich die Einwohnerzahl von ehemals 310.227 EW auf 307.000 EW verändert.

B.1.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

Zur Visualisierung der besonders betroffenen Bereiche durch Straßenverkehrslärm wurden sog. Hot-Spot-Analysen durchgeführt. Diese dienen der Priorisierung von Maßnahmen und sollen Lärmbrennpunkte hervorheben. Hierbei werden auf Basis der Lärmkarten alle Einwohner einem Raster (10 x 10m) zugewiesen, die in dessen Umkreis von 100m von Überschreitung der Werte betroffen sind. Die betroffenen Bereiche werden in Hot-Spots, mit einem nächtlichen Pegelwert über 60 dB (A), und in sogenannte „verbesserungsbedürftige Situation“ (zwischen 55 dB(A) und 60 dB(A) nachts) unterteilt.

B.2 Bisher durchgeführte und laufende Maßnahmen

B.2.1 Bisher durchgeführte Programme und Maßnahmen zur Lärminderung

Folgende bauliche Maßnahmen sind zwischenzeitlich im Straßenverkehr realisiert:

- Lärmschutzwand Südtangente in Höhe Hardtschule, Straßenmitte, Lärmschutzwand Entenfang (Nordseite Vogesenbrücke)
- Lärmschutzwalloptimierung und neue Lärmschutzwand B3 Grötzingen
- Lärmarmer Straßenbelag auf der Eckenerstraße (stadteinwärts fertig gestellt 2013)
- Lärmschutzwall an der B3 zum Oberen Säuterich
- Lärmarmer Straßenbelag auf der Südtangente vom Kühlen Krug bis in Höhe Hardtschule auf der Nordseite
- Lärmschutzwand an der Südtangente Nordseite im Bereich der Staudinger Straße (in 2014)
- Lärmarmer Straßenbelag auf der Eckenerstraße (stadtauswärts in 2015)
- In Planung: Verlängerung der Lärmschutzwand Bulach Süd an der L 605
- Das Regierungspräsidium hat die Lärmschutzwälle an der Autobahn im Bereich Killisfeld erhöht und einen neuen und damit lärmärmeren Straßenbelags auf der A5 in Höhe Untermühlsiedlung aufgebracht

Folgende Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Hauptverkehrsstraßen aus Lärmschutzgründen wurden bisher festgesetzt:

- Kriegsstraße zwischen Weinbrennerplatz und Kühler Krug ganztägig 30 km/h
- Pfinzstraße Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ganztägig
- B3 zwischen Rommelstraße und Grötzingen Straße 30 km/h nachts
- Ortsdurchfahrt Stupferich 30 km/h nachts und teilweise ganztägig
- Ortsdurchfahrt Grünwettersbach 30 km/h nachts und teilweise ganztägig
- Ortsdurchfahrt Palmbach 30 km/h nachts
- Alte B10 Höhe Untermühlsiedlung und Bahnhof Durlach 80 km/h statt 100 km/h

Im Bereich Schienenverkehrslärm von Straßenbahnen wurden durch die Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH (VBK) bisher folgende Maßnahmen umgesetzt:

- Rasengleis Lameystraße
- Rasengleis Kaiserallee zwischen Mühlburger Tor und Schillerstr.
- Rasengleis Durlacher Allee zwischen Gottesauer Platz und Veilchenstraße
- Blücherstraße/Moltkestraße Vollverguss Polyplan
- Einrichtung einer Kurvenschmieranlage in Durlach in der Gymnasiumstraße
- Rasengleis Rintheimer Straße bis Mannheimer Straße Wendeschleife
- Rasengleis Kaiserallee zwischen Philippstr. und Entenfang
- Kurvenschmieranlage Rüppurrer Straße
- In Planung: Rasengleis ab Bahnhofsvorplatz bis Ebertstraße

Im Bereich Schienenverkehrslärm an Schienenwegen des Bundes wurden bisher folgende Maßnahmen umgesetzt:

Stadtteil	Lage der LSW	Länge [m]	Höhe über SO [m]	Seite	Strecken-bezeichnung	Baujahr
Beiertheim / Bulach	Breite- / Weiherfeldstraße	557	3	r	Wörth - Karlsruhe	2015
Rintheim	Weinweg	418	2	r	Mannheim - Karlsruhe	2014
Südstadt	Stuttgart / Ruppurer Straße	745	3	r	Mannheim - Karlsruhe	2014
Knielingen	Litzelastraße	293	2	l	Wörth - Karlsruhe	2014
Grünwinkel	Mühlburger Straße	522	3	r	Wörth - Karlsruhe	2014
Grötzingen	Augustenburgstraße	847	3	r	Karlsruhe - Mühlacker	2014
Grötzingen	Eisenbahnstraße	473	3	l	Karlsruhe - Mühlacker	2014
Durlach	Dornwaldstraße	515	2	r	Heidelberg - Karlsruhe	2007
Durlach	Hauptbahnstraße	295	2	r	Karlsruhe - Mühlacker	2007
Durlach	Pforzheimer Straße	130	2	r	Karlsruhe - Mühlacker	2007
Hagsfeld	Reitschulschlag	369	2	r	Mannheim - Karlsruhe	2005
Weiherfeld	Donaustraße	980	2 u. 3	r	Güterstrecke	2004
Hagsfeld	An der Bahn	1.360	3	l	Mannheim - Karlsruhe	2002
		7.504				

Zusätzlich werden in den o.g. und in weiteren Stadtteilen, die an einem Schieneweg des Bundes liegen, an 362 WE passive Maßnahme zu 75 % bezuschusst. Die Umsetzung der passiven Maßnahme dauert noch bis 2016.
In Durlach und Weiherfeld ist die Umsetzung der passiven Maßnahmen abgeschlossen (287 bzw. 45 WE).
In Hagsfeld wurden keine passiven Maßnahmen gefördert.

In Bereichen, in denen keine aktiven Schallschutzmaßnahmen praktikierbar sind, findet passiver Schallschutz statt. Dabei bezuschusst die Stadt aus dem kommunalen Schallschutzfensterprogramm den Einbau lärm-dämmender Fenster und Lüftungseinrichtungen. Allein in den Jahren 2009 – 2013 wurden hierfür ca. 500.000 € aufgewandt.

B.2.2 Gesamtkosten der bisherigen Programme bzw. Maßnahmen

6,67 Millionen Euro

B.2.3 Datum der Einführung (Beginn der Umsetzung der Maßnahmen)

01.12.2009

B.2.4 Datum des geplanten Abschlusses

31.12.2015

B.2.5 Geschätzte Anzahl der entlasteten Personen

600

B.3 Geplante Maßnahmen

B.3.1 Geplante Maßnahmen für die nächsten fünf Jahre

Die nachfolgenden Maßnahmen konzentrieren sich auf die Lärmquellen Straßenverkehr und Straßenbahnverkehr. Die Lärmschutzmaßnahmen an Schienewegen des Bundes wurden im Jahr 2015 abgeschlossen und sind unter Punkt B 2.1 aufgelistet.

lfd. Nr.	Bereich / Straßenzug	Kosten € geschätzt	Vorgeschlagene Schallschutzmaßnahmen
1.1	Sudetenstraße zwischen Ortsschild und Höhe Annweiler Str.	15.000	Errichtung von stationären Geschwindigkeitsanzeigetafeln unter Vorbehalt der Ergebnisse aus der Projektstudie zur Wirksamkeit dieser Maßnahme.
1.2	Sudetenstraße (Höhe Annweiler Str.)	130.000	Querungshilfe mit Fahrbahneinengung auf Höhe Ludwig-Dill-Straße
1.3	Linkenheimer Landstr. zw. Neureuter Querallee und Kiefernweg		2015: Belagserneuerung im Kreuzungsbereich Blankenlocher Weg 2017: Belagserneuerung auf der L 605 zw. Blankenlocher Weg und Moldaustr.
2.1	Durlacher Allee: Dornwaldsiedlung		Prüfung der Lärmsituation nach Abschluss der Planung des dm-Gebäudes
2.2	B3/Gymnasium-Str./ Grötzinger Str. zw. Rittnerstr. und Liebensteinstr.		Prüfung eines Tempolimits auf 30 km/h ganztägig
2.3	Karl-Wilhelm-Str. zw. Durlacher Tor und Parkstr.	600.000 - 1.6 Mio.	Vsl. 2017: lärmarmere Belag Haid-und-Neu-Str. zw. Hirtenweg und Am Sportpark
2.4	Pfinzstraße	250.000 - 600.000	Vsl. 2016: Belagserneuerung auf der Pfinzstraße zw. Pforzheimer Str. und Blumentorstr.
2.5	B3/Durlach-Aue/Säuterich		Verlängerung des Lärmschutzwalls im Zuge der Realisierung des Baugebietes Säuterich
2.6	B3/Durlach-Aue/Säuterich	200.000 - 500.000 (Kostenträger RP)	Vsl. ab 2020: neuer Fahrbahnbelag auf der nördl. Fahrspur zwischen Brücke und Fiduciastr.
2.7	B3 Grötzingen, nördlich Bruchwaldstraße	330.000	Wallerhöhung und Schalllückenschließung (Gesamthöhe 4m)
2.8	K9659 (B10 alt) Höhe Untermühsiedlung	150.000	Vsl. 2017: Planung eines P+R Parkplatzes führt zu einer Fahrspurverringering. Wegfall einer Fahrspur.
3.1	Stuttgarter Str. zw. Rüppurrer Str. und Zimmerstr.	500.000 - 1.2 Mio.	Prüfung lärmarmen Fahrbahnbelag bei Belagserneuerung in beiden Fahrtrichtungen. Erst mit Realisierung des dazugehörigen BPlans vorgesehen
3.2	Ebertstr. zw. Hirschstr. und Beiertheimer Allee	300.000 - 650.000	Vsl. 2016: Belagserneuerung zw. Karlsstr. und Beiertheimer Allee im Zusammenhang mit dem Haltestellenumbau
3.3	Bulach-Süd/L 605	1.100.000	Lärmarme Fahrbahnbelag in Fahrtrichtung stadteinwärts, längerfristig: Lärmschutzwand östl. L 605
3.4	Herrenalber Straße	2 Mio. - 5 Mio.	Prüfung lärmarmen Fahrbahnbelag bei Belagserneuerung in beiden Fahrtrichtungen (2017/18)
4.1	Rheinstraße zw. Entenfang und Philippstr.	<5.000	Prüfung eines Tempolimits auf 30 km/h (Stadteinwärts, einseitig)
4.2	Kriegsstraße (westl. Weinbrennerplatz)	1.0 Mio.	Ersatz der Pflasterung/Stelcon-Platten geplant zwischen 2017 und 2018
4.3	Kriegsstr. zw. Weinbrennerplatz und Reinhold-Frank-Str.	<4.000	Prüfung eines Tempolimits auf 30 km/h
4.4	Eckenerstraße zw. Rheinhafenstr. und Daxlander Str.	350.000	lärmarme Straßenbelag 2015 in Fahrtrichtung Süd-Nord
4.5	Durmshheimer Str. zw. Blohnstr. und Rheinhafenstr.	<4.000	Prüfung eines Tempolimits auf 30 km/h
4.6	Honsellstraße/Starckstraße	500.000	Errichtung einer Lärmschutzwand (3m hoch)
4.7	Moltkestr. zw. Erzbergerstr. und Hertzstr.	400.000 - 1 Mio.	Vsl. 2017: Belagserneuerung zw. Hans-Thoma-Str. und Reinhold-Frank-Str

5.1	Reinhold-Frank-Straße zw. Kaiserallee und Moltkestr.	190.000 - 500.000	Prüfung lärmarmen Fahrbahnbelag bei Belagserneuerung in beiden Fahrtrichtungen. 2015: Belagserneuerung zw. Mühlburger Tor und Bismarckstr. Ab 2020: Belagserneuerung zw. Bismarckstr. und Moltkestr.
6.1	Hohenwettersbach (Ortseingangsschild im Norden)	15.000	Errichtung von stationären Geschwindigkeitsanzeigetafeln unter Vorbehalt der Ergebnisse aus der Projektstudie zur Wirksamkeit dieser Maßnahme.
6.2	Grünwettersbach (an beiden Ortseingängen)	15.000	Errichtung von stationären Geschwindigkeitsanzeigetafeln unter Vorbehalt der Ergebnisse aus der Projektstudie zur Wirksamkeit dieser Maßnahme.
6.3	Grünwettersbach (Ortsdurchfahrt)	500.000 - 1.2 Mio.	Belagserneuerung L 623 nicht vor 2020
6.4	Palmbach (Ortseingangsschild im Osten)	15.000	Errichtung von stationären Geschwindigkeitsanzeigetafeln unter Vorbehalt der Ergebnisse aus der Projektstudie zur Wirksamkeit dieser Maßnahme.
6.5	Palmbach (Ortsdurchfahrt)	300.000 - 750.000	Belagserneuerung L 623 evtl. bis 2020 vorgesehen
6.6	Stupferich (Ortseingangsschild im Osten und im Süden)	15.000	Errichtung von stationären Geschwindigkeitsanzeigetafeln unter Vorbehalt der Ergebnisse aus der Projektstudie zur Wirksamkeit dieser Maßnahme.
7.1	BAB 5 in Höhe Untermühsiedlung	600.000	Lärmschutzwall an der Ostseite südl. Wertkaufbrücke
7.2	BAB A5 zw. AS Ettlingen/ Rüppurr und AD Karlsruhe	2,8 Mio	Vsl. ab 2020: lärmarmen Fahrbahnbelag in beiden Fahrtrichtungen unter Kostenbeteiligung der Stadt Karlsruhe
7.3	BAB A 8 Wolfartsweier	Kostenträger RP	Lärmarmen Fahrbahnbelag bei nächster Fahrbahndeckenerneuerung (frühestens ab 2018)
7.4	B 10/Südtangente zwischen Mühlburg und Knielingen	Kostenträger RP	2014: Südliche Fahrtrichtung erneuert mit SMA LA vsl. ab 2020: Belagserneuerung in nördlicher Fahrtrichtung geplant
7.5	B10 / Südtangente Höhe Maxauer Straße	800.000	Mittelfristig: Schließung der Schalllücke zw. Kleingartenanlage und Bahndamm
8.1	Bahnhofsvorplatz - Eberststraße		Rasengleis ab 2020 im westlichen Bereich des Bahnhofsvorplatzes in Richtung Schwarzwaldstraße
8.2	Westl. Kriegsstraße m. Straßenbahn		Ersatz der Pflasterung/ Stelcon-Platten zusammen mit Straßenerneuerung vsl. in den Sommerferien 2016
8.3	Herrenalber Straße Teilbereiche (Rüppurr)	25.000€ alle 2 Jahre ab 2018	Lärmaktive Schienepflege nach Erneuerung der Gleisanlagen 2016, Kostentragung durch Stadt

Hinweis:

Die untere Kostengrenze und die obere beziehen sich immer darauf, ob eine Belagserneuerung mit einer Decken- und einer Binderschicht möglich ist oder die darunterliegenden Schichten miterneuert werden müssen.

Sofern bei der Prüfung der angegebenen Tempolimits die Immissionsrichtwerte gemäß dem „Kooperationserlass“ vom 23.03.2012 überschritten werden, sollen Geschwindigkeitsbegrenzungen aus Lärmschutzgründen entlang den genannten Straßenabschnitten errichtet werden.

B.3.2 Geplante Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete für die nächsten fünf Jahre

Die „ruhigen Gebieten“ sind bei zukünftigen Planungen bei den zuständigen Planungsträgern zu berücksichtigen und in die Abwägung mit einzustellen. (§ 47d Abs. 6 BImSchG i.V.m. § 47 Abs. 6 Satz 2 BImSchG). Die Planungen sind hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die ruhigen Gebiete zu überprüfen und der Aspekt des Lärmschutzes ist zu berücksichtigen.

Vor diesem Hintergrund sollen „Ruhige Gebiete“ für den Ballungsraum Karlsruhe in zwei Abstufungen kategorisiert werden:

A: „Ruhige Gebiete“

Große zusammenhängende Freiräume, die der Erholung dienen und im überwiegenden Teil der Flächen eine Lärmbelastung (L_{DEN}) von ≤ 50 dB(A) aufweisen. In den Randbereichen kann durchaus eine höhere Lärmbelastung herrschen.

B: „Erholungszonen“

Freiräume mit hoher Aufenthaltsqualität und einer Lärmbelastung von ≥ 55 dB(A). Zusätzlich muss der Pegel in der Kernfläche einer Erholungszone mindestens 6 dB(A) unter dem Maximalpegel im höchstbelasteten Bereich (entlang den Rändern des Gebietes) liegen.

Die Randbereiche zwischen den „Ruhigen Gebieten“ und „Erholungszonen“ (zwischen >50 dB(A) und <55 dB(A)) werden als Pufferzonen angesehen. Sie sind gekennzeichnet durch vielbefahrene und dadurch laute Straßen und dienen somit als Abgrenzung der beiden Gebietskategorien.

Auf Grund der dargestellten Auswahlkriterien und den definierten Lärmpegelbereichen kommen nach abschließender Überprüfung folgende Gebiete in Betracht.

„Ruhige Gebiete“:

1). Kastenwört, 2). Alter Flugplatz, 3). Schlossgarten & südlich Adenauerring, 4). Nördlicher Hardtwald, 5). Nördlich Grötzingen, 6). Höhenstadtteile

„Erholungszonen“

7). Beiertheimer Feld und Günther-Klotz-Anlage, 8). Oberwald

B.3.3 Gesamtkosten der im Lärmaktionsplan enthaltenen Maßnahmen (überschlägige Schätzung)

5,05 Millionen Euro

B.3.4 Datum der Verabschiedung bzw. der Überprüfung des Aktionsplans

19.07.2016, Ergänzung „Ruhige Gebiete“ 17.10.2017

B.3.5 Falls es sich um die Überprüfung eines Lärmaktionsplans handelt: Ergebnis der Überprüfung des Aktionsplans

Die Maßnahmenvorschläge beziehen sich jeweils auf die prioritär zu behandelnden „Hot-Spots“ (größer 60 dB(A) nachts) und die nachrangigeren „Verbesserungsbedürftigen Situationen“ (55 - 60 dB(A) nachts).

Im Vorentwurf der Maßnahmen wurden 69 Vorschläge für die Lärmquelle Straßenverkehr zur Diskussion vorgeschlagen. Für die Lärmquelle Straßenbahn wurden zehn Vorschläge in die Fortschreibung aufgenommen.

Nach Prüfung der seinerzeitigen Vorschläge verbleiben jetzt noch 38 Vorschläge, die für die Lärmquelle Straßenverkehr aufgenommen werden. Dies ist vor allem darauf zurückzuführen, dass nur Maßnahmen in der derzeitigen Fortschreibung des Lärmaktionsplans aufgenommen werden, die innerhalb der kommenden 5 Jahre realisiert werden können. Dies betrifft größtenteils die Erneuerung des Fahrbahnbelags mit einem lärmarmen Belag. Wegen der guten baulichen Substanz stehen für diese Streckenabschnitte in den kommenden 5 Jahren leider keine Sanierungsmaßnahmen an.

Die restlichen Vorschläge werden bei der nächsten Aktualisierung nochmals untersucht. Als „Hot-Spot“ (größer 60 dB(A) nachts) werden 10 Lärmbrennpunkte betrachtet, einige davon stammen noch aus dem ersten Lärmaktionsplan. Für 28 Bereiche, die als „Verbesserungswürdige Situation“ (55 - 60 dB(A) nachts) eingestuft sind, wurden Vorschläge formuliert. Für die Lärmquelle Straßenbahn werden an 5 Hot-Spots Maßnahmen vorgesehen.

Somit zeigt sich eine verstärkte Verlagerung von Maßnahmen auf die „Verbesserungswürdigen Situationen“. Dabei wurden die noch nicht abgearbeiteten Maßnahmen aus dem bisherigen LAP von 2009 mit aufgenommen.

Maßnahmen, die nicht kurz- bis mittelfristig (innerhalb der nächsten 5 Jahre) umgesetzt werden, wurden nicht in diese Fortschreibung mit aufgenommen. Längerfristig geplante Maßnahmen sind dann Inhalt der kommenden Fortschreibung.

Dies betrifft insbesondere den Bereich Innenstadt, da dort durch die Baustellen der Kombilösung noch jahrelang irreguläre Zustände herrschen, die eine Lärminderungsplanung mit absehbar umsetzbaren Maßnahmen verhindern. Gleichzeitig sind hierdurch aber auch zahlreiche Punkte, die ehemals als Hot-Spot gekennzeichnet waren, hinfällig geworden.

Die zahlreichen Vorschläge bei den „Verbesserungsbedürftigen Situationen“ verdeutlichen, dass in der Fortschreibung des Lärmaktionsplans die städtische Eintrittsschwelle für Lärminderungsmaßnahmen bereits um 5 dB(A) auf 55 dB(A) nachts herabgesenkt wurde.

B.3.6 Datum des geplanten Abschlusses der Maßnahmenumsetzung

Voraussichtlich 31.12.2020

B.3.7 Geschätzte Anzahl der entlasteten Personen

Noch nicht abschätzbar

B.3.8 Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen

Der Lärmaktionsplan und die Lärmkartierung sind als ein langfristiges Instrument zu verstehen, welches die Lärmprobleme und -auswirkungen im Stadtgebiet erfasst, bewertet und Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbetroffenheit vorsieht. In der ersten Stufe der Lärmaktionsplanung wurden für die Bereiche, welche Lärmbelastungen von mehr als 70 dB(A) (L_{DEN}) und 60 dB(A) (L_N) ausgesetzt waren, Lärmschutzmaßnahmen untersucht und ausgearbeitet. In der vorliegenden zweiten Stufe wurden diese Schwellenwerte um 5 dB(A) auf 55 dB(A) (L_N) abgesenkt.

Darüber hinaus sieht der Lärmaktionsplan folgende langfristige Maßnahmenempfehlungen vor:

Fortführung des städtischen Schallschutzprogramms

Das derzeitige Schallschutzprogramm sieht eine Förderung von Gebäude vor, an denen der Schwellenwert von 70 dB(A) tags überschritten ist. In Bezug auf den Eisenbahnlärm werden alle Wohngebäude mit in das Schallschutzprogramm aufgenommen, die Lärmbelastungen oberhalb des Schwellenwertes ausgesetzt sind, unabhängig ob sie im Lärmsanierungsprogramm der Bahn erfasst und gefördert wurden.

Lärmarme Fahrbahnbeläge

Neuere Entwicklungen bei der Asphalttechnik zeigen, dass auch bei Geschwindigkeiten unterhalb der 60 km/h Lärminderungspotenziale bestehen. Das Umweltbundesamt (UBA) hat unter Mitwirkung der Bundesanstalt für Straßenwesen den aktuellen Wissensstand zu lärmindernden Fahrbahnbelägen zusammengetragen, wonach sich neuere lärmoptimierte Asphaltdeckschichten auch für Innerortsstraßen eignen. Angesichts dieses Minderungspotentials sollte aus schallschutzfachlicher Sicht beim Austausch von sanierungsbedürftigen Straßenoberflächen der Einbau von lärmoptimierten Asphaltdeckschichten erfolgen.

B.3.9 Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans

Durch die regelmäßige Prüfung der Grundlagen der Lärmaktionsplanung (Lärmkarten) und der Fortschreibung des Lärmaktionsplans wird eine Aktualisierung der lärmrelevanten Daten sichergestellt. Im Zuge der Fortschreibung des Lärmaktionsplans werden die in der vorherigen Fassung des Lärmaktionsplans vorgeschlagenen Maßnahmen hinsichtlich ihrer Umsetzung geprüft und bewertet.

C. Ergänzende Angaben

C.1 Mitwirkung der Öffentlichkeit / Öffentliche Anhörungen (tabellarische Zusammenfassung)

März bis Juli 2015	Vorstellung des Entwurfs des Lärmaktionsplanes in den Ortschaftsräten
April bis Mai 2015	Vorstellung des Entwurfs des Lärmaktionsplanes in den Bürgervereinen
09.06.2015	Öffentliche Anhörung in der Innenstadt, Stephanssaal
16.06.2016	Öffentliche Anhörung in Mühlburg, Kulturverein Tempel
25.06.2015	Öffentliche Anhörung in Durlach, Karlsburg
01.04.2015-31.07.2015	Veröffentlichung des Entwurfs des Lärmaktionsplans auf der Homepage der Stadt Karlsruhe mit Möglichkeit zur Stellungnahme
August bis November 2015	Einarbeiten der eingegangenen Stellungnahmen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung
11.03.2016-15.04.2016	Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie der Nachbargemeinden mit erneuter Beteiligung der Öffentlichkeit sowie Veröffentlichung des Entwurfs des Maßnahmenkonzepts auf der Homepage der Stadt Karlsruhe
19.07.2016	Gemeinderatsbeschluss zur Fortschreibung des Lärmaktionsplans
Februar bis März 2017	Veröffentlichung des Entwurfs der „Ruhigen Gebiete“ auf der Homepage der Stadt Karlsruhe mit Möglichkeit zur Stellungnahme
17.10.2017	Gemeinderatsbeschluss zur Fortschreibung des Lärmaktionsplans 2016 – „Ruhige Gebiete / Erholungszonen“

C.2 Weitere finanzielle Informationen

Nicht vorhanden

C.3 Link zum Aktionsplan im Internet

http://www.karlsruhe.de/b3/natur_und_umwelt/umweltschutz/laerm/laermaktionsplan.de

Karlsruhe, 23.07.2018

