

Vorlage Nr.: 2025/0329

Verantwortlich: **Dez. 5**
Dienststelle: **Umwelt- und Arbeitsschutz**

Fortschreibung Lärmaktionsplan 4. Stufe

Gremien	Termin	TOP	Ö / N	Zuständigkeit
Ausschuss für Umwelt und Gesundheit	16.05.2025	1	Ö	Vorberatung
Planungsausschuss	22.05.2025	1	Ö	Vorberatung
Gemeinderat	27.05.2025	14	Ö	Entscheidung

Kurzfassung

Der Lärmaktionsplan wird seit 2009 regelmäßig nach den Vorgaben des Bundesimmissionsschutzgesetzes überprüft und fortgeschrieben.

Zu den Vorschlägen des Vorentwurfs des Lärmaktionsplans wurde die Öffentlichkeit gemäß § 47d Abs. 3 BImSchG angehört. Nach Auswertung der eingegangenen Stellungnahmen soll nun der formale Beschluss zur Fortschreibung des Lärmaktionsplanes der 4. Stufe beschlossen werden.

Der Gemeinderat nimmt die Vorlage inklusive der Anlagen 1 bis 5 zur Kenntnis und beschließt die „Fortschreibung Lärmaktionsplan 4. Stufe“ und beauftragt die Verwaltung mit der Umsetzung der genannten Maßnahmen sowie der Veröffentlichung des Lärmaktionsplanes.

Finanzielle Auswirkungen	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input checked="" type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/> Investition <input type="checkbox"/> Konsumtive Maßnahme	Gesamtkosten: Jährliche/r Budgetbedarf/Folgekosten:	Gesamteinzahlung: Jährlicher Ertrag:
Finanzierung <input type="checkbox"/> bereits vollständig budgetiert <input type="checkbox"/> teilweise budgetiert <input type="checkbox"/> nicht budgetiert	Gegenfinanzierung durch <input type="checkbox"/> Mehrerträge/-einzahlung <input type="checkbox"/> Wegfall bestehender Aufgaben <input type="checkbox"/> Umschichtung innerhalb des Dezernates	Die Gegenfinanzierung ist im Erläuterungsteil dargestellt.

CO₂-Relevanz: Auswirkung auf den Klimaschutz Bei Ja: Begründung Optimierung (im Text ergänzende Erläuterungen)	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input checked="" type="checkbox"/>	positiv <input type="checkbox"/> negativ <input type="checkbox"/>	geringfügig <input checked="" type="checkbox"/> erheblich <input type="checkbox"/>
IQ-relevant	Nein <input checked="" type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	Korridor Thema:	
Abstimmung mit städtischen Gesellschaften	Nein <input checked="" type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	abgestimmt mit	

Erläuterungen

I. Rechtliche Grundlagen

Die Fortschreibung des Lärmaktionsplanes erfolgt gemäß der Richtlinien der EU-Umgebungslärmrichtlinie (2002/49/EG), die in nationales Recht, dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG), umgesetzt wurde.

Die Stadt Karlsruhe ist als Ballungsraum mit mehr als 250.000 Einwohnern gemäß § 47d BImSchG verpflichtet, einen Lärmaktionsplan aufzustellen. Lärmaktionspläne sind außerdem alle 5 Jahre zu überprüfen und zu überarbeiten. Hierfür sind gemäß §47e BImSchG die Gemeinden zuständig. Nach §47c des BImSchG sind Lärmkarten zu erstellen, die den Mindestanforderungen des Anhangs IV der EU-Umgebungslärmrichtlinie entsprechen. Auf dieser Basis sind nach § 47d BImSchG Maßnahmen zur Lärminderung festzulegen. Ziel der Pläne soll es auch sein, ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen.

Die jetzige Fortschreibung des Lärmaktionsplanes (LAP) ist die der vierten Stufe. Seit dem ersten LAP aus dem Jahr 2009 wurde dieser regelmäßig aktualisiert. Zuletzt wurde im Dezember 2019 der Maßnahmenkatalog des LAP an die aktuelle Rechtsprechung angepasst und es wurden 19 weitere Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen beschlossen.

Aufgrund neuer EU-weiter Vorgaben zur Berechnung des Umgebungslärms von bodennahen Quellen (BUB), mussten die Lärmkarten vollständig aktualisiert werden. Dies hat auch eine Ergänzung der Lärmschutzmaßnahmen zum LAP zur Folge.

Der „Kooperationserlass zur Lärmaktionsplanung“ des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg (VM) stellt dabei in Baden-Württemberg einen wichtigen rechtlichen Rahmen dar, der die Zusammenarbeit und die Zuständigkeiten der verschiedenen Akteure in der Lärmaktionsplanung regelt und die Lärminderungsstrategie im eigenen Bundesland effizient und koordiniert umsetzt. Die aktuelle Fassung des „Kooperationserlasses zur Lärmaktionsplanung“ vom 8. Februar 2023 zielt auf eine Verwaltungsvereinfachung und Beschleunigung der Maßnahmenumsetzung ab. Die Festsetzung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen, wie beispielsweise Geschwindigkeitsbeschränkungen, werden erleichtert. Die Anordnung der umzusetzenden straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen bedarf nunmehr keiner vorherigen Zustimmung der höheren Straßenverkehrsbehörde, dem Regierungspräsidium Karlsruhe, sondern kann direkt durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde erfolgen.

Der Fluglärm ist aus rechtlichen Gründen nicht in den Lärmkarten behandelt. Außerdem gibt es in Karlsruhe keinen Flughafen. Für Großflughäfen, wie in Baden-Württemberg dem Flughafen Stuttgart, müssen Lärmaktionspläne aufgestellt werden. Hierfür ist das Regierungspräsidium Stuttgart zuständig. Weitere Informationen dazu teilt das Verkehrsministerium Baden-Württemberg auf seiner Internetseite unter <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/mensch-umwelt/laermschutz/laermquellen/fluglaerm/> mit. Ebenfalls bietet das Regierungspräsidium Stuttgart speziell zur Lärmquelle des Großflughafens auf seiner Internetseite unter <https://rp.baden-wuerttemberg.de/rps/abt5/ref541/seiten/laermaktionsplan-fhs> weitergehende Informationen mit.

Der Schienenverkehrslärm der Bundeseisenbahn wird durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) erfasst. Im Rahmen seiner Mitwirkungsverpflichtung erstellt das EBA gemäß § 47e Abs. 4 BImSchG für die Ballungsräume eigene Lärmaktionspläne. Für jeden Ballungsraum, so auch für Karlsruhe, werden Lärmkarten ausgearbeitet und die Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung des EBA für alle bundeseigenen Schienenwege in den jeweiligen Stadtgebieten veröffentlicht. Auf seiner Internetseite unter https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermaktionsplanung/laermaktionsplanung_node.html werden die Ergebnisse dargestellt. Dabei wurden auch Lärmschwerpunkte mittels

der Betroffenheitskarten bestimmt. So kann abgelesen werden, an welchen Punkten an der Bahnlinie noch mit einer Prüfung auf Verbesserungen des Lärmschutzes zu rechnen ist. Im Ergebnis bedeutet dies für Karlsruhe, dass an drei weiteren großen Bereichen mit einer kommenden Verbesserung des Lärmschutzes zu rechnen ist. Hierbei handelt es sich um die folgenden Bereiche:

- Östlich Hauptbahnhof: Höhe Tivoli
- Südlich Dornwaldsiedlung
- Weiherfeld-Dammerstock: Höhe Donaustraße

Der Autobahnlärm wird zwar durch den Ballungsraum kartiert, obliegt jedoch der Zuständigkeit der Autobahn GmbH des Bundes. Die Niederlassung Südwest der Autobahn GmbH erarbeitet derzeit ein Lärmsanierungsprogramm. In diesem Programm werden zunächst alle Lärmschwerpunkte entlang der Autobahnen erfasst und nach Anzahl der Betroffenen sowie Höhe der Überschreitungen priorisiert. Anschließend werden konkrete Umsetzungsszenarien für eine Verbesserung der Lärmsituation erstellt, die im Wesentlichen kurzfristige Maßnahmen, wie die Bezuschussung von passiven Schallschutzmaßnahmen, beinhalten. Für sehr hoch belastete Lärmschwerpunkte, insbesondere bei großflächiger Überschreitung der gesundheitsgefährdenden Pegel, sollen langfristig jedoch auch aktive Lärmschutzmaßnahmen, wie lärmindernde Fahrbahnbeläge oder (Ersatz-) Neubauten von Lärmschutzwänden vorgesehen werden. Aufgrund der Vielzahl der zu verarbeitenden/ zu erhebenden Daten aus unterschiedlichen Quellen wird die Fertigstellung des Programms noch einige Zeit in Anspruch nehmen. Mit ersten Ergebnissen kann in der 2. Jahreshälfte 2026 gerechnet werden. Die Stadtverwaltung steht dabei im regelmäßigen Austausch mit der Autobahn GmbH.

II. Durchführung der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Vorentwurf der Maßnahmenvorschläge

Der Vorentwurf zur Fortschreibung des LAPs wurde am 15. Oktober 2024 im Ausschuss für Umwelt und Gesundheit und am 17. Oktober 2024 im Planungsausschuss vorberaten. Am 22. Oktober 2024 wurde vom Gemeinderat der Beschluss zur Anhörung der Öffentlichkeit gemäß § 47d Abs. 3 BImSchG gefasst (Vorlage Nr. 2024/0924 <https://sitzungskalender.karlsruhe.de/db/ratsinformation/termin-9532>).

Der Entwurf wurde den Trägern öffentlicher Belange, den Ortsverwaltungen sowie der Bevölkerung zur Stellungnahme mit Frist vom 20. November 2024 bis zum 26. Januar 2025 zur Verfügung gestellt.

Dabei wurde auch den Nachbarkommunen Eggenstein-Leopoldshafen, Karlsbad, Pfinztal, Waldbronn, Weingarten, Ettlingen, Rheinstetten, Stutensee und Wörth die Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben.

Des Weiteren wurde allen Ortsverwaltungen die Möglichkeit gegeben, zum Vorentwurf zur Fortschreibung des Lärmaktionsplanes Stellung zu nehmen. Zeitgleich wurde auch die Arbeitsgemeinschaft Karlsruher Bürgervereine e.V. über den Vorentwurf informiert und den Bürgervereinen Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben.

Eine Information der allgemeinen Öffentlichkeit fand im gleichen Zeitraum statt. Hierbei bestand die Möglichkeit sich im Internet über den Vorentwurf des Lärmaktionsplanes zu informieren und Anregungen oder Hinweise online auf einer speziell eingerichteten Webseite dem Umwelt- und Arbeitsschutz mitzuteilen. Die Bevölkerung wurde im Vorfeld mehrfach über die Stadtzeitung, die Badische Neueste Nachrichten (BNN) sowie über die städtische Homepage auf diese Möglichkeit aufmerksam gemacht.

III. Auswertung der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange

Die detaillierte Auswertung der Stadtverwaltung zu den eingegangenen Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange ist in der **Anlage 1** dargestellt. Nachfolgend werden die Ergebnisse der Auswertung der Stellungnahmen der verschiedenen Träger öffentlicher Belange zusammengefasst.

Die Nachbarkommunen Eggenstein-Leopoldshafen, Karlsbad, Pfinztal, Waldbronn, Weingarten, Ettlingen, Rheinstetten und Wörth teilten ihre Zustimmung mit und hatten keine Anmerkungen. Die Stadt Stutensee bat um Auskunft, ob es durch die geplanten Geschwindigkeitsreduzierungen zu Auswirkungen auf die Taktdichte auf der gemeinsamen Straßenbahnlinie S2 kommt. Die Auswirkungen auf die Fahrzeit sind im Stadtgebiet Karlsruhe nicht erheblich, so dass keine Auswirkungen auf das Stadtgebiet in Stutensee erwartet werden.

Das Landratsamt Karlsruhe weist darauf hin, dass die Maßnahmen auch über die kommunalen Grenzen hinweg betrachtet werden müssen und bittet deshalb um die Umsetzung von kompensierenden Maßnahmen und die Prüfung von Halteverboten entlang der betroffenen Straßenbereichen, von denen der ÖPNV betroffen ist. Die Stadtverwaltung schlägt im Zuge einer ganzheitlichen Betrachtung der Streckenverläufe der einzelnen Linien vor, gemeinsam mit der VBK Kompensationsmaßnahmen zu erarbeiten.

Die Verkehrsbetriebe Karlsruhe (VBK) sind der Auffassung, dass die vorgeschlagenen Geschwindigkeitsreduzierungen zu erhöhten Fahrzeitverlängerungen führt. Dies führe zu einem zusätzlichen Bedarf an Bussen und Personal, da weitere Umläufe generiert werden müssen, was zu erheblichen Mehrkosten und einer Belastung des städtischen Haushalts führen kann. Daher werden im Großteil die vorgeschlagenen Tempo 30 Abschnitte abgelehnt.

Die Angabe der VBK, dass eine 6 km lange Strecke zu einer Fahrzeitverlängerung um 4 Minuten führt, wurde anhand der wissenschaftlichen Studie¹ der Hochschule Karlsruhe geprüft. Die angenommene Fahrzeitverlängerung tritt demnach nur ein, wenn der Bus von konstant 50 km/h auf konstant 30 km/h reduziert wird (40 Sek. Fahrzeitverlängerung pro km) und wenn es auf der gesamten Strecke keine Lichtsignalanlagen, Haltestellen, Knoten, ein- und ausparkende Fahrzeuge etc. gibt. Dies ist ein sehr theoretischer Fall, der in der Realität nicht anzutreffen ist.

Gemäß „Kooperationserlass“ kann eine mögliche Fahrzeitverlängerung durch straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen in der Regel als nicht ausschlaggebend erachtet werden, wenn diese nicht mehr als 30 Sekunden beträgt. Zu jedem von der VBK hinterfragten Abschnitt wurde daher die konkret zu erwartende Fahrzeitverlängerung ermittelt. Im Ergebnis liegen die infolge der geplanten Tempolimits zu erwartenden Fahrzeitverlängerungen bei maximal 14 Sekunden und sind daher aus Sicht der Stadtverwaltung nicht erheblich. In der Abwägung überwiegt die laut Kooperationserlass des Landes bestehende Maßgabe, bei Überschreitungen der Lärmpegel von 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor gesundheitlichen Beeinträchtigungen zu ergreifen.

Gleichzeitig schlägt die Verwaltung jedoch im Zuge einer ganzheitlichen Betrachtung der Streckenverläufe der einzelnen Linien vor, gemeinsam mit der VBK Kompensationsmaßnahmen zu erarbeiten. Sie stimmt auch dem Vorschlag der VBK zu, dass bei dem geplanten Tempolimit auf 30 km/h in der Karlstraße, im Sinne einer einheitlichen Regelung für die Uhrzeit, die Geschwindigkeitsbeschränkung auf den Nachtzeitraum von 22 Uhr bis 6 Uhr zu beschränken.

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club e.V. (ADFC) spricht sich in seiner Stellungnahme für weitere Tempo 30 Abschnitte aus, da keine Verdrängungseffekte gesehen werden. Weiterhin ist der

¹ Eckart J., Richard J., Schmidt A. (2018): ÖPNV im Spannungsfeld zwischen kurzer Beförderungszeit und stadtverträglicher Geschwindigkeit. In: Bracher et al.: Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung - Für die Praxis in Stadt und Region.

Lückenschluss auf 500 Meter auszuweiten, da dies auch bereits in Straßenverkehrsordnung so geregelt sei. Die neu vorgeschlagenen Straßenabschnitte wurden von der Stadtverwaltung geprüft. Die Lärmbelastung liegt jedoch im sensibleren Nachtzeitraum größtenteils unterhalb der untersuchten Lärmschwellen. Daher kann derzeit kein weiteres Tempolimit eingeführt werden. Die genannten Straßenabschnitte werden jedoch in die Überprüfung für den nächsten Lärmaktionsplan aufgenommen.

Das Ordnungs- und Bürgeramt weist darauf hin, dass an der Hardtstraße im Abschnitt zwischen der Sternstraße bis zur Lameystraße bereits eine Tempo-30-Zone vorhanden ist. Dementsprechend kann Tempo 30 aus Lärmschutzgründen in der Hardtstraße nur zwischen der Lameystraße und der Stösserstraße angeordnet werden. Diesen Hinweis nimmt die Stadtverwaltung auf und die Maßnahme wird nur auf den Bereich zwischen Lameystraße und Stösserstraße beschränkt.

Zur geplanten Maßnahme in der Georg-Friedrich-Straße wird darauf verwiesen, dass bereits in Teilen eine Tempo-30-Zone vorhanden ist. Lediglich im kurzen Abschnitt zwischen der Melanchthonstraße und der Durlacher Allee besteht aktuell die innerörtliche Regelgeschwindigkeit von 50 km/h. Jedoch sei es für die Verkehrsteilnehmenden schwer nachzuvollziehen, wenn unmittelbar nach Ende der Tempo-30-Zone für circa 50 Meter Tempo 30 aus Lärmschutzgründen folgt. Seitens der Straßenverkehrsstelle wird daher als Alternative geprüft, ob die Tempo-30-Zone in Richtung Durlacher Allee verlängert werden kann. Dieser Vorschlag wird von der Stadtverwaltung aufgenommen und die Maßnahme wird aus dem Vorentwurf herausgenommen.

IV. Auswertung der Stellungnahmen der Ortsverwaltungen und Bürgervereine

Die detaillierte Auswertung der Stadtverwaltung zu den eingegangenen Stellungnahmen der Ortsverwaltungen und Bürgervereine ist in **Anlage 1** dargestellt. Nachfolgend werden die Ergebnisse der Auswertung zusammengefasst dargestellt.

Die Ortsverwaltung Hohenwettersbach bittet um Einführung einer verlängerten „Tempo-30-Zone“ von der Ortseinfahrt (von Wettersbach kommend) bis Beginn der Straße „Spitalhof“ und im Straßenabschnitt im Bereich Friedhof/„netto-Markt“ Hohenwettersbach bis zur Einmündung in die Straßen Spitalhof und Schilling-von-Canstatt-Straße. In den genannten Straßenbereichen liegt die Lärmbelastung unterhalb der Lärmschwellen für Lärminderungsmaßnahmen, so dass diese nicht in das Maßnahmenkonzept aufgenommen werden können.

Der Bürgerverein Oberreut erkundigt sich, weshalb für die Otto-Wels- und Wilhelm-Leuschner-Straße keine Maßnahme vorgesehen ist, obwohl gleiche Lärmfarben wie im Klammweg vorhanden sind. Hier sollen regelmäßige Tempokontrollen durchgeführt werden und bauliche Maßnahmen im Straßenraum zur Geschwindigkeitsreduzierung errichtet werden. Weiterhin fragt er nach, welche Geschwindigkeiten bei den Lärmkarten für diese Straßen angesetzt wurden. Die Straßenbereiche wurden von der Stadtverwaltung überprüft, jedoch liegt die Lärmbelastung im sensiblen Nachtzeitraum größtenteils unterhalb der untersuchten Lärmschwellen. Daher kann derzeit kein Tempolimit eingeführt werden. Es wird jedoch in die Überprüfung für den nächsten Lärmaktionsplan aufgenommen. In den Lärmkarten werden die jeweils zulässigen Höchstgeschwindigkeiten zugrunde gelegt.

Außerdem regt der Bürgerverein Oberreut an, dass eine Lärmschutzwand an der L 605 im südlichen Bereich der Bernhard-Lichtenberg-Straße errichtet werden soll. Auch hier liegt die Lärmbelastung unterhalb der untersuchten Lärmschwelle, so dass diesem Vorschlag nicht entsprochen werden kann. Zusätzlich weist der Bürgerverein Oberreut noch darauf hin, dass mit der VBK vereinbart wurde, dass im Zuge der weiter notwendigen Gleissanierungen in Oberreut auch entlang der Hauptwohnbereiche Rasengleise verlegt werden. Der Bürgerverein geht davon aus, dass diese Vereinbarung weiter besteht, wäre aber für eine Bestätigung nochmals dankbar, ebenso für einen Zeitplan für die anstehenden Sanierungen. Die Stadtverwaltung nimmt diesen Hinweis auf und wird sich mit der VBK in Verbindung setzen.

Die Bürgergemeinschaft Südstadt spricht sich für eine Verlängerung der Lärmschutzwand an den Gleisen in Höhe des Tivolis in östlicher Richtung aus und bittet um grundsätzliche Minimierung der Lärmbelastung durch die Autobahnen und die Südtangente. Die Stadtverwaltung ist an die gesetzlichen Vorgaben der Lärmsanierung durch die Deutsche Bahn gebunden. Die Voraussetzung für eine Weiterführung der Lärmschutzwand liegt in dem genannten Bereich nicht vor. Der Autobahnlärm stellt bei vielen Ballungsräumen eine der Hauptlärmquellen dar. Daher erarbeitet die zuständige Autobahn GmbH des Bundes derzeit ein Lärmsanierungsprogramm. Hierbei wird auch der Ballungsraum Karlsruhe detailliert untersucht werden. Erste Ergebnisse werden Ende 2026 erwartet. Die Stadtverwaltung wird sich dabei intensiv beteiligen.

Die Bürgergemeinschaft Untermühl- und Dornwaldsiedlung weist auf die Maßnahmen aus den vergangenen Lärmaktionsplänen aus den Jahren 2009 und 2016 hin. Sie fordern Lärmschutzwände entlang der Autobahn A 5 auf Höhe der Untermühlsiedlung, eine Temporeduzierung von 120 Km/ auf 100 km/h auf der A 5 sowie ein Lärmschutzwall an der Ostseite südlich der Wertkaufbrücke. Die Stadtverwaltung hat gemeinsam mit dem damals zuständigen Regierungspräsidium die Umsetzung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der Untermühlsiedlung geprüft. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass diese auf Grund der rechtlichen Rahmenbedingungen nicht möglich sind. Aus diesem Grund kann auch auf kommunaler Ebene kein Lärmschutzwall errichtet werden.

Des Weiteren weist die Bürgergemeinschaft darauf hin, dass eine Prüfung nach Abschluss des Baus der dm Zentrale nicht erfolgt sei und es fehle an Lärmschutzmaßnahmen. Im Rahmen des Bebauungsplanes „Südwestliche Untermühlsiedlung“ wurden umfangreiche Maßnahmen zum Lärmschutz festgesetzt. Die nachgelagerte Ausführung obliegt dabei den Hauseigentümer*innen und kann nicht durch die Stadtverwaltung umgesetzt werden.

V. Auswertung der Bürger*innenbeteiligung

Bis zum Fristablauf sind knapp 70 Stellungnahmen von Bürger*innen eingegangen. Die detaillierte Auswertung zu den eingegangenen Hinweisen aus der Bürger*innenbeteiligung ist in **Anlage 2** dargestellt.

Eine Übersicht über die prozentuale Verteilung der verschiedenen Hinweise ist in Abbildung 1 dargestellt.

Im Ergebnis wurden folgende Hinweise und Vorschläge vorgetragen:

Einige Hinweise sind bereits Bestandteil des Vorentwurfes (9 %).

Relativ häufig wurden von den Bürger*innen anderweitige straßenverkehrsrechtliche Vorschläge genannt, wie z. B. die strengere und häufigere Kontrolle der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (33%). Diese werden zwar dokumentiert, fließen jedoch nicht in die Fortschreibung des Lärmaktionsplans mit ein, da diese nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung sind. Die Vorschläge für anderweitige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen (Geschwindigkeitskontrollen, stationäre Blitzer) werden an die entsprechende Dienststelle weitergeleitet.

Ebenso enthielten die Informationen aus der Bevölkerung häufig Wünsche auf weitere Geschwindigkeitsreduzierungen für Straßen, die unterhalb der derzeitigen Lärmschwelle liegen (38 %).

Mehrere Vorschläge (20 %) beziehen sich auf eine Änderung der Straßenraumgestaltung oder liefern Wünsche zur allgemeinen Lärmbelastung. Die planerischen Veränderungen können sich dabei auch positiv auf die Lärmsituation auswirken. Die Planungen sind jedoch nicht mit dem Lärmschutz

begründet, sondern beispielsweise mit der Verkehrssicherheit, so dass sie nicht in den Maßnahmenkatalog des Lärmaktionsplanes aufgenommen werden können.

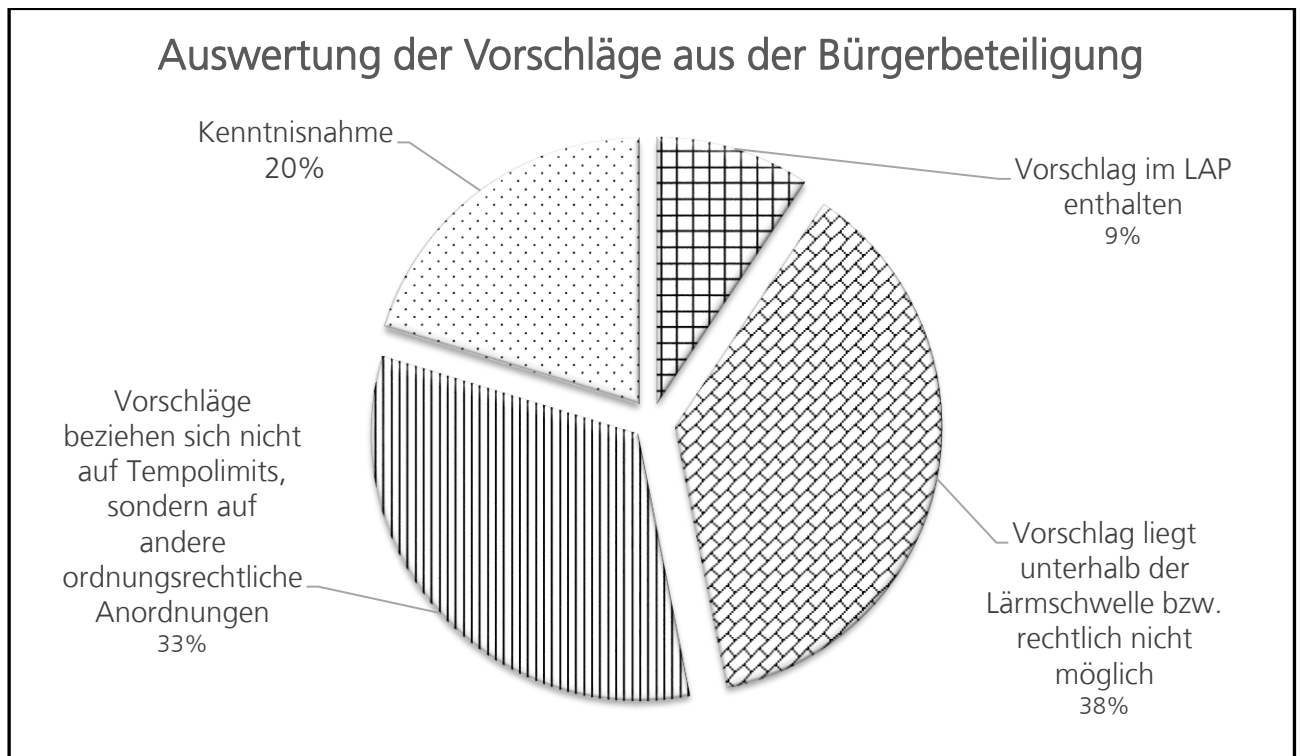


Abbildung 1: Übersicht über prozentuale Verteilung der Vorschläge aus der Bürgerbeteiligung.

VI. Finales Maßnahmenkonzept zur Fortschreibung des Lärmaktionsplanes

Nach Prüfung und Auswertung der eingegangenen Hinweise zum Vorentwurf der Fortschreibung des Lärmaktionsplanes wurde ein finales Maßnahmenkonzept für die neuen Geschwindigkeitsreduzierungen erarbeitet. Das Ergebnis der Abwägung ist in **Anlage 3** dargestellt.

Die Geschwindigkeitsreduzierungen aus Lärmschutzgründen umfassen dabei sowohl den Nachtzeitraum als auch ganztägige Ausweisungen. Voraussetzung dafür ist im Wesentlichen, dass der betreffende Straßenzug durchgängig Beurteilungspegel 67 dB(A) tags und/oder 57 dB(A) nachts überschreitet.

Im Vorentwurf des Maßnahmenkonzeptes wurden 9 Straßenzüge aufgenommen, die diese Kriterien erfüllen. Nach der Auswertung der Stellungnahmen ergaben sich folgende Änderungen:

Eine Maßnahme des Vorentwurfs wurde nach der Abwägung gestrichen:

- Georg-Friedrich-Straße
Hier ist bereits in weiten Teilen eine Tempo-30 Zone vorhanden. Der noch fehlende Abschnitt soll nach Rückmeldung des Ordnungs- und Bürgeramtes auch in eine Tempo 30 Zone umgeändert werden.

Zwei Maßnahmen des Vorentwurfs wurden nach der Abwägung geändert

- Hardtstraße
Im Abschnitt zwischen der Sternstraße bis zur Lameystraße ist bereits eine Tempo-30-Zone vorhanden. Daher soll das Tempolimit nur zwischen der Lameystraße und der Stösserstraße angeordnet werden.

- Karlstraße
Dem Wunsch der VBK wird entsprochen und das Tempolimit auf den Nachtzeitraum von 22 Uhr bis 6 Uhr beschränkt.

Eine Maßnahme wurde nach der Abwägung neu aufgenommen:

- Augustenburgstraße
Verlängerung des bestehenden Tempolimits auf 30 km/h im westlichen Bereich bis zu Carl-Langhein-Straße.

Folgendes Maßnahmenkonzept soll im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplanes beschlossen werden. Die **Anlage 4** stellt hierzu die Maßnahmen kartographisch dar.

lfd. Nr.	Straße	genauer Bereich	Pegel in dB(A) tags	Pegel in dB(A) nachts	Tempolimit (ganztäglich / nachts)
1	Hardtstraße	zw. Lameystr. und Stösserstr.	> 67	> 57	ganztäglich
2	Lameystraße	zw. Lameyplatz und Am Entenfang	> 67	> 57	ganztäglich
3	Eckenerstraße	zw. Albring und Rheinhafenstr.	> 67	> 57	ganztäglich
4	Klammweg	zw. Alter Postweg und Am Wald	> 67	> 57	ganztäglich
5	Karlstraße	zw. Amalienstr. und Jollystr.	> 67	> 57	nachts
6	Blücherstraße	zw. Moltkestr. und Kaiserallee	> 67	> 57	ganztäglich
7	Karl-Wilhelm-Straße	zw. Bertholdstr. und Vincenz-Prießnitz-Str.	> 67	> 57	ganztäglich
8	Stuttgarter Straße	zw. Rüppurrer Str. und Marie-Juchacz-Str.	67	57	ganztäglich
9	Augustenburgstraße	zw. Winkler-Dentz-Str. und Carl-Langhein-Str.	67	57	ganztäglich

Tabelle 1: Finale Darstellung von zusätzlich vorgeschlagenen Geschwindigkeitsreduzierungen auf 30 km/h.

Lärmindernde Maßnahmen an den Straßenbahnlinien wurden ebenfalls im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung überprüft und ausgewertet.

Gegenüber dem Vorentwurf ergeben sich zwei Änderungen. In der Eckenerstraße ist bereits ein Rasengleis vorhanden, dass auch dauerhaft bestehen bleiben soll. Daher wird dieser Vorschlag aus der endgültigen Maßnahmenliste herausgenommen.

Das Rasengleis in der Durlacher Allee wurde bereits zwischen Wolfartsweierer Straße und Durlacher Allee 41 umgesetzt. Die Stadtverwaltung schließt sich der Empfehlung der VBK an und begrenzt die Maßnahme in der Durlacher Allee auf den Abschnitt bis zur Tullastraße.

Folgendes Maßnahmenkonzept für die Straßenbahnen soll im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplanes beschlossen werden. Die **Anlage 5** stellt hierzu die Maßnahmen kartographisch dar.

lfd. Nr.	Straße	Pegel in dB(A) tags	Pegel in dB(A) nachts	Maßnahme
1	Durlacher Allee	> 67	> 57	Weiterhin gültig: Langfristig Rasengleis bis zur Tullastraße
2	Herrenalber Straße	> 67	> 57	Weiterhin gültig: als besonders überwachtes Gleis (BüG) erhalten
3	Stadtweit	> 67	> 57	Weiterführung der regelmäßigen Wartung der Kurvenschmieranlagen und der Rasengleise

Tabelle 2: Finale Darstellung von vorgeschlagenen Maßnahmen an den Straßenbahnlinien

VII. Ruhige Gebiete

Für Karlsruhe wurden „Ruhige Gebiete“ i.S.d. § 47d BImSchG bereits gemäß dem Gemeinderatsbeschluss (Vorlage Nr. 2017/0416 <https://sitzungskalender.karlsruhe.de/db/ratsinformation/termin-4646>) von Oktober 2017 ermittelt und in zwei Abstufungen kategorisiert:

A: „Ruhige Gebiete“

Große zusammenhängende Freiräume, die der Erholung dienen und im überwiegenden Teil der Flächen eine Lärmbelastung (LDEN) 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.

Anhand der folgenden Auswahlkriterien wurden demnach die „Ruhigen Gebiete“ und die innerstädtischen „Erholungszonen“ ausgewählt:

	Ruhiges Gebiet	Erholungszone
Merkmal	Wald, Grünflächen, Parkanlagen, Feld, Flur und Wiesen	Grün- und Erholungsflächen mit hoher Aufenthaltsfunktion
Lärmpegel	(LDEN) ≤ 50 dB(A) im Kernbereich	(LDEN) ≥ 55 dB(A)
Relativer Lärmpegel		-6 dB(A) in der Kernfläche gegenüber dem höchstbelasteten Bereich

Die Flächen überschneiden sich zu einem großen Teil mit Flächen, die als Natura 2000-, Naturschutz- oder Landschaftsschutzgebiete unter Schutz gestellt sind und in denen daher eine Siedlungsentwicklung nicht ohne Weiteres zu erwarten ist.

Zu ausgewiesenen und geplanten Wohn- und Gewerbegebieten wurde ein ausreichend großer Abstand eingehalten.

Auf Grund der dargestellten Auswahlkriterien und den definierten Lärmpegelbereichen wurden folgende Gebiete als ruhige Gebieten bzw. Erholungszonen ermittelt:

Nr.	Name	Größe im Stadtgebiet	
		absolut in ha	Anteil an der Gemarkungsfläche in %
	Ruhige Gebiete		
1	Kastenwört	521	3,0
2	Alter Flugplatz	38	0,2
3	Schlossgarten & südlich Adenauerring	31	0,2
4	Nördlicher Hardtwald	885	5,1
5	Nördlich Grötzingen	100	0,6
6	Höhenstadtteile	900	5,2
	Erholungszonen		
7	Beiertheimer Feld und Günther-Klotz-Anlage	27	0,2
8	Oberwald	310	1,8
	Summe	2811 ha	16,1 %

Die „Ruhigen Gebiete“ und „Erholungszonen“ sollen vor einer Zunahme des Lärms geschützt werden. Dabei geht es dem Richtlinien- und Gesetzgeber bei den „Ruhigen Gebieten“ in erster Linie um die Vermeidung der Lärmzunahme und weniger um eine Verringerung der vorhandenen Lärmbelastung. Somit sind auch keine expliziten aktiven Lärmschutzmaßnahmen für die jeweiligen Gebiete vorgesehen.

Bei zukünftigen Planungen, insbesondere bei Bauleitplanverfahren sind ausgewiesene „Ruhige Gebiete“ bzw. „Erholungszonen“ in die Abwägung einzubeziehen. Bei der Fortschreibung des Flächennutzungsplanes (FNP) wurden alle o.g. Gebiete berücksichtigt.

Weitergehende Maßnahmen oder zusätzliche ruhige Gebiete sind in der Fortschreibung des LAP 4.Stufe nicht vorgesehen.

VIII. Weiteres Vorgehen

- Endgültige Beschlussfassung im Gemeinderat der Fortschreibung des Lärmaktionsplans 4. Stufe nach Vorberatung im Ausschuss für Umwelt und Gesundheit sowie im Planungsausschuss
- Veröffentlichung des Lärmaktionsplans 4. Stufe

Beschluss:

Antrag an den Gemeinderat - nach Vorberatung im Ausschuss für Umwelt und Gesundheit und im Planungsausschuss

Der Gemeinderat nimmt die Vorlage inklusive der Anlagen 1 bis 5 zur Kenntnis und beschließt die „Fortschreibung Lärmaktionsplan 4. Stufe“ und beauftragt die Verwaltung mit der Umsetzung der genannten Maßnahmen sowie der Veröffentlichung des Lärmaktionsplanes.