



STADT WIESLOCH

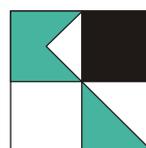
EU – Umgebungsrichtlinie

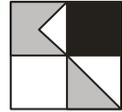
Lärmaktionsplanung

Erläuterungsbericht

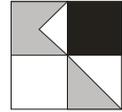
Stand Februar 2015

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



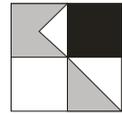


5.7 Reduzierung der Lärmbelastung durch Tempo 30 LAP neu und lärmoptimierten Fahrbahnbelag	22
5.8 Reduzierung der Lärmbelastung durch Tempo 30 LAP neu, mit Lärmoptimierten Fahrbahnbelägen, Ausbau L 723 plus unterstützende Maßnahmen	22
6. Zusammenfassung und Ausblick	23

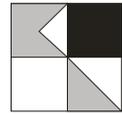


ANLAGENVERZEICHNIS

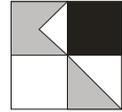
Anlage	
1	Übersichtslageplan
2	Verzeichnis der Gesetze, Verordnungen, Richtlinien und Normen
3.1	Kartierte Straßen mit angesetzten zulässigen Höchstgeschwindigkeiten
3.2-I	Verkehrsanalyse 2013 – Belastungsplan Werktäglicher Gesamtverkehr 1. Seite: Analyse-Nullfall – Äußerer Bereich 2. Seite: Analyse-Nullfall – Innerer Bereich
3.2.1	Emmissionsberechnung Straße Analysefall 2013
3.3.1	Schienenendetails Analyse-Nullfall
3.3.2	Schienenendetails Basis-Nullfall
4.1.1-A-DEN	Lärmkartierung Straßenverkehrslärm Analyse 2013 Kernstadt
4.1.1-A-N	Lärmkartierung Straßenverkehrslärm Analyse 2013 Kernstadt Nachtzeitraum
4.1.1-B-DEN	Lärmkartierung Straßenverkehrslärm Analyse 2013 Baiertal/Schatthausen
4.1.1-B-N	Lärmkartierung Straßenverkehrslärm Analyse 2013 Baiertal/Schatthausen Nachtzeitraum
4.1.2.A-T bis	
4.1.2.K-T	Höchste Fassadenpegel RLS-90 Analyse 2013, Tagwerte (06-22 Uhr)
4.1.2.A-N bis	
4.1.2.K-N	Höchste Fassadenpegel RLS-90 Analyse 2013, Nachtwerte (22-06 Uhr)
4.1.3	Betroffenheitsanalyse Straßenverkehrslärm, EU-Flächenstatistik



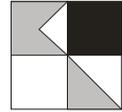
-
- | | |
|-------------|---|
| 4.1.4-A | Betroffenheitsanalyse Straßenverkehrslärm Analysefall 2013, Kernstadt |
| 4.1.4-B | Betroffenheitsanalyse Straßenverkehrslärm Analysefall 2013, Baiertal/Schatthausen |
| 4.2.1-A-DEN | Lärmkartierung Schienenverkehrslärm, Analyse-Nullfall 2012, Kernstadt |
| 4.2.1-A-N | Lärmkartierung Schienenverkehrslärm, Analyse-Nullfall 2012, Kernstadt Nachtzeitraum |
| 4.2.2-A-DEN | Lärmkartierung Schienenverkehrslärm, Basis-Nullfall 2025, Kernstadt |
| 4.2.2-A-N | Lärmkartierung Schienenverkehrslärm, Basis-Nullfall 2025, Kernstadt Nachtzeitraum |
| 4.2.3 | Betroffenheitsanalyse Schienenverkehrslärm EU-Flächenstatistik |
| 5.1.A | Existierende Maßnahmen zur Lärminderung, Kernstadt |
| 5.1.B | Existierende Maßnahmen zur Lärminderung, Baiertal/Schatthausen |
| 5.2 | Ablauf der Lärmaktionsplanung |
| 5.3 | Maßnahmen zur Lärminderung von Straßenverkehrslärm allgemein |
| 5.4 | Möglicher Ablauf der Öffentlichkeitsbeteiligung |
| 5.5.1.1-0 | Kartierte Straßen mit angesetzten zul. Höchstgeschwindigkeiten Variante Tempo 30 flächendeckend |
| 5.5.1.1-I | Belastungsplan Werktäglicher Gesamtverkehr, Variante T 30 flächendeckend – Äußerer Bereich |



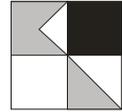
-
- 5.5.1.1-II Belastungsvergleich Werktäglicher Gesamtverkehr,
Seite 1: Variante T 30 flächendeckend zu Basis-Nullfall
– Äußerer Bereich
Seite 2: Variante T 30 flächendeckend zu Basis-Nullfall
– Innerer Bereich
- 5.5.1.2-I Belastungsplan Werktäglicher Gesamtverkehr
Seite 1: Variante T 30 LAP – Äußerer Bereich
Seite 2: Variante T 30 LAP – Innerer Bereich
- 5.5.1.2-II Belastungsvergleich Werktäglicher Gesamtverkehr
Seite 1: Variante T 30 LAP zu Basis-Nullfall – Äußerer Bereich
Seite 2: Variante T 30 LAP zu Basis-Nullfall – Innerer Bereich
- 5.5.1.2-III Belastungsvergleich Werktäglicher Gesamtverkehr
Seite 1: Variante T 30 LAP zu Variante T 30 flächendeckend
– Äußerer Bereich
Seite 2: Variante T 30 LAP zu Variante T 30 flächendeckend
– Innerer Bereich
- 5.5.1.3-I Belastungsplan Werktäglicher Gesamtverkehr
Seite 1: Variante mit vierstreifigem Ausbau L 723 von BAB-AS Wiesloch-
Rauenberg bis B 3; - mit Ausbau Knoten L 723 / L 594 und L 723 / B 3
- Äußerer Bereich
Seite 2: Variante mit vierstreifigem Ausbau L 723 von BAB-AS Wiesloch-
Rauenberg bis B 3; - mit Ausbau Knoten L 723 / L 594 und L 723 / B 3
- Innerer Bereich
- 5.5.1.3-II Belastungsvergleich Werktäglicher Gesamtverkehr
Seite 1: Variante mit vierstreifigem Ausbau L 723 von BAB-AS Wiesloch-
Rauenberg bis B 3; - mit Ausbau Knoten L 723 / L 594 und L 723 / B 3 zu Ba-
sis-Nullfall – Äußerer Bereich
Seite 2: Variante mit vierstreifigem Ausbau L 723 von BAB-AS Wiesloch-
Rauenberg bis B 3; - mit Ausbau Knoten L 723 / L 594 und L 723 / B 3 zu Ba-
sis-Nullfall – Innerer Bereich



-
- 5.5.1.4-I Belastungsplan Werktäglicher Gesamtverkehr
Seite 1: Variante Änderung Modal Split
- mit Verdichtung Bustakt
- mit ergänzenden „weichen Maßnahmen“ – Äußerer Bereich
Seite 2: Variante Änderung Modal Split
- mit Verdichtung Bustakt
- mit ergänzenden „weichen Maßnahmen“ – Innerer Bereich
- 5.5.1.4-II Belastungsvergleich Werktäglicher Gesamtverkehr
Seite 1: Variante Änderung Modal Split
- mit Verdichtung Bustakt
- mit ergänzenden „weichen Maßnahmen“ zu Basis-Nullfall,
Äußerer Bereich
Seite 2: Variante Änderung Modal Split
- mit Verdichtung Bustakt
- mit ergänzenden „weichen Maßnahmen“ zu Basis-Nullfall,
Innerer Bereich
- 5.5.1.5-I Belastungsplan Werktäglicher Gesamtverkehr
Seite 1: Variante
- mit vierstreifigem Ausbau L 723 von BAB-AS Wiesloch-Rauenberg - B 3
- mit Ausbau Knoten L 723 / L 594 und L 723 / B 3
- mit T 30 LAP
- mit Änderung Modal Split
- durch Verdichtung Bustakt
- durch ergänzende „weiche Maßnahmen“
Äußerer Bereich
Seite 2: Variante
- mit vierstreifigem Ausbau L 723 von BAB-AS Wiesloch-Rauenberg - B 3
- mit Ausbau Knoten L 723 / L 594 und L 723 / B 3
- mit T 30 LAP
- mit Änderung Modal Split
- durch Verdichtung Bustakt
- durch ergänzende „weiche Maßnahmen“
Innerer Bereich



-
- 5.5.1.5-II Belastungsvergleich Werktäglicher Gesamtverkehr
Seite 1: Variante
- mit vierstreifigem Ausbau L 723 von BAB-AS Wiesloch-Rauenberg - B 3
- mit Ausbau Knoten L 723 / L 594 und L 723 / B 3
- mit T 30 LAP
- mit Änderung Modal Split
- durch Verdichtung Bustakt
- durch ergänzende „weiche Maßnahmen“ zu Basis Nullfall
Äußerer Bereich
Seite 2: Variante
- mit vierstreifigem Ausbau L 723 von BAB-AS Wiesloch-Rauenberg - B 3
- mit Ausbau Knoten L 723 / L 594 und L 723 / B 3
- mit T 30 LAP
- mit Änderung Modal Split
- durch Verdichtung Bustakt
- durch ergänzende „weiche Maßnahmen“ zu Basis Nullfall
Innerer Bereich
- 5.5.1.6-0 Kartierte Straßen mit angesetzten zul. Höchstgeschwindigkeiten
Variante Tempo 30 LAP neu
- 5.5.1.6-I Belastungsplan Werktäglicher Gesamtverkehr
Seite 1: Variante mit T 30 LAP neu – Äußerer Bereich
Seite 2: Variante mit T 30 LAP neu – Innerer Bereich
- 5.5.1.6-II Seite 1: Belastungsplan Werktäglicher Gesamtverkehr
Variante mit T 30 LAP neu – Innerer Bereich
Seite 2: Belastungsvergleich Werktäglicher Gesamtverkehr
Variante mit T 30 LAP neu zu Analyse-Nullfall – Innerer Bereich
- 5.5.1.7-I Belastungsvergleich Werktäglicher Gesamtverkehr
Seite 1: Variante
- mit vierstreifigem Ausbau L 723 von BAB-AS Wiesloch-Rauenberg - B 3
- mit Ausbau Knoten L 723 / L 594 und L 723 / B 3
- mit T 30 LAP neu
- mit Änderung Modal Split
- durch Verdichtung Bustakt
- durch ergänzende „weiche Maßnahmen“ zu Basis Nullfall
Äußerer Bereich
Seite 2: Variante
- mit vierstreifigem Ausbau L 723 von BAB-AS Wiesloch-Rauenberg - B 3
- mit Ausbau Knoten L 723 / L 594 und L 723 / B 3
- mit T 30 LAP neu
-



- mit Änderung Modal Split
 - durch Verdichtung Bustakt
 - durch ergänzende „weiche Maßnahmen“ zu Basis Nullfall
- Innerer Bereich

5.5.1.7-II

Belastungsvergleich Werktäglicher Gesamtverkehr

Seite 1: Variante

- mit vierstreifigem Ausbau L 723 von BAB-AS Wiesloch-Rauenberg - B 3
- mit Ausbau Knoten L 723 / L 594 und L 723 / B 3
- mit T 30 LAP neu
- mit Änderung Modal Split
- durch Verdichtung Bustakt
- durch ergänzende „weiche Maßnahmen“ zu Basis Nullfall

Äußerer Bereich

Seite 2: Variante

- mit vierstreifigem Ausbau L 723 von BAB-AS Wiesloch-Rauenberg - B 3
- mit Ausbau Knoten L 723 / L 594 und L 723 / B 3
- mit T 30 LAP neu
- mit Änderung Modal Split
- durch Verdichtung Bustakt
- durch ergänzende „weiche Maßnahmen“ zu Basis Nullfall

Innerer Bereich

5.5.2

Konkrete Maßnahmenvorschläge zur Lärminderung,
Unterstützende Maßnahmenvorschläge / Empfehlungen zur
Lärminderung

5.5.2-A

Lärmaktionsplanung, Szenario 1: Alle Maßnahmen,
Kernstadt

5.5.2-B

Lärmaktionsplanung, Szenario 1: Alle Maßnahmen,
Baiertal/Schatthausen

5.6

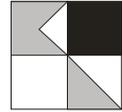
Bewertung der Maßnahmenvorschläge
Erörterung der Maßnahmenvorschläge

5.7-A-DEN

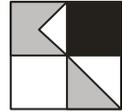
Betroffenheitsanalyse Straßenverkehrslärm Prognose Maßnahmen T30 LAP neu
und lärmoptimierter Fahrbahnbelag

5.7-A-N

Betroffenheitsanalyse Straßenverkehrslärm Prognose Maßnahmen T30 LAP neu
und lärmoptimierter Fahrbahnbelag
Nachtzeitraum



-
- 5.7 Betroffenheitsanalyse Strassenverkehrslärm EU Flächenstatistik
- 5.8-A-DEN Betroffenheitsanalyse Straßenverkehrslärm Prognose T30 LAP neu, lärmopti-
mierter Fahrbahnbelag, Ausbau L 723 plus unterstützende Maßnahmen
- 5.8-A-N Betroffenheitsanalyse Straßenverkehrslärm Prognose T30 LAP neu, lärmopti-
mierter Fahrbahnbelag, Ausbau L 723 plus unterstützende Maßnahmen
Nachtzeitraum
- 5.8 Betroffenheitsanalyse Strassenverkehrslärm EU Flächenstatistik



1. Einleitung

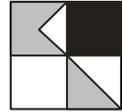
Mit der Richtlinie 2002/49/EG des europäischen Parlaments und des Rats vom 25.06.2002 über die Bewertung und die Bekämpfung von Umgebungslärm (Umgebungslärmrichtlinie) wurden von der EU neue Wege zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm eingeleitet. Ziel ist es, ein gemeinsames Konzept festzulegen, um schädliche Auswirkungen durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern. Die Richtlinie sieht dabei ein zweistufiges Verfahren vor. Nach einer Ermittlung der Umgebungslärmpegel und den daraus resultierenden Betroffenheiten sind daran anschließend geeignete Maßnahmen zur Geräuschminderung in Lärmaktionsplänen zusammenzustellen. Der hier vorgelegte Bericht zum Entwurf der Lärmaktionsplanung von Wiesloch ist als Chance zu verstehen, langfristig die Lebensqualität zu verbessern und die Attraktivität der Stadt zu erhöhen.

Die Stadt Wiesloch liegt im nordwestlichen Teil von Baden-Württemberg mit einer Gesamt Einwohnerzahl von zirka 26.000. Die Stadt ist dabei gegliedert in die Kernstadt Wiesloch (17.500 Einwohner) mit dem Bereich Altwiesloch und dem südlich gelegenen Ortsteil Frauenweiler (2.200 Einwohner) sowie den östlich gelegenen Ortsteilen Baiertal (4.500 Einwohner) und Schatthausen (1.600 Einwohner).

Südlich von Wiesloch verläuft die BAB 6 als Verbindung zwischen den Ballungsräumen Mannheim und Heilbronn, westlich von Wiesloch verläuft die BAB 5 als großräumige Verbindung zwischen Karlsruhe und Frankfurt. Im Westen des Gemeindegebiets verläuft die B 3 als Nord-Süd-Verbindung nach Bruchsal bzw. Heidelberg. Als Verteiler der großräumigen Verkehrsanschlüsse besteht im Süden der Kernstadt die L 723 mit Anschlüssen an die Autobahnen sowie die B 3 und an die L 594 mit Fahrtrichtung in das Zentrum von Wiesloch. Weiterführend liegt die L 547, die zu den Stadtteilen Baiertal und Schatthausen führt. Weiterhin verläuft im Westen von Wiesloch die Eisenbahnverbindung zwischen Bruchsal und Heidelberg mit entsprechenden Lärmemissionen. **Anlage 1** zeigt einen Übersichtslageplan des Stadtgebietes und der Hauptverkehrsadern.

2. Rechtliche Grundlagen und Zielstellung der Lärmaktionsplanung (LAP)

Die Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, kurz EG-Umgebungslärmrichtlinie, wurde im Jahr 2002 vom europäischen Parlament verabschiedet. Die Richtlinie verpflichtet die Mitgliedsstaaten zur Erfassung der Lärmbelastung durch Lärmkarten (Lärmkartierung) zur Information der Öffentlichkeit über die Belastung durch Umgebungslärm und zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen bei problematischen Lärmsituationen unter Mitwirkung der Öffentlichkeit und schließlich zur Information der EU-Kommission über die Kartierung und die Lärmaktionsplanung.



National umgesetzt in der Bundesrepublik Deutschland wurde die Umgebungslärmrichtlinie im Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG, Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005) in §§ 47 a-f des BImSchG (6. Teil: Lärminderungsplanung) und der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV), 6. März 2006.

Die Erfüllung der gesetzlichen Pflichten aus der Umgebungslärmrichtlinie ist zwar vorrangiges Ziel, gleichzeitig bietet die Lärmaktionsplanung die Möglichkeit, Lärmbelastungen für viele Betroffene zu senken und die Lebensqualität in den Städten und Gemeinden zu erhöhen.

Aus dem Wortlaut des § 47d Abs. 1 BImSchG lässt sich ableiten, dass sich neben den Ballungsräumen grundsätzlich alle Gemeinden, in denen im Ergebnis der Lärmkartierung Geräuschimmissionen auf bewohnte Gebiete einwirken, mit dem Verfahren der Lärmaktionsplanung auseinandersetzen müssen – unabhängig von der Höhe der Immissionen und Betroffenenzahlen.

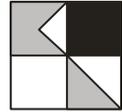
Zuständig für die Lärmaktionsplanung sind nach § 47 e Abs. 1 BImSchG die Gemeinden, sowohl in Ballungsräumen als auch entlang von Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken. Bei der Aufstellung werden sie fachlich von Landesbehörden so weit wie möglich unterstützt.

Die formalen Anforderungen an den Lärmaktionsplan sind:

- Bewertung der Lärmsituation,
- Abschließender Maßnahmenkatalog,
- Dokumentation der Öffentlichkeitsbeteiligung,
- Kosten-Nutzen-Analyse
- Möglichst eine Angabe der durch die Maßnahmen erreichten Verminderung betroffener Personen und
- Meldung der Ergebnisse an die EU.

Ziel der Lärmaktionsplanung ist die Verhinderung bzw. Minderung von Umgebungslärm insbesondere dort, wo die Geräuschbelastung gesundheitsschädliche Auswirkungen haben kann. Dazu werden in Lärmaktionsplänen mögliche Maßnahmen zur Reduzierung der Geräuschbelastungen zusammengestellt.

Flächen, deren Nutzung mit einer hohen Ruheerwartung verbunden ist, sollen als "ruhige Gebiete" erhalten werden.



Durch die Pflicht zur Beteiligung der Öffentlichkeit an der Aktionsplanung werden die Betroffenen selbst, welche in der Regel mit den Lärmproblemen bestens vertraut sind, in die Planung und in die weiteren Entscheidungsprozesse aktiv und umfassend einbezogen.

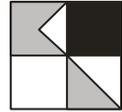
In der Erstellung von Lärmaktionsplänen sollte deutlich mehr als nur eine durch die Umgebungslärmrichtlinie vorgegebene Pflichtaufgabe gesehen werden. Vielmehr sollen Lärmaktionspläne als Chance gesehen werden, die Lösung vorhandener Lärmprobleme langfristig und nachhaltig in Angriff zu nehmen mit dem Ziel, eine attraktivere Lebensumwelt zu schaffen.

§ 47d Abs. 6 i.V. mit § 47 Abs. 6. BImSchG beschreibt die Verbindlichkeit der Lärmaktionsplanung. Danach sind die im Lärmaktionsplan festgeschriebenen Maßnahmen durch die zuständigen Behörden nach dem BImSchG oder nach anderen Rechtsvorschriften durchzusetzen. Der Lärmaktionsplan entfaltet somit eine interne Bindungswirkung für Behörden und zwar nicht nur für die Gemeinde, sondern für alle Träger öffentlicher Verwaltung. Die besonderen fachgesetzlichen Vorschriften werden jedoch durch die Inhalte des Lärmaktionsplans und das BImSchG nicht verdrängt. Demzufolge haben die zuständigen Behörden planungsrechtliche Festlegungen in den Lärmaktionsplänen bei Fachplanungen in ihre Überlegungen einzubeziehen und soweit wie möglich zu berücksichtigen. Eine strikte Beachtungspflicht besteht damit allerdings nicht.

Neben der Festschreibung konkreter Maßnahmen zur Minderung der Lärmbelastung ist die Lärmaktionsplanung ein wichtiges, fachübergreifendes Planungsinstrument. Es wird damit die Voraussetzung geschaffen, die Belange des Lärmschutzes möglichst bei allen relevanten Planungen im Infrastruktur- und Umweltbereich zu berücksichtigen. Gleichzeitig wird das Thema "Lärmbelastung" im Bewusstsein der Bevölkerung und der politischen Entscheidungsträger verankert. Das ist eine wichtige Voraussetzung, um effektive und nachhaltige Wege zur Lärminderung zu beschreiten.

Weitere Informationen können auf folgenden Adressen eingesehen werden:

- Umweltbundesamt
<http://www.umweltbundesamt.de/>
- Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg
<http://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/>
- Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz
<http://www.lai-immissionsschutz.de>



Anlage 2 zeigt die zugrunde zu legenden Gesetzesvorschriften, DIN-Normen und Berechnungsvorschriften.

Entsprechend der EU-Richtlinie zur Erstellung von strategischen Lärmkarten und zur Erstellung von Lärmaktionsplänen ist folgende zeitliche Gliederung vorgegeben:

	Ausarbeiten der Lärmkarten zum	Aufstellen von Lärmaktionsplänen zum
Ballungsräume		
> 250.000 Einwohner (1. Stufe)	30.06.2007	18.07.2008
> 100.000 Einwohner (2. Stufe)	30.06.2012	18.07.2013
Hauptverkehrsstraßen		
> 6 Mio. Fahrzeuge/Jahr (1. Stufe)	30.06.2007	18.07.2008
> 3 Mio. Fahrzeuge/Jahr (2. Stufe)	30.06.2012	18.07.2013
Haupteisenbahnstrecken		
> 60.000 Züge/Jahr (1. Stufe)	30.06.2007	18.07.2008
> 30.000 Züge/Jahr (2. Stufe)	30.06.2012	18.07.2013
Großflughäfen		
> 50.000 Bewegungen/Jahr	30.06.2007	18.07.2008

In der ersten Stufe der Lärmkartierung wurden im Jahr 2007 durch die LUBW im Stadtgebiet Wiesloch Straßen mit einer DTV von über 16.400 Kfz / 24 h (BUNZ 2005) und durch das EBA-Strecken mit über 60.000 Zügen / Tag kartiert.

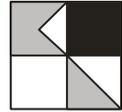
Die Lärmkartierung der ersten Stufe nach Umgebungsrichtlinie wurde durch das Büro Fischer, Karlsruhe, mit dem Bericht vom 06.11.2008 durchgeführt.

Zwischenzeitlich wurden von der LUBW die Ergebnisse der zweiten Stufe ihrer Kartierung veröffentlicht, jedoch weiterhin nur unter Berücksichtigung von Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen.

3. Grundlagen der Lärmaktionsplanung

3.1 Kartierungsumfang

Entsprechend den Vorgaben der Umgebungslärmrichtlinie bzw. des § 47 Bundesimmissionsschutzgesetzes wird bezüglich des Schienenverkehrslärms die Strecke Heidelberg-Bruchsal als Haupteisenbahnstrecke mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen / Jahr kartiert. Darüber hinaus wurden alle Straßen mit einer Belastung von mehr als 8.000 Kfz / 24 h kartiert, um ein möglichst ge-



schlossenes Straßennetz und die sich hieraus ergebende Belastung in Wiesloch abzubilden und damit Abwägungsfehler zu vermeiden. **Anlage 3.1** zeigt das Straßennetz und die mit über 8.000 Kfz / 24 h belasteten Straßen und den zur Schließung von Netzlücken ebenfalls berücksichtigten Straßenabschnitten. Es erfolgte somit eine Fortschreibung der Kartierung des Büros Fischer zur Abbildung von Belastungszahlen und Betroffenheiten.

Fluglärm oder Gewerbelärm sind auf Grundlage des Bundesimmissionsschutzgesetzes in Wiesloch nicht zu kartieren.

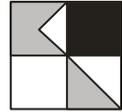
3.2 Berechnungsgrundlage Straßenverkehrslärm

Die entsprechenden Verkehrsbelastungszahlen stammen aus der für die Stadt Wiesloch durchgeführten Verkehrsuntersuchungen aus dem Jahr 2006 mit Fortschreibung der Datengrundlagen aus aktuellen Verkehrszählungen. Die entsprechenden Verkehrsbelastungszahlen, Schwerverkehrsanteile und zulässigen Höchstgeschwindigkeiten der einzelnen Abschnitte des für die Fortschreibung der Kartierung verwendeten Straßennetzes als Grundlage für die Lärmaktionsplanung zeigen die **Anlagen 3.2.1 und 3.2.1-I** für einen Analysefall 2013 unter Berücksichtigung der aktuellen Verkehrsentwicklungen in Folge der Realisierung des Fachmarktzentrums und des Baugebiets Äußere Helde (1. Bauabschnitt).

Die Berechnungen des Straßenverkehrslärms erfolgen auf Grundlage der VBUS (Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen). Hierbei ist zu ergänzen, dass diese nicht direkt vergleichbar sind mit den Berechnungen nach RLS-90 (Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen), die als Grundlage in Untersuchungen außerhalb der Lärmaktionsplanung zu verwenden ist. Maßgebliche Unterschiede sind, dass sich die Abgrenzung zwischen Pkw und Lkw in der RLS-90 mit 2,8 t und in der VBUS auf 3,5 t ändert. Weiterhin wird in der VBUS kein Kreuzungszuschlag für Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage, wie in der RLS-90 angesetzt, berücksichtigt.

3.3 Berechnungsgrundlagen Schienenverkehrslärm

Der Schienenverkehrslärm wird nach dem Berechnungsverfahren VBUSch (Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienenwegen) getrennt vom Straßenverkehrslärm berechnet. Hierbei ist zu erläutern, dass dieses Verfahren nicht mit den bei anderen schalltechnischen Untersuchungen außerhalb der Umgebungslärmrichtlinie zu vergleichen ist. Hier gilt vor allem der Hinweis, dass kein Schienenbonus von 5 dB(A) wie bei den bisherigen Berechnungen nach Schall-03 angesetzt werden kann.



Auf der Schienenstrecke wurden entsprechend den Angaben des Bahnumweltzentrums für die Zugbelastungszahlen, Geschwindigkeiten ($V_{\max} = 160 \text{ km/h}$) und Streckenparameter die Lärmemissionspegel berechnet. Diese sind in den **Anlagen 3.3.1 und 3.3.2** mit den entsprechenden Berechnungsparametern zur Schallausbreitungsberechnung dargestellt.

3.4 Beurteilungsgrundlagen

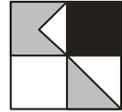
Der bedeutendste Unterschied in der Beurteilung gegenüber den Richtlinien für herkömmliche schalltechnische Untersuchungen, wie z. B. der DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau) besteht in den Beurteilungszeiträumen. Während nach den bisherigen nationalen Verfahren die energetisch gemittelten Pegelwerte in einem Zeitbereich von 6:00 bis 22:00 Uhr tags und 22:00 bis 6:00 Uhr nachts beurteilt werden, wird entsprechend der Umgebungslärmrichtlinie ein energetischer Mittelwert L_{DEN} über 24 Stunden gebildet, wobei auf den Lärmanteil abends, in der Zeit von 18:00 bis 22:00 Uhr, ein Zuschlag von 5 dB(A) und für den Zeitraum von 22:00 bis 6:00 Uhr (nachts) ein Zuschlag von 10 dB(A) vergeben wird. Weiterhin wird ein Beurteilungspegel L_{night} ausgegeben, der einen gemittelten Nachtwert über acht Stunden darstellt. Somit soll eine Beurteilung der allgemeinen Störfunktion (L_{DEN}) und eine gesundheitliche Beeinträchtigung über mögliche Schlafstörungen (L_{night}) gegeben sein.

Die Ermittlung von Belastetenzahlen erfolgt auf Grundlage der durch die Stadtverwaltung übermittelten Einwohnerstatistiken, Stand 2009. Hierbei werden die Einwohnerzahlen, die für Baublockseiten vorlagen, anteilmäßig auf die betreffenden Gebäude in Abhängigkeit ihrer Fläche verteilt.

Hiernach werden lärmbelastete Flächen entsprechend den Ergebnissen der Lärmkartierung mit Ermittlung L_{DEN} in 5 dB(A)-Schritten für jede Lärmart getrennt ermittelt. Dabei werden in einem Raster von zehn mal zehn Meter Immissionspegel errechnet und hieraus Lärmisophonendarstellungen entwickelt.

Die Einwohnerzahlen werden nach dem Verfahren der VBEB den Gebäudekanten in den einzelnen Lärmisophonengebieten zugeordnet. So können auch Schwerpunkte mit lärmbelasteten Einwohnern ermittelt werden.

In den Lärmkarten dargestellte Lärmpegelbereiche sind nur schwierig mit den bisherigen Grenz- bzw. Orientierungswerten der bestehenden Richtlinien zu vergleichen, da sich die Berechnungsverfahren unterscheiden, wie bereits erläutert. Es gibt daher auch keine konkreten Auslösekriterien für Lärminderungsmaßnahmen.



men. Anhaltspunkte für die Einordnung der Pegelbereiche bietet der Vorschlag des Umweltbundesamtes vom März 2006, welcher für Gebiete mit Wohnnutzungen folgende Auslösekriterien vorzieht:

1. Phase: $L_{\text{DEN}} / L_{\text{N}} \geq 65/55$ dB(A)
2. Phase: $L_{\text{DEN}} / L_{\text{N}} \geq 60/50$ dB(A)

Entsprechend der Beurteilung des Umweltbundesamtes bestehen ab Pegel von über 60 dB(A) im Tageszeitraum bzw. über 50 dB(A) im Nachtzeitraum Belastungen, die als störend empfunden werden, die daher Berücksichtigung bei der Lärmaktionsplanung finden. Die Bestimmung von Auslösewerten liegt aber grundsätzlich im planerischen Gestaltungsermessen der Gemeinde.

In dem „Kooperationserlass“ des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur, Baden-Württemberg, vom 23.03.2012 werden die oben genannten Auslösewerte bestätigt. Bezüglich straßenverkehrsrechtlicher Lärmschutzmaßnahmen ist auf die Lärm-Schutzrichtlinie-StV zu verweisen, in der erst ab Werten von 70/60 dB(A) (nach RLS-90) straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen in Betracht gezogen werden. Als Grundlage für die Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen wie z. B. Tempo 30 als zulässige Höchstgeschwindigkeit fanden daher auch Fassadenpegelberechnungen auf Basis der Rechenvorschriften der RLS-90 statt.

4. Ergebnisse Fortschreibung Lärmkartierung

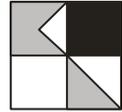
In der Schallausbreitungsberechnung wurden die topografischen Verhältnisse entsprechend dem erstellten digitalen Geländemodell berücksichtigt. Neben den jeweiligen Lärmemitteln wurde die umgebende Bebauung zur Berücksichtigung von Bebauungsdämpfung und Reflexionen in die Berechnung einbezogen.

4.1 Ergebnis der Lärmkartierung Straßenverkehrslärm

Analysefall 2013

Unter Berücksichtigung der unter Ziffer 3 genannten Parameter ergeben sich für den Analysefall 2013 Lärmbelastungen entsprechend den **Anlagen 4.1.1-A-DEN, 4.1.1-B-DEN, 4.1.1-A-N und 4.1.1-B-N** getrennt für die Stadtteile Kernstadt, Baiertal und Schatthausen für die beiden Beurteilungszeiten 24 h (L_{DEN}) und nachts (L_{N}).

Hohe Lärmbelastungen aus Straßenverkehrslärm über 8.000 Kfz / 24h zeigen sich erwartungsgemäß entlang der (für die Kartierung berücksichtigten) Hauptverkehrsstraßen. Im Bereich von Schatthausen und Baiertal ergeben sich trotz der dort vorhandenen Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 30 km/h sehr hohe Lärmbe-



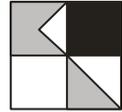
lastungen im Bereich der Ortskerne durch die hier relativ nahe an den Straßenzügen bestehende Bebauung. Für beide Ortsteile ergeben sich jedoch in den rückwärtigen Bereichen vor allem z. B. in Schatthausen Nord und Schatthausen Süd auch sehr ruhige Wohnlagen. Im Bereich von Wiesloch und Frauenweiler zeigt sich eine sehr hohe Grundbelastung durch die BAB 6, die B 3 sowie die L 723 im Süden von Wiesloch. Ruhige Bereiche ergeben sich für den heutigen Belastungszustand durch Verkehrslärm nur noch in kleinen Teilbereichen, vor allem nördlich der L 547 bzw. der Parkstraße. Große Teile von Wohnbauflächen wie z. B. östlich der L 594 oder südlich der Parkstraße und nördlich der Schwetzingen Straße oder auch im alten Ortskern von Wiesloch weisen jedoch noch durchaus zumutbare Belastungen durch Verkehrslärm auf.

Die Anlagen **4.1.2-A bis K** zeigen die Fassadenpegel auf Grundlage der Belastung nach RLS-90 für die Kernstadt. Da in den Stadtteilen Baiertal und Schatthausen bereits Tempo 30 angeordnet ist, fanden hier keine Fassadenpegelberechnungen statt.

Die **Anlage 4.1.3** zeigt die Betroffenheitsanalyse durch Straßenverkehrslärm entsprechend EU-Flächenstatistik mit Angabe von der in verschiedenen Lärmisophonintervallen betroffenen Flächen oder Einwohnern sowie auch die Anzahl von Wohnungen, Schulen, Krankenhäusern und Kindergärten für beide Belastungsfälle. Es zeigt sich eine deutliche Anzahl von belasteten Einwohnern. Vor allem im Belastungsbereich zwischen 60 und 65 dB(A), der bereits als kritisch auch in Ortskerngebieten zu bezeichnen ist.

Die Darstellung der Bereiche, die von hoher Verkehrsbelastung bei gleichzeitig hoher Einwohnerdichte betroffen sind, zeigen für den Analysefall 2013 die **Anlagen 4.1.4-A und 4.1.4-B** mit Darstellung von "Hotspots", d. h. belastete Einwohner pro Quadratkilometer über einem Lärmpegel von 60 dB(A). Hieraus lassen sich deutlich die vordringlichen Bereiche für sinnvolle Maßnahmen im Zuge der Lärmaktionsplanung ablesen. Dazu werden in einer Rasterzelle von 10 x 10 m alle Einwohner im Umkreis von 100 m zugewiesen, die von der Überschreitung der definierten Auslöserwerte betroffen sind und auf die Einheit Einwohner/km² normiert.

Es zeigen sich in den Ortsteilen Schatthausen und Baiertal entlang der Hauptstraßen ebenfalls Schwerpunkte der Lärmbelastung, die jedoch gegenüber Lärmschwerpunkten in Frauenweiler und Altwiesloch weniger auffällig sind. Im Bereich von Frauenweiler zeigt sich ein Bereich, der durch die umgebenden Hauptverkehrsstraßen mit hoher Belastung eine erhöhte Lärmbelastung aufzeigt. Weiterhin



zeigen sich Belastungsschwerpunkte entlang der L 594 nach Norden in Richtung Heidelberg aufgrund der hier hohen Bevölkerungsdichte, aber auch entlang der Gerbersruhstraße und südlich Hauptstraße, vor allem jedoch im Bereich von Alt-wiesloch durch die Belastung der L 574 und L 612 und entlang der Schwetzingen Straße sowie im Bereich der Alten Heerstraße zwischen der Schwetzingen Straße und der Waldstraße. Aufgrund der jeweils hohen Lärmbelastung bei gleichzeitiger Bevölkerungsdichte ergeben sich damit Bereiche, die sich für lärmindernde Maßnahmen im Zuge der Lärmaktionsplanung hervortun.

4.2 Ergebnis der Lärmkartierung Schienenverkehrslärm

Analyse-Nullfall 2012

Die **Anlagen 4.2.1-A-DEN und 4.2.1-A-N** zeigen die Ergebnisse der Lärmkartierung des Schienenverkehrslärms für die Beurteilungsparameter L_{DEN} über den Zeitraum von 24 Stunden und den Beurteilungszeitraum nachts (L_N). Dargestellt wurde dabei nur der Bereich von den Ortsteilen Wiesloch und Frauenweiler, da für die Stadtteile Baiertal und Schatthausen kein Einfluss durch Schienenverkehrslärm zu erwarten ist. Es zeigt sich der Einfluss der Schienenstrecke erwartungsgemäß vor allem für die westlichen Bereiche der Stadt.

Basis Nullfall 2025

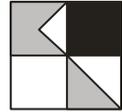
Die **Anlagen 4.2.2-A-DEN und 4.2.2-A-N** zeigen die Ergebnisse der Lärmkartierung für den Basis-Nullfall 2025. Es zeigen sich dabei grundsätzlich höhere Belastungen wie für den Analyse-Nullfall 2012 aufgrund einer deutlich erhöhten Anzahl von Güterzügen auf der Kartierungsstrecke. Dies betrifft in besonderem Maße die westlich gelegene Wohnbebauung im Ortsteil Frauenweiler.

Die **Anlage 4.2.3** zeigt die Betroffenheiten entsprechend der EU-Flächenstatistik. Die Betrachtung des Schienenverkehrslärms zeigt einen Handlungsbedarf im Zuge der Lärminderungsplanung, der jedoch gegenüber dem Straßenverkehrslärm deutlich geringer ist. Dies ist auch der **Anlage 4.2.4-A** deutlich zu entnehmen. Für den Analyse-Nullfall 2012 ist die Zahl der belasteten Einwohner durch Schienenverkehrslärm nicht auffällig, wird aber in Zukunft zunehmen, weshalb auch hierfür Maßnahmen vorzusehen sind.

5. Entwurf Lärmaktionsplanung

5.1 Bisherige und bereits geplante Lärmschutzmaßnahmen von Wiesloch

Aktive Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden bzw. -wällen bestehen nördlich der BAB 6 (Teilbereich Frauenweiler), südlich der Schwetzingen Straße zwischen der Agip-Tankstelle und dem Hoschket-Kreisel für die Gebiete



Sauberg (Baiertal) und Repsäcker (Schatthausen) jeweils an der L 547 sowie beiderseits der Messplatzstraße / Südtangente (L 594). Die **Anlagen 5.1-A und 5.1-B** zeigen die bestehenden Lärmschutzbauwerke. Des weiteren bestehen umfangreiche Maßnahmen durch verkehrsrechtliche Anordnungen, wie die Anordnung von Tempo 20 (verkehrsberuhigter Geschäftsbereich) und Tempo 30 (siehe **Anlage 3.1**) auch auf Haupt- und Sammelstraßen als zulässige Höchstgeschwindigkeit und ein Lkw-Fahrverbot auf mehreren Straßenzügen.

Des weiteren erfolgte u.a. im Rahmen eines Verkehrsforums eine intensive öffentliche Diskussion zur Optimierung des ÖPNV-Angebotes sowie zur Herstellung eines lückenlosen Radverkehrsnetzes, um so durch Angebote von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln den lärm erzeugenden Straßenverkehr insgesamt zu reduzieren.

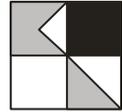
5.2 Verfahren der Lärmaktionsplanung

Die **Anlage 5.2** zeigt einen möglichen Ablauf einer Lärmaktionsplanung. Dabei sind alle möglichen Schritte einer Lärmaktionsplanung dargestellt, wobei auch ein vereinfachter Ablauf des Verfahrens möglich ist, sofern dafür bei den Beteiligten des Verfahrens Einverständnis besteht.

Für den Lärmaktionsplan der Stadt Wiesloch wurden nach Analyse der Lärm- und Konfliktsituation sowie Ermittlung der Betroffenenheiten und der Veröffentlichung der Ergebnisse mit der Stadtverwaltung die vorhandenen Planungen, die Einfluss auf die Lärmaktionsplanung haben, abgestimmt und für diese die Vorschläge des Entwurfes zur Lärmaktionsplanung berücksichtigt. Die Öffentlichkeit wurde über die Internetseite der Stadt Wiesloch im Sommer 2010 zur Mitarbeit bei der Lärmaktionsplanung aufgerufen, politische Gremien im Frühjahr 2010 in Kenntnis des Verfahrens gesetzt. Im Jahr 2012 wurden die Anregungen des Gemeinderats in die Lärmaktionsplanung aufgenommen. Im weiteren Verfahren sind die Vorschläge der Träger öffentlicher Belange sowie der Öffentlichkeit über die möglichen Maßnahmen zu bewerten und zu berücksichtigen. Nach Beurteilung der Wirkung und des Kosten-/Nutzungseffekts der einzelnen Maßnahmen sind ein Maßnahmenkatalog aufzustellen, die einzelnen Maßnahmen zu beurteilen und schließlich eine Beschlussfassung für die Lärmaktionsplanung zu treffen. Diese ist wieder der Öffentlichkeit vorzustellen und an die EU zu melden.

5.2.1 Planungsziele und Nutzen der Lärmaktionsplanung

Grundsätzlich dient die Lärmaktionsplanung zur Information der Öffentlichkeit über die Lärmsituation vor Ort. Weiterhin sollen mit den Lärmaktionsplä-



nen Strategien entwickelt werden, um den Lärm effektiv für die Bevölkerung von Wiesloch zu verringern. Weiterhin sollen ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms geschützt werden. Die Rechtfertigung der Lärmaktionsplanung liegt darin, Lärmprobleme zu regeln und gesundheitlichen und wirtschaftlichen Nutzen für die Bevölkerung von Wiesloch zu erhalten. Neben geringeren Gesundheitskosten ergeben sich durch die Ergebnisse der Lärmaktionsplanung langfristig höhere Immobilienwerte und letztendlich Steuereinnahmen. Insgesamt soll die Lärmaktionsplanung einen Beitrag zur Steigerung der Lebensqualität der Wieslocher Bürgerinnen und Bürger leisten.

5.2.2 Ausweisung ruhiger Gebiete

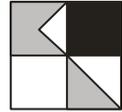
Nach § 47d Absatz 2 des Bundesemissionsschutzgesetzes ist auch Ziel der Lärmaktionspläne ruhige Gebiete vor einer Zunahme von Lärm zu schützen. Dabei gibt es keine ruhigen Gebiete aufgrund einer bestimmten akustischen Definition, sondern das Vorhandensein benannter ruhiger Gebiete setzt voraus, dass sie in der Lärmaktionsplanung festgesetzt worden sind. Als ruhige Gebiete kommen dabei auch bebaute oder zur Bebauung vorgesehene Gebiete infrage, sofern diese bisher nicht Verkehrs-, Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt sind, jedoch auch Gebiete, die als Freizeit- oder Erholungsgebiete angesehen werden und die regelmäßig von der Öffentlichkeit zur Erholung genutzt werden. Als Anhaltspunkt sollten die Flächen, die als ruhige Gebiete ausgewiesen werden, keine Lärmbelastung größer als $L_{DEN} 50 \text{ dB(A)}$ aufweisen.

Bei der Festlegung der ruhigen Gebiete durch die zuständige Behörde handelt es sich um planrechtliche Festsetzungen, die somit von den zuständigen Planungsträgern anderer Planungen zu berücksichtigen sind und in den Abwägungsprozess einbezogen werden müssen.

5.3 Auflistung grundsätzlich möglicher Maßnahmen zur Lärminderung

Straßenverkehrslärm

Die **Anlage 5.3** zeigt die möglichen Maßnahmen zur Lärminderung zunächst von Straßenverkehrslärm. Zunächst ist die Vermeidung von Kfz-Immissionen auf städtebaulicher Ebene durch Schaffung einer Stadt der kurzen Wege mit einer hohen Nutzungsmischung und Dämpfung des Pkw-Zielverkehrs in den Innenstädten z. B. durch Parkraummanagement zu priorisieren. Weiterhin kann auch eine Förderung verschiedener Mobilitätskonzepte wie z. B. Carsharing oder die Förderung des ÖPNV wirken, um den Kfz-Verkehr grundsätzlich zu reduzieren. Auch ein Ausbau des Radwegeverkehrsnetzes oder der Qualität von Fußgängerwegen kann



zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs und damit auch deren Lärmemissionen beitragen. Weiterhin besteht die Möglichkeit der Minderung der Kfz-Imissionen durch Sanierung schadhafter Fahrbahnen und Einsatz von lärmindernden Asphaltbelägen. Auch über die Geschwindigkeitsreduzierung ist eine deutliche Reduzierung der Lärmemissionen durch Straßenverkehrslärm möglich. Durch Verlagerung oder Bündelung des Lkw-Verkehrsnetzes können deutliche Lärminderungen in den Innenstädten erzielt werden. Schließlich tragen Schallschutzmaßnahmen wie Schallschutzwände oder -wälle oder als letzte Möglichkeit der passive, bauliche Schallschutz zur Minderung der Lärmbelastung von Einwohnern bei.

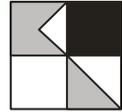
Schienenverkehrslärm

Die möglichen Minderungsmaßnahmen bei Schienenverkehrslärm entsprechen zu großen Teilen den Minderungsmaßnahmen bei Straßenverkehrslärm. Lärmschutzwände, -wälle oder Lärmschutzfenster sind ebenso wirksam wie für den Straßenverkehr. Wie beim Straßenverkehr kann die Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für eine Verringerung der Lärmentstehung führen. Zumeist sind jedoch vor allem im Nachtzeitraum fahrende Güterverkehrswagen nicht mit Geschwindigkeiten unterwegs, die über den zulässigen Höchstgeschwindigkeiten liegen. Als spezifische Maßnahmen die nur beim Schienenverkehr Anwendung finden gehört das Schleifen der Gleise. Dabei werden die sich beim Abrollen der Räder einprägende Riffel in die Gleise mittels spezieller Schleifzüge entfernt und die Schienen erhalten wieder eine glatte Oberfläche, wodurch in Abhängigkeit von der Fahrzeugart im Mittel eine Minderung um zirka 3 dB(A) anzurechnen ist.

Als wichtige Maßnahme zur Lärminderung an der Quelle ist die sukzessive Umrüstung der Wagenflotte vor allem bei Güterwagen, von herkömmlichen Klotzbremsen in Scheibenbremsensysteme, da hierdurch keine Riffel auf der Radlauffläche entsteht, die größeren Anteil an den Emissionen haben.

5.4 Verfahren der Öffentlichkeitsbeteiligung

Der Beteiligung der Öffentlichkeit, Trägern öffentlicher Belange, sowie den politischen Gremien wird im Rahmen der Lärmaktionsplanung entsprechend den Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie ein großes Gewicht beigemessen. Die Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Ausarbeitung und Überprüfung der Lärmaktionsplanung ist in § 47d Absatz 3 des BImSchG geregelt. Zunächst ist die Öffentlichkeit frühzeitig über das Planvorhaben zu unterrichten, wie dies in Wiesloch bereits im Jahr 2010 geschehen ist. Hierdurch wurde der Öffentlichkeit die Möglichkeit gegeben, Vorschläge für den Lärmaktionsplan einzubringen und bei der Ausarbeitung effektiv mitzuwirken. Gleiches gilt auch für die spätere Überprüfung und



Überarbeitung der Lärmaktionspläne. Ergebnisse der Mitwirkung sind in jedem Fall zu berücksichtigen. Ebenso muss mit diesen Vorschlägen eine inhaltliche Auseinandersetzung stattfinden, auch wenn diese nicht zwingend in die Lärmaktionsplanung einfließen.

Entsprechend einem Bebauungsplanverfahren wurde der Entwurf zur Lärmaktionsplanung über eine angemessene Frist ausgelegt.

Die Beschlussfassung des Lärmaktionsplans ist schließlich ebenfalls wieder der Öffentlichkeit vorzustellen und im Idealfall auf Dauer im Internet bereitzustellen. **Anlage 5.4** zeigt ein Ablaufschema zur Öffentlichkeitsbeteiligung.

Die Offenlage des Entwurfes zur Lärmaktionsplanung, Stand März 2013, fand vom 25.03. bis 06.05.2013 statt. Die erneute öffentliche Auslegung des überarbeiteten Entwurfes, Stand März 2014, erfolgte vom 18.08. bis 29.09.2014. Die eingegangenen Stellungnahmen der Bevölkerung wurden geprüft, mit einer Stellungnahme der Verwaltung versehen und werden im Verfahren so weit wie möglich berücksichtigt.

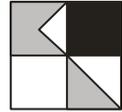
Auch die Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereiche von der Lärmaktionsplanung berührt sein können, wurden unterrichtet und deren Stellungnahmen so weit wie möglich berücksichtigt. Maßnahmen, die entsprechend in § 47 Absatz 6, Satz 1 BImSchV als Lärminderungsmaßnahmen umzusetzen sind, können nur im Einvernehmen mit den zuständigen Behörden im Aktionsplan aufgenommen werden.

Auch wenn nach § 47d Bundesimmissionsschutzgesetz die Gemeinden verpflichtet sind Lärmaktionspläne aufzustellen, unabhängig davon, ob ein Beschluss eines politischen Gremiums besteht, wurde der Gemeinderat frühzeitig in den Planungsprozess eingebunden, da die Lärmschutzmaßnahmen in der Regel nicht ohne finanzielle Investitionen möglich sind und oft einen Großteil der Einwohner einer Gemeinde betreffen.

5.5 Lärmaktionsplanung

5.5.1 Verkehrsuntersuchung zur LAP

Nach der Beratung im Gemeinderat sowie nach Abstimmung mit der Stadtverwaltung wurde erkennbar, dass die im Rahmen der Lärmaktionsplanung vorgeschlagenen und diskutierten Maßnahmen, insbesondere die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf den Hauptverkehrsstraßen,



zu einer Verlagerung des Verkehrs im Stadtgebiet und gegebenenfalls auch auf bisherige Nebenstrecken führen können. Zur Ermittlung von Verlagerungseffekten und einer etwaigen Reduzierung der Verkehrsbelastung durch „unterstützende Maßnahmen“ wie z. B. Taktverdichtungen im öffentlichen Personenverkehr, Förderung des Fahrradverkehrs, Öffentlichkeitsarbeit usw. werden aufbauend auf der vorliegenden Verkehrsuntersuchung Verkehrsverteilungen zur Ausbildung möglicher verkehrlichen Auswirkungen berechnet. Dabei wurden zunächst folgende Varianten für einen Prognosehorizont 2025 untersucht:

0. Basis-Nullfall 2025
1. Flächendeckende Einführung Tempo 30, Verkehrsprognose 2025
2. Tempo 30 in Teilbereichen (LAP), Verkehrsprognose 2025
3. Ausbau der L 723 (4-streifig) einschließlich der Knotenpunkte L 723 / L 594 und L 723 / B 3, Verkehrsprognose 2025
4. Änderung des Modal-Split und damit Reduzierung des MIV durch „unterstützende Maßnahmen“, wie z. B. Taktverdichtung ÖV, Mobilitätspunkte in Ortsteilen zur Förderung von Carsharing, Förderung des Radverkehrs, Öffentlichkeitsarbeit, etc., Verkehrsprognose 2025
5. Kombination der Einzelmaßnahmen (Nr. 2-4), Verkehrsprognose 2025

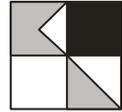
5.5.1.0 Basis-Nullfall Verkehrsprognose 2025

Die **Anlagen 5.5.1.0-I** zeigen die Belastungen für die Verkehrsprognose 2025 mit Berücksichtigung der allgemeinen Verkehrssteigerung jedoch ohne Lärminderungsmaßnahmen oder neue Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 30 km/h als Vergleichsfall.

5.5.1.1 Flächendeckende Einführung Tempo 30 Verkehrsprognose 2025

Zu der flächendeckenden Einführung von Tempo 30 ist auszuführen, dass hiermit keine Tempo 30 – Zonen verstanden werden, d. h. der Verkehr soll auf den Hauptsammelstraßen verbleiben und dort langsamer fahren, es gibt aber keine Rechts-vor-Links-Regelungen.

Die **Anlage 5.5.1.1-0** zeigt die für diesen Fall angesetzten zulässigen Höchstgeschwindigkeiten im Stadtgebiet von Wiesloch unter Berücksichtigung einer nahezu flächendeckenden Einführung von Tempo 30. Dabei wurden neben der Heerstraße und der Schwetzingener Straße, auch die Gerbersruhstraße und die Landesstraße L 594 im Bereich der Heidelberger Straße sowie der Meßplatzstra-



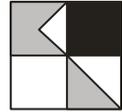
ße, aber auch die L 547 Baiertaler Straße in Altwiesloch in den Bereich mit Geschwindigkeitsreduzierung einbezogen. Im Vergleich zu einem Basis-Nullfall 2025 ergeben sich entsprechende Verringerungen der Verkehrsbelastungen, vor allem auf den nunmehr mit geringeren Höchstgeschwindigkeiten versehenen Hauptverkehrsstraßen, wobei die Abnahmen im Zuge der L 547 und L 594 und der Schwetzingen Straße zwischen ca. 3.000 und bis zu ca 6.000 Fahrzeugen / Tag liegen können. Es ergeben sich durch die somit „erschwerete Ortsdurchfahrt“ auch Verlagerungen auf das übergeordnete Straßennetz im Zuge der B 3 und der BAB 6. Hieraus resultieren jedoch auch mögliche Verlagerungen auf die nördliche Schlossstraße in einer Größenordnung von bis ca. 2.000 Fahrzeuge / Tag und auch Verlagerungen auf die südliche Hauptstraße mit bis zu knapp 3.000 Fahrzeuge mehr am Tag, zudem sind auch Verdrängungen auf Wohnstraßen im Bereich zwischen Parkstraße und Schwetzingen Straße festzustellen, wobei diese auf geänderte Ziel- und Quellrelationen aus der bebauten Wohnanlage selbst zurückzuführen sind. Die **Anlagen 5.1.1.1-III** zeigen die Verkehrsbelastungen sowie einen Belastungsvergleich zum Basis-Nullfall.

Für Dielheim ergeben sich hieraus Verkehrsabnahmen auf der L 612 in der Ortsdurchfahrt. Aufgrund geänderter Ziel-Quell-Relationen ergibt sich weiterhin eine Verkehrszunahme auf der K 4170 durch Verlagerung von der L 612. Für Rauenberg ergeben sich hieraus Zunahmen der Verkehrsbelastung auf der K 4170 bis zur B 39.

5.5.1.2 Tempo 30 in Teilbereichen (LAP) Verkehrsprognose 2025

Auch für diese Variante mit Tempo 30 in Teilbereichen gilt die Annahme, dass eine Geschwindigkeitsreduktion auf den Hauptstraßen vorgesehen ist, jedoch keine Rechts-vor-Links-Regelung beinhaltet.

Der **Anlage 5.5.1.2-0** können die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten für eine Variante entnommen werden, unter der Voraussetzung, dass für die zuführenden Hauptverkehrsstraßen in den Bereichen ohne Wohnbebauung oder bei denen bereits Lärmschutzanlagen vorhanden sind, auf eine Reduzierung auf 30 km/h verzichtet wird. Zudem wurde im Zuge der Heidelberger Straße der Bereich mit



Tempo 30 verringert, um eine Verlagerung von Verkehr auf die nördliche Schloßstraße zu reduzieren (**Anlagen 5.5.1.2-I/II/III**).

Der Vergleich der Verkehrsbelastungen zum Basis-Nullfall zeigt eine geringere Entlastungswirkung auf den Hauptverkehrsstraßen, wobei die werktäglichen Abnahmen im MIV im Zuge der L 547 bei bis zu 5.500 Kfz liegt. Es ergeben sich jedoch deutlich geringere Verlagerungen auf die nördliche Schloßstraße und die Wohngebiete zwischen Parkstraße und Schwetzingen Straße. Wie auch bei der vorherigen Variante werden Verkehre auf das klassifizierte Straßennetz verdrängt.

Die Auswirkungen auf Dielheim und Rauenberg entsprechen qualitativ der Variante mit flächendeckender Einführung Tempo 30.

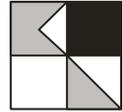
5.5.1.3 Ausbau L 723 Verkehrsprognose 2025

Bei einem Ausbau der L 723 zwischen Anschlussstelle Wiesloch-Rauenberg bis Gemarkungsgrenze Walldorf, mit entsprechendem Ausbau der Knotenpunkte L 723/L 594 und L 723/B 3, ergibt sich eine deutliche Mehrbelastung im Zuge der L 723. Im Verkehrsnetz der Stadt Wiesloch ergeben sich hieraus geringe Reduzierungen, vor allem im Zuge der Baiertaler Straße und Schwetzingen Straße bei leichten Zunahmen auf der Meßplatzstraße. Grundsätzlich kann die Maßnahme als Lärminderungsmaßnahme angesehen werden, da vor allem Straßenzüge entlastet werden, die heute bereits hohe Lärmbelastungen aufweisen. Zudem ermöglicht diese Variante auch, dass Fremdverkehre aus Wiesloch leistungsfähig verlagert werden können (**Anlagen 5.5.1.3-I/II**).

Durch den Ausbau der L 723 ergeben sich nahezu keine Änderungen der Verkehrsbelastungen in den Nachbargemeinden von Wiesloch.

5.5.1.4 Änderung des Modal-Split durch „unterstützende Maßnahmen“ Verkehrsprognose 2025

Bei dieser Variante, bei der eine Verdichtung des Bustaktes auf einzelnen Linien sowie ergänzende „weiche Maßnahmen“ wie Mobilitätspunkte in den einzelnen Ortsteilen zur Förderung von Carsha-



ring, die Förderung des Radverkehrs, aber auch Öffentlichkeitsarbeit usw. berücksichtigt wurden, ergeben sich im gesamten Verkehrsnetz von Wiesloch geringfügige Verringerungen der Verkehrsbelastungen, die aus einer Verlagerung von Fahrten im MIV auf alternativen Verkehrsmitteln resultieren. Diese sind zwar aufgrund ihrer relativen Geringfügigkeit auf einzelnen Straßenzügen von keiner herausragenden Bedeutung, sie tragen jedoch in ihrer Gesamtwirkung zur Verringerung der Lärmbelastung in Wiesloch bei (**Anlagen 5.5.1.4-I/II**).

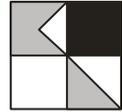
5.5.1.5 Kombination aller Einzelmaßnahmen Verkehrsprognose 2025

Unter Berücksichtigung von Tempo 30 in Teilbereichen, einen Ausbau der L 723 und Änderung des Modal-Split durch „unterstützende Maßnahmen“ ergeben sich vor allem im Zuge der hochbelasteten Hauptverkehrsstraßen Verringerungen der Verkehrsbelastungen, die zu einer erheblichen Reduzierung der Lärmbelastung in Wiesloch beitragen können. Eine Verlagerung von Verkehren auf das untergeordnete Straßennetz erfolgt dabei nur in geringem Umfang (**Anlagen 5.5.1.5-I/II**).

Für Dielheim ergeben sich wiederum Verkehrsabnahmen auf der L 612 in der Ortsdurchfahrt. Aufgrund geänderter Ziel-Quell-Relationen ergibt sich auch für diese Variante eine Verkehrszunahme auf der K 4170 durch Verlagerung von der L 612. Für Rauenberg ergeben sich hieraus Zunahmen der Verkehrsbelastung auf der K 4170 bis zur B 39.

5.5.1.6 Tempo 30 in Teilbereichen LAP neu Analyse 2013

Im Zuge des Abstimmungsprozesses mit den Trägern öffentlicher Belange wurde ersichtlich, dass die Variante, welche die zeitnahen Maßnahmen zur Lärminderung im Rahmen der Lärmaktionsplanung bezüglich einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h vorsieht, nicht in dem Umfang realisiert werden kann, wie zunächst vorgeschlagen. Es erfolgte daher eine weitere Variantenberechnung mit der Ausweisung Tempo 30 in Teilbereichen (LAP neu), wobei nunmehr aus Vergleichsgründen der Belastetenzahlen nicht der Prognosehorizont 2025, sondern das Bezugsjahr 2013 entsprechend dem Analysefall zugrunde gelegt wurde. **Anlage 5.5.1.6 I / II** zeigt die Belastungen sowie den Vergleich zum Analy-



sefall 2013 ohne weitere Maßnahmen und die entsprechenden Verkehrsverlagerungen. Es ergeben sich auch für diesen Fall Abnahmen im Zuge der Baiertaler Straße von maximal 3.400 Fahrzeugen oder im Zuge der Heidelberger Straße von maximal 2.700 Kfz/24 h. Auch im Zuge der Ringstraße, Schwetzingen Straße und Messplatzstraße ergeben sich Verringerungen der Belastungen durch das Ausweichen von Verkehr auf das überörtliche umgebende klassifizierte Straßennetz, die zu einer Verringerung der Lärmbelastung an den Lärmschwerpunkten führen wird.

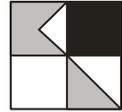
5.5.1.7 Tempo 30 im Teilbereich LAP neu Analyse 2013 mit Ausbau L 723 und unterstützenden Maßnahmen

Als weitere Variante wurden die verkehrlichen Lärminderungsmaßnahmen, die in einer kürzeren Zeit umsetzbar erscheinen, zusammengefasst berücksichtigt. Die **Anlagen 5.5.1.7 I/II** zeigen die sich ergebenden Belastungen und Unterschiede zum Analysefall 2013. Die Belastungen im Stadtkern reduzieren sich dabei noch mal geringfügig gegenüber den Belastungen der Variante mit lediglich T 30 LAP neu.

Als Ergebnis der Verkehrsuntersuchung werden die vorgenannten Maßnahmen Tempo 30 in Teilbereichen LAP neu, Ausbau L 723, Änderung Modal-Split im Entwurf des Lärmaktionsplans entsprechend berücksichtigt, um die reduzierte Zahl von belasteten Bewohnern bei Umsetzung aller vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen zu ermitteln und damit das Potenzial der Lärminderung für Wiesloch zu errechnen.

5.5.2 Maßnahmen zur Lärminderung

Die **Anlagen 5.5.2, 5.5.2-A und 5.5.2-B** zeigen die zunächst vorgeschlagenen konkreten und unterstützenden Maßnahmen, die in Abstimmung mit dem Gemeinderat, den Trägern öffentlicher Belange und der Stadtverwaltung erarbeitet wurden. Weiterhin sind die vorgesehenen Festsetzungen ruhiger Gebiete dargestellt. Dabei ist zu erwähnen, dass die höheren Straßenverkehrsbehörde auf der Grundlage der aktuellen rechtlichen Rahmenbedingungen die Anordnung von Tempo 30 nicht in dem Umfang zustimmen könnte, wie dies von den städtischen Gremien vorgeschlagen wurde.



Im Bereich der Kernstadt ist auf einem Teilabschnitt der Schwetzingen Straße Tempo 30 (nachts) vorgesehen, um die hier vorhandenen Lärmstörpunkte zu reduzieren. Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit wird auch für die Heidelberger Straße im Bereich der Innenstadt bis zur Gerbersruhstraße vorgesehen. Weiterhin ist Tempo 30 auf der L 543, Messplatzstraße, und Baiertaler Straße (L 547) zwischen Bahnweg und südlicher Zufahrt vorgesehen. Die Anordnung der Tempobegrenzung wurde bereits zum 19.09.2014 umgesetzt.

Belagsänderungen mit möglichst lärmoptimierten Asphaltbelägen sind in der Bahnhofstraße, Schwetzingen Straße sowie der Dielheimer Straße in Altwiesloch geplant.

Weiterhin sollen durch Rückbau von einzelnen überdimensionierten Verkehrsflächen diese Maßnahmen baulich unterstützt werden.

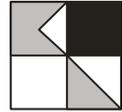
Als straßenbauliche Maßnahme zur Verkehrsentslastung der Kernstadt und somit zur Verbesserung der Lärmsituation, wird der Ausbau der L 723 zwischen BAB 5 Wiesloch-Rauenberg und der B 3 vorgeschlagen.

Als konkrete aktive Lärmschutzmaßnahmen wurden zunächst Lärmschutzwände entlang der Heidelberger Straße im Norden der Kernstadt sowie entlang der B 3 und auch der L 594 im Bereich von Frauenweiler vorgesehen.

Im Bereich von Schatthausen und Baiertal wird aufgrund der bereits bestehenden Beschränkungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der Tatsache, dass weitere Maßnahmen als schwierig realisierbar angesehen werden, vorgeschlagen, zusätzlich passive Lärmschutzmaßnahmen für die betroffenen Gebäudefronten direkt an der Hauptverkehrsstraße auszuweisen.

Einem Lkw-Durchfahrtsverbot auf der L 547 durch Altwiesloch–Baiertal und Schatthausen, zumindest im Nachtzeitraum, konnte aufgrund fehlender Alternativrouten von der höheren Straßenverwaltungsbehörde nicht zugestimmt werden.

Als Maßnahme gegen den Schienenverkehrslärm wurden zwar aktive Lärmschutzmaßnahmen südlich der L 723 bis zur BAB 6 diskutiert, jedoch auf-



grund der hohen Kosten, die von der Bahn AG derzeit nicht übernommen werden, nicht in den Lärmaktionsplan aufgenommen.

Die Ausweisung ruhiger Gebiete ist in einem sehr großflächigen Bereich zwischen Schatthausen und Baiertal vorgesehen, jedoch auch für Wohngebiete im Norden von Schatthausen sowie im Zentrum von Baiertal südlich der L 547. In der Kernstadt werden als ruhige Bereiche der Dämmelwald nördlich der Parkstraße sowie der Bereich der Landeslinik, aber auch die Bereiche nördlich der geplanten Gebiete "Äußere Helde" bzw. südlich der L 612 vorgeschlagen.

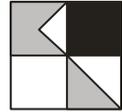
Neben den konkreten Maßnahmenvorschlägen wurde eine Reihe von unterstützenden Maßnahmen mit in den Entwurf des Lärmaktionsplanes aufgenommen. Hier sind beispielhaft eine Taktverdichtung mit Anbindung von Mauer für die Buslinie 707, ein Mobilpunktsystem für die Stadtteile von Wiesloch und die Förderung der umweltgerechten Verkehrsmittel ÖPNV, Fuß- und Radverkehr zu nennen. Ergänzend soll Öffentlichkeitsarbeit z.B. in Form von Informationsbroschüren zur Lärmvermeidung die Bevölkerung allgemein bezüglich einer geänderten Mobilitätskultur sensibilisieren.

5.6 Beurteilung der Kosten-/Nutzenrelation und Umsetzbarkeit

Erfahrungen aus bisherigen Lärmaktionsplanungen in anderen Kommunen zeigen, dass sich vor allem kostengünstige Maßnahmen, wie Geschwindigkeitsreduzierungen volkswirtschaftlich bereits in kurzer Zeit amortisieren. Damit sind Argumente, dass die Lärminderungen aus den öffentlichen Haushaltsmitteln nicht zu bezahlen sind, nicht zu halten, da sich wenige öffentliche Investitionen in einem solch kurzen Zeitraum rentieren.

Anlage 5.6 zeigt die vorgeschlagenen Maßnahmen und ihre Beurteilung bezüglich der Kosten und ihrer Wirkung.

Im Rahmen des Abstimmungsprozesses mit den Trägern öffentlicher Belange, vor allem dem Regierungspräsidium Karlsruhe / Straßenbauverwaltung und Höhere Straßenverkehrsbehörde zeigte sich, dass eine Realisierung der vorgeschlagenen Maßnahmen nicht in vollem Umfang zugestimmt wird bzw. eine Kostenbeteiligung an baulichen Maßnahmen bei einer Vielzahl von Vorschlägen abgelehnt wird. Die Ausweisung von Tempo 30 als zulässige Höchstgeschwindigkeit wurde entsprechend den Vorgaben der Höheren Straßenverkehrsbehörde daher auf die Abschnitte innerhalb von Wiesloch begrenzt, bei denen die errechneten Fassaden-



pegel für den Analysefall 2013 entsprechend Ziff. 4.1.2 über den Werten von 70/60 dB(A) im Tages-/Nachtzeitraum entsprechend den Vorgaben der Lärm-schutzrichtlinie 2007 Straßenverkehrsordnung vorgegebenen Grenzen.

Der Anordnung von Tempo 30 wird konkret zugestimmt:

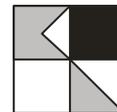
1. Messplatzstraße – L 543 – (nördlich Bahnweg) bis Heidelberger Straße (südlich Gerbersruhstraße)
2. Baiertaler Straße – L 547 – zwischen Ringstraße und Südliche Zufahrtsstraße
3. Schwetzingen Straße zwischen Einmündung Bahnhofstraße und Anwesen 72 (im Nachtzeitraum).

Die Straßen bzw. Straßenabschnitte, auf denen Tempo 30 im bisherigen Entwurf der LAP (Stand März 2013) vorgeschlagen war, dies aber aufgrund der aktuellen Rechtslage nicht umsetzbar ist, verbleiben als langfristige Maßnahmenziele „Tempo 30“ im LAP.

Zuschüsse für aktive Lärmschutzmaßnahmen werden vom Regierungspräsidium auch nur für den Fall in Aussicht gestellt, dass eben diese hohen Beurteilungspegel, welche über den Sanierungswerten liegen, erreicht werden. Dies ist in den Bereichen für die aktive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen sind, nicht der Fall.

Aufgrund der weniger günstigen Kosten-Nutzen-Relation der vorgeschlagenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen werden diese als „langfristige Maßnahmenziele“ zunächst nicht bei der Berechnung der Verbesserung der Lärmsituation zugrunde gelegt, sondern hierfür nur die kurzfristig realisierbaren Maßnahmen berücksichtigt. Die aktiven Lärmschutzmaßnahmen sollen jedoch in einem längerfristigen Zeitraum verwirklicht werden.

Der in einem früheren Stand der Lärmaktionsplanung angedachte aktive Lärmschutz auf der Ostseite der Bahnstrecke wurde aus der Lärmaktionsplanung herausgenommen, da aufgrund der relativ geringen Beurteilungspegel im Ortsteil Frauenweiler und der relativ geringen Belastetenzahlen in höheren Pegelklassen mit keiner finanziellen Unterstützung der Bahn zu rechnen ist. Es ergäbe sich durch diese Maßnahme auch eine relativ ungünstige Kosten-Nutzen-Relation. Weiterhin besteht die Möglichkeit, durch das von der Bahn AG selbst auferlegte Lärminderungsprogramm bei dem, vor allem durch den Einbau anderer Bremsysteme und anderer Maßnahmen, eine Verringerung der Lärmemissionspegel um



3 dB(A) erreicht werden soll, die Beeinflussung durch Schienenverkehrslärm auch ohne aktive Lärmschutzmaßnahmen zu verbessern.

5.7 Reduzierung der Lärmbelastung durch Tempo 30 LAP neu und lärmoptimierten Fahrbahnbelag

Die **Anlagen 5.7 und 5.7-A-DEN/N** (Straßenverkehrslärm) zeigen die unter Zugrundelegung der Einführung von T 30 auf den beschriebenen Straßenabschnitten, auf denen einer niedrigeren Geschwindigkeitsbegrenzung zugestimmt wurde, sich einstellenden Lärmbelastungen als Lärmisophonen und die Belastungszahlen der Betroffenheitsanalyse. Hierbei wurde ebenfalls die Verbesserung der Fahrbahnoberfläche auch unter akustischen Gesichtspunkten auf den in der **Anlage 5.5.2-A** dargestellten Straßenzügen berücksichtigt.

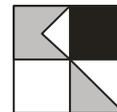
Ein Vergleich der Lärmisophonenkarte mit Maßnahmen LAP zeigt gegenüber der Lärmisophonenkarte im Analysefall (**Anlage 4.1.1-A/B-DEN/T**) nur in Bereichen mit niedrigeren Geschwindigkeiten und lärmoptimierten Oberflächen deutlich erkennbare Reduzierungen der Lärmbelastung z. B. am Knotenpunkt vor dem Palatin sowie in Altwiesloch. Im Detail zeigen sich jedoch auch entlang der Hauptverkehrsstraßen Verschiebungen der Lärmisophonen durch die Verringerung der Verkehrsbelastungen.

Eine Betrachtung der Betroffenheitsanalyse Straßenverkehrslärm auf **Anlage 5.7** zeigt jedoch eine deutliche Reduzierung der lärmbelasteten Einwohner gegenüber dem Analysefall. Vor allem in dem Intervall sehr hohe Belastungen zwischen 70 und 75 dB(A), kann mit einer Reduktion von über 100 Einwohnern eine sinnvolle Entlastung dokumentiert werden. Es reduzieren sich ebenfalls die Belastetenzahlen in den anderen Intervallen auch im Nachtzeitraum.

Insgesamt tragen die vorgeschlagenen Maßnahmen zur Temporeduzierung und Belagserneuerung zu einer deutlichen Reduzierung der Lärmbelastung für einen beträchtlichen Teil der Einwohner von Wiesloch bei.

5.8 Reduzierung der Lärmbelastung durch Tempo 30 LAP neu, mit lärmoptimierten Fahrbahnbelägen, Ausbau L 723 plus unterstützende Maßnahmen

Die **Anlagen 5.8, und 5.8-A-DEN/N** zeigen die sich einstellenden Lärmbelastungen für die Kernstadt Wiesloch bei Zugrundelegung aller in einem überschaubaren Zeitraum von 5 Jahren realistisch möglichen Lärminderungsmaßnahmen. Der Vergleich auf Anlage 5.8 zwischen den verschiedenen Maßnahmenfällen zeigt für den Fall mit Ausbau der L 723 und weiteren unterstützenden Maßnahmen eine



weitere Reduktion der lärmbelasteten Einwohner in allen Belastungsintervallen. Diese sind jedoch gegenüber den kurzfristigen Maßnahmen mit Reduzierung der Geschwindigkeit auf Tempo 30 und lärmoptimierten Fahrbahnbelag weniger deutlich. Es zeigt sich somit die sinnvolle Abstufung von kurzfristigen, günstigen und realisierbaren Maßnahmen sowie langfristigen unterstützenden Maßnahmen mit einer geringeren Wirkung der Lärminderung.

6. Zusammenfassung und Ausblick

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung für die Stadt Wiesloch wurde in einem kreativen Prozess mit Beteiligung der Einwohner von Wiesloch, den politischen Gremien und der Stadtverwaltung eine Vielzahl von Maßnahmenvorschlägen gesammelt und in der Planung festgeschrieben, die zum Teil auch sehr kurzfristig realisiert werden können, um die Lärmbelastung von Wiesloch zu verringern. In einer sinnvoll abgestuften Reihenfolge bezüglich der Kosten-Nutzen-Reaktion sind Maßnahmen mittelfristig auch ohne große finanziellen Zeitaufwand anzugehen. Weitere Maßnahmen, wie aufwendige Lärmschutzmaßnahmen, bedürfen einer längeren finanziellen und bautechnischen Planung bis zu deren Verwirklichung. So könnten auch z. B. auf den Freiflächen östlich der B 3 im Laufe der Jahre Erdmassenüberschüsse aufgebracht werden, um als Lärmschutzwall die Lärmbelastung im Raum der westlichen Stadtteile zu verringern.

Entsprechend § 47 d Abs. 5 des BImSchG sind Lärmaktionsplanungen alle fünf Jahre zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten, so dass auch in Zukunft die Verringerung der Lärmsituation und damit die Verbesserung der Lebensverhältnisse in Wiesloch angestrebt wird.