



**Fachbereich/Eigenbetrieb** Umwelt und Mobilität  
**Verfasser/in** Staub-Abt, Britta  
**Vorlage Nr.** 162/2022  
**Datum** 09.08.2022

## Beschlussvorlage

Beratungsfolge	Öffentlichkeit	Sitzung am	Ergebnis
Ortschaftsrat Brombach	öffentlich-Vorberatung	13.09.2022	
Ortschaftsrat Haagen	öffentlich-Vorberatung	13.09.2022	
Ortschaftsrat Hauingen	öffentlich-Vorberatung	13.09.2022	
Ausschuss für Umwelt und Technik/Betriebsausschüsse/Umlegungsausschuss	öffentlich-Vorberatung	15.09.2022	
Gemeinderat	öffentlich-Beschluss	29.09.2022	

### Betreff:

**Lärmaktionsplan Lörrach 3. Stufe**  
**Beschlussfassung zur Öffentlichkeitsbeteiligung und Beteiligung Träger öffentlicher Belange**

### Anlagen:

Entwurf: Erläuterungsbericht mit Anlagen zum Lärmaktionsplan Lörrach  
(Die Hinweise in Klammern in der Vorlage beziehen sich auf den Berichtsentwurf)

### Beschlussvorschlag:

1. Der Entwurf des Erläuterungsberichtes wird zur Kenntnis genommen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die Öffentlichkeitsbeteiligung und die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange durchzuführen.

## Personelle Auswirkungen:

keine

## Finanzielle Auswirkungen:

Produktgruppe (ErgHH) oder Investitionsauftrag:	bis Jahr	Wirtschafts-/ HH-Jahr	Folgejahr	Folgejahr	Folgejahr	spätere Jahre	Gesamt
	2022						Summe
2800600603	€ 89.000	€	€	€	€	€	€
<b>Ausgaben</b> insgesamt:							
<i>davon</i> geplant / bereitg.:	89.000						
<i>davon</i> nicht geplant:							
<b>Einnahmen</b> insgesamt:							
<i>davon</i> geplant / bereitg.:							
<i>davon</i> nicht geplant :							
<b>Saldo</b> (Eigenanteil):							
<i>davon</i> geplant / bereitg.:							
<i>davon</i> nicht geplant :							
ggf. laufende Folgekosten (jährlich):							

## Begründung:

### 1.) Grundlagen und rechtlicher Rahmen zur Aufstellung des Lärmaktionsplans

Die Stadt Lörrach ist aufgrund der EU-Umgebungslärmrichtlinie und § 47d Bundesimmissionsschutzgesetz verpflichtet (BImSchG), einen Lärmaktionsplan aufzustellen.

Die europarechtlichen Vorgaben zur Lärmaktionsplanung sind in deutsches Recht umgesetzt. Die maßgeblichen Vorschriften zu den Lärmaktionsplänen enthält § 47 BImSchG. Ausführliche Hinweise zu den Grundlagen und dem rechtlichen Rahmen von Lärmaktionsplänen finden sich im beiliegenden Bericht (siehe Kapitel 2.1 – 2.3). Außerdem wird auf zwei Leitfäden des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg verwiesen: „Koope-rationserlass Lärmaktionsplanung“ vom 29. Oktober 2018 und „Ruhige Gebiete – Leitfäden zur Festlegung in der Lärmaktionsplanung“ von 2019. Das Verfahren zur Lärmaktionsplanung ist für die Kommune bindend.

### 2.) Zu untersuchende Straßen

Lörrach hat bereits einen Lärmaktionsplan erstellt (2015). Dieser wird im aktuell laufenden Verfahren aktualisiert und fortgeschrieben. In den bisherigen Aufstellungen zu den Lärmaktionsplänen wurde auch die Eisenbahnstrecke erwähnt. Die zu kartierenden Eisenbahnstrecken werden in der 3. Stufe über das Eisenbahnbundesamt durchgeführt.

### **a) verpflichtende Untersuchungen**

In der jetzt erarbeiteten Stufe 3 umfasst der Lärmaktionsplan die Hauptverkehrsstraßen im Stadtgebiet (Autobahnen, Bundes- und Landstraßen mit mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr = 8.200 Kfz/Tag). Auf der Basis der Lärmkartierung sind nach § 47d BImSchG Aktionspläne zu erstellen, in denen Lärmprobleme zu untersuchen sind, die durch die Lärmquellen oberhalb der genannten Schwellenwerte verursacht werden. Ab diesen Schwellenwerten geht der Gesetzgeber von Lärmbelastungen für Anwohner aus. In Lörrach sind dies die BAB A98, die B 317, die Landesstraße L 141 von der BAB-AS Lörrach Ost bis zur B 317 (Wallbrunnstraße, Belchenstraße, Milkastraße, Gretherstraße, Tumringer Straße) und die L138 (Hauingen-Steinen). Die Lärmkartierungen für diese verpflichtend zu berücksichtigenden Straßen wurden durch die Landesanstalt für Umwelt, Naturschutz und Messungen, Karlsruhe (LUBW) mit Hilfe von Berechnungen aus Verkehrsbelastungsdaten und vor Ort-Erhebungen durchgeführt.

### **b) freiwillige Untersuchungen**

In Ergänzung der Pflichtkartierung durch die LUBW erfolgten zusätzliche freiwillige Lärmberechnungen folgender nachgeordneter Straßen mit einer Verkehrsbelastung von mindestens 8.000 Kfz/24h. Der Schwerpunkt liegt auf Straßen, auf denen noch keine Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt wurden und in deren Umfeld von hohen Lärmbelastungen ausgegangen werden kann. Nach neuerer rechtlicher Regelung können auch Lückenschlüsse zwischen zwei Tempo – 30 Streckenabschnitten bis maximal 300 m erfolgen, die ebenfalls mit betrachtet wurden.

- K 6344: Eisenbahnstraße
- . Straßenzug Hauinger, Unterdorf-, Steinenstraße
- Röttler Straße
- Lörracher Straße
- . Brombacher Straße
- . Dammstraße
- Basler Straße
- Bahnhofstraße
- . Schwarzwaldstraße
- . Tumringer Straße ab Berliner Platz
- . Freiburger Straße (bereits Tempo 30)

Straßenzüge mit weniger als 8000 Kfz/24h wie zum Beispiel die Teichstraße, Mühlestraße wurden nicht betrachtet.

### **3.) Methode der Berechnung und Lärmvorsorge**

Straßenverkehrslärm wird grundsätzlich berechnet und nicht gemessen, so die rechtliche Vorgabe. Die Lärmmessung eignet sich hierfür nicht, da die Messung immer von den jeweils gerade vorherrschenden Randbedingungen abhängt z.B. Witterungseinflüsse, Hintergrundgeräusche oder auch schwer erfassbare, auch längerfristige, zeitliche Schwankungen der Verkehrsstärke und demzufolge immer nur Momentaufnahmen zulässt.

Die Berechnung erfolgt anhand der „Vorläufigen Berechnungsverfahren für Umgebungs-

lärm“ von 2006, die im Rahmen der 34. BImSchV veröffentlicht wurden. Weitere Informationen können unter Punkt 2.3.3 Seite 13 entnommen werden.

Die Bewertung der Lärmsituation erfolgt nach den Lärmindizes  $L_{DEN}$  (0-22 Uhr mit Zuschlag für die Abendstunden von 18 – 22 Uhr und die Nachtstunden von 22-6 Uhr) und  $L_{Night}$  (22-6 Uhr). Die einzelnen EU-Staaten sollten Richt- und Grenzwerte vorgeben. Dies ist bisher in Deutschland nicht geschehen. Es liegen verschiedene Empfehlung zu den Auslösewerten der Bundesländer vor.

Dagegen sind im Hinblick auf die Notwendigkeit von verkehrsrechtlichen Maßnahmen zur Lärminderung die geltenden Grenzwerte zu beachten. Grundlage bildet hierbei die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) von 1991, zuletzt geändert am 4. November 2020. Folgende Immissionsgrenzwerte sind zur Einhaltung des Schutzniveaus beim Neubau und Änderungen von Verkehrswegen einzuhalten:

Tab 1 Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV

Nutzungsart	Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV in dB(A)	
	Tag	Nacht
Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime	57	47
Reine und allgemeine Wohngebiete sowie Kleinsiedlungsgebiete	59	49
Kern-, Dorf- Misch- und urbane Gebiete	64	54
Gewerbegebiete	69	59

Einflussgrößen auf die Lärmemission, die den Beurteilungspegel bestimmen, sind bei Berechnungen im Straßenverkehr z.B. die Verkehrsstärke, die Verkehrszusammensetzung, die zulässigen Höchstgeschwindigkeit, die Längsneigung der Straße (also die Steigung) sowie die Straßenoberfläche. Dazu kommen noch weitere Einflussgrößen auf die Immission wie der Abstand Lärmquelle zu Gebäude, die Abschirmung und die Reflexion.

Gemäß den Vorgaben des „Kooperationserlass Lärmaktionsplanung“ vom 29. Oktober 2018 kann ab dem Erreichen der in Tabelle 1 genannten Grenzwerte von einer „Lärm Gefahrenlage“ ausgegangen werden und somit eine Abwägung bezüglich der Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen vorgenommen werden.

Das Büro Fichtner – Water & Transportation hat entsprechend den gesetzlichen Vorgaben die Lärmkarten für die oben erwähnten Straßen berechnet. Weitere Informationen können dem Kapitel 3 auf den Seiten 18 und 19 entnommen werden.

#### 4.) Grundsätzlich mögliche Maßnahmen zur Lärminderung

Die Maßnahmen zur Lärminderung unterscheiden sich in der Wirkung und hinsichtlich des baulichen und finanziellen Aufwands zur Umsetzung zum Teil erheblich.

Im vorliegenden Entwurf sind mehrere Vorschläge, die zu einer Lärminderung führen können aufgelistet. Diese werden als Leitlinien bezeichnet und bilden die Basis für das Maßnahmenkonzept (s. Kapitel 5.3):

- Leitlinie 1: Lärminderung in der Stadtplanung (Anlage 10)
- Leitlinie 2: Schutz ruhiger Gebiete (Anlage 11) und Punkt 6 dieser Vorlage
- Leitlinie 3: Förderung lärmarmen Verkehrsmittel (Anlage 12)
- Leitlinie 4: Baulicher Lärmschutz Maßnahmen (13)
- Leitlinie 5: Steuerung des Verkehrs (Anlage 14)

Es wird dabei geprüft, ob Maßnahmen zur Lärminderung zum gewünschten Ergebnis führen, d.h. ob sie zu einer deutlichen Verringerung der Anzahl betroffener Bürger führen und ob sie technisch und finanziell vertretbar sind.

Technische Lösungen wie der Einbau von offenporigem Asphalt im Innenbereich erfordern einen hohen finanziellen (auch im Unterhalt), baulichen sowie logistischen Aufwand, und nach etwa 10 Jahren kann die lärmindernde Wirkung durch Schmutzeintrag verloren gehen. Mittlerweile existieren lärmindernde Asphalte, die für den Einsatz im Innerortsbereich optimiert wurden. Deshalb werden im Lärmaktionsplan ausschließlich diese Asphalte für den Einsatz auf den innerörtlichen Straßen empfohlen und nicht die offenporigen Asphalte. In der Abwägung sind auch hier die ggf. höheren Unterhaltskosten zu berücksichtigen. Aufgrund der positiven Effekte der lärmindernden Fahrbahndeckschichten bei geringeren Nachteilen, sollen diese im Bereich der festgestellten Lärmschwerpunkte im Zusammenhang mit Sanierungen geprüft und ggf. eingesetzt werden.

Der Bau von Lärmschutzwänden ist ebenfalls kostenintensiv und scheidet vor allem aufgrund nicht vorhandenen Platzes in dicht bebauten städtischen Straßen aus. Auch Lärmschutzfenster erfordern hohe Investitionen, schützen lediglich die Innenräume bei geschlossenen Fenstern und sind deshalb nicht erste Wahl. Lärmindernde Maßnahmen in der Stadtplanung erzielen lediglich langfristige Reduzierungen.

Maßnahmen zur Verlagerung des Verkehrs kommen mangels verfügbarer alternativer Streckenführungen im Stadtgebiet Lörrach ebenfalls nicht in Betracht.

Realistischer Weise verbleiben damit straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen wie Tempo 30-Regelungen und z.B. Durchfahrtsverbote für den Schwerverkehr als Maßnahmen, die zeitnah sowie mit vertretbarem finanziellem und logistischem Aufwand umgesetzt werden können.

Um zu klären, inwieweit sich mit den verkehrsrechtlichen Maßnahmen die gewünschten Lärminderungsziele erreichen lassen, wurden vom Büro entsprechende Wirkungsanalysen in den jeweiligen Straßenabschnitten durchgeführt (s. Kapitel 5.4-5.6 Seite 25-27). Dem Kapitel 7.1 und 7.2 (Seite 31-33) können allgemeine Abwägungsaspekte wie z.B. geeignete Alternativstrecken oder zum Beispiel auch zur Fahrzeitverlängerung entnommen werden. Der Kooperationserlass geht davon aus, dass eine Verlängerung der Fahrtzeit von bis zu 30 Sekunden als nicht ausschlaggebend anzusehen ist. Um dies objektiv betrachten zu können, wäre jedoch ein Vergleich über die Gesamtlänge mit gleichmäßiger Geschwindigkeit von 50 kmh und auch für 30 kmh notwendig. Da aber in der Realität bereits heute Störungen vorhanden sind (z.B. abbiegende und ein/ausparkende Fahrzeuge, Staus, Signalanlagen, Fußgängerquerungen), geht man grundsätzlich davon aus, dass bereits heute die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten von 50 kmh nicht durchweg gefahren werden können. In der Folge sind die Fahrzeitenverlängerungen tagsüber deutlich geringer als 30 Sekunden, während sie nachts annähernd erreicht werden können.

## 5.) Betroffenheitsanalysen

### a) Allgemeine Informationen

Die Verkehrsdaten der verpflichtend zu untersuchenden Straßen werden seitens der Landesanstalt für Umwelt BW (LUBW) zur Verfügung gestellt. Weitere Grundlage bildeten die von der Stadt Lörrach beauftragte Verkehrszählungen von 2019.

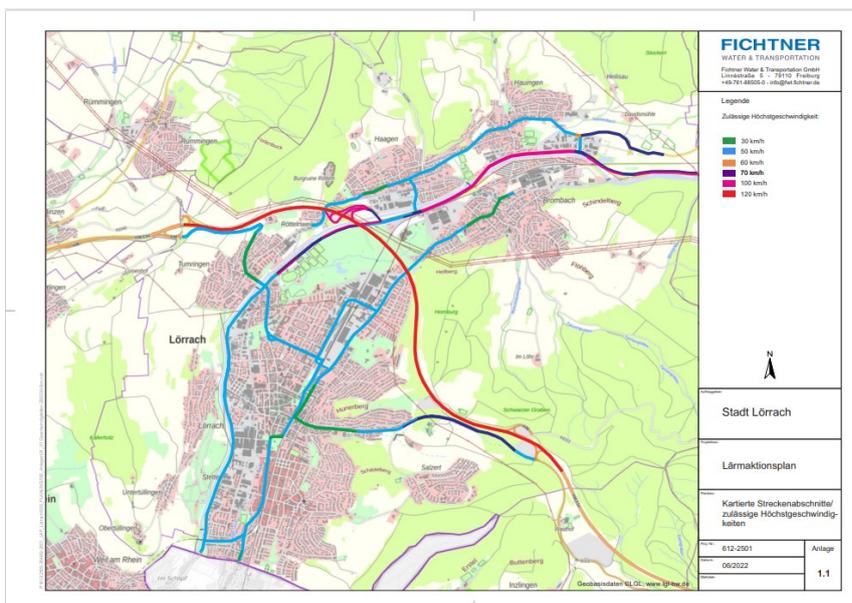
Handlungsbedarf bzw. die Notwendigkeit von Maßnahmen ergibt sich aus der Überlagerung von hohen Lärmpegeln und Betroffenen, die im Rahmen der Bearbeitung des Lärmaktionsplans durchgeführt wurde. Für diese Betroffenheitsanalysen (Einwohner in diesen Bereichen) wurde entlang der kartierten Straßen eine gebäudescharfe Ermittlung der Lärmsituation vorgenommen und die Anzahl der belasteten Personen festgestellt. Auf dieser Grundlage konnten dann Lärmschwerpunktkarten erstellt werden.

### b) Betroffenheit in Lörrach

Die Lärmkarten des Straßenverkehrslärms sind in den Anlagen 3 (ganztägig) und 4 (Nacht) des Berichtes dargestellt. In den Lärmkarten sind die Pegel über 60 dB(A) für  $L_{DEN}$  bzw. über 50dB(A) und für  $L_{Night}$  dargestellt. Der Einfluss der Abschirmung durch bestehende Gebäude ist deutlich zu sehen. Die Lärmpegel nehmen in bebauten Bereichen mit zunehmendem Abstand zur Lärmquelle schneller ab als in unbebauten Bereichen.

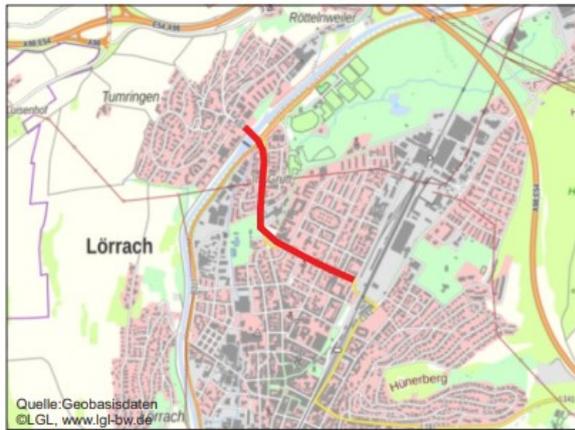
Die Lärmschwerpunktkarten können den Anlagen 5 (ganztägig) und 6 (Nacht) des Berichtes entnommen werden. In diesen Plänen wurden die Immissionspegel der entsprechenden Nutzungstypen (Wohngebiet, Mischgebiet, Gewerbegebiet usw.) berücksichtigt. In den Anlagen 7 und 8 sind Gebäudelärmkarten auf Grundlage der RLS-90 zu sehen.

Es wurden 9 Lärmschwerpunkte ermittelt, für die eine verkehrsrechtliche Maßnahme Reduzierung auf Tempo 30 empfohlen wird, um eine Lärmreduzierung zu erzielen. Die genauen Ergebnisse und deren Abwägung sind unter Kapitel 7.3 – 7. 11 (Seite 33 – 39) und in den Anlage 14 dargestellt. Gesamtübersicht der potentiellen Streckenabschnitte:



Es handelt sich im Einzelnen um folgende potentielle Streckenabschnitte:

Tumringer Straße / Gretherstraße (L 141)



**Bereich der Geschwindigkeitsbeschränkung**

Ergänzung: Röttler Straße  
vor Alten Schule/Kita bereits Tempo 30



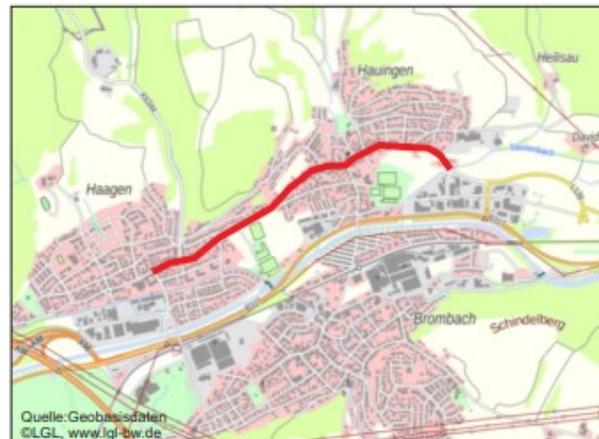
**Bereich der Geschwindigkeitsbeschränkung**

Eisenbahnstraße (K 6344)



**Bereich der Geschwindigkeitsbeschränkung**

Straßenzug Hauinger, Unterdorf-, Steinenstraße



**Bereich der Geschwindigkeitsbeschränkung**

Ergänzung: Lörracher Straße



**Bereich der Geschwindigkeitsbeschränkung**

Brombacher Straße Nord



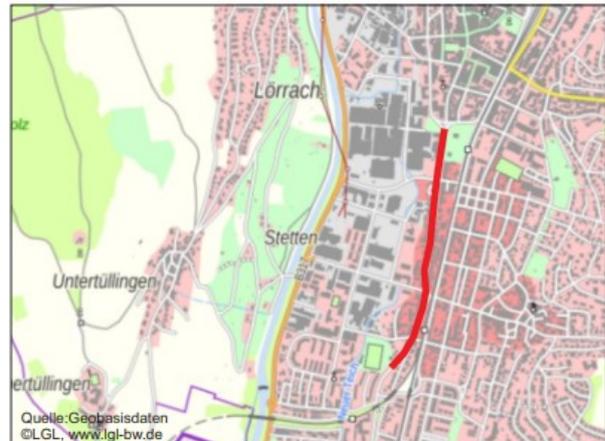
**Bereich der Geschwindigkeitsbeschränkung**

Ergänzung: Wallbrunnstraße (L 141)



**Bereich der Geschwindigkeitsbeschränkung**

Tempo 30 auf der Basler Straße



**Bereich der Geschwindigkeitsbeschränkung**

Tempo 30 auf der Dammstraße



**Bereich der Geschwindigkeitsbeschränkung**

## **6.) Ruhige Gebiete (Anlage 11 und Kapitel 6. Seite 29-30)**

Neben dem Schutz der Bewohner besonders lärmbelasteter Bereiche, besteht ein weiteres Ziel der Umgebungslärmrichtlinie im Schutz ruhiger Gebiete.

Hierbei soll einer Zunahme der Lärmbelastung aktuell noch ruhiger Gebiete entgegen gewirkt werden. Es können zum einen bereits bestehende ruhige Gebiete vor Lärmbelastungen (z.B. Waldflächen) geschützt werden oder neue ruhige Gebiete festgelegt werden. Entsprechend des Leitfadens zur Festlegung Ruhiger Gebiete des Verkehrsministeriums gibt es verschiedene Strukturen. Es muss sich dabei nicht um absolut lärmfreie Gebiete handeln, sondern auch um Erholungsräume innerhalb der Siedlungsflächen.

In Lössau gibt es eine größere Anzahl zusammenhängender Naturräume. Hierzu zählen neben den Waldflächen mit Bann- und Schonwald, vor allem die Landschaftsschutzgebiete und die EU-Weiten Natura 2000 Gebiete. Diese dienen gleichzeitig auch als Spaziergebiete ebenso wie der Hünenberg. Zum innerörtlichen Erholungsraum zählen die Parkanlagen und vor allem auch der Landschaftspark Grüt und die Grünflächen in Stetten-Süd. Diese Gebiete können auch im Rahmen der Fortschreibung des Flächennutzungsplanes in diesen integriert werden und sind dann nachfolgend in den Bebauungsplänen ebenfalls in die

Abwägung zu stellen. Dies trifft auch zu, wenn die Festlegung alleine über den Lärmaktionsplan besteht.

### **7.) Öffentlichkeitsbeteiligung und förmliche Beteiligung der Träger öffentlicher Belange**

Der jetzt anstehende Schritt der Lärmaktionsplanung ist die Öffentlichkeitsbeteiligung und die förmliche Beteiligung der Träger öffentlicher Belange im Oktober / November 2022. Dabei eingegangene Anregungen und Bedenken werden anschließend abgewogen und ggf. in den Lärmaktionsplan eingearbeitet und danach dem Gemeinderat zur Beschlussfassung vorgelegt. Dies ist in Abhängigkeit der eingegangenen Stellungnahmen für das 1. Quartal 2023 geplant.

### **8.) Abschluss des Verfahrens**

Im Anschluss daran wird der Lärmaktionsplan in Form eines Kurzberichts zusammengefasst und der Landesanstalt für Umwelt, Naturschutz und Messungen in Karlsruhe übersandt. An der Verpflichtung zur Abgabe dieses Kurzberichts wird deutlich, dass es sich hier um die Erfüllung eines gesetzlichen Auftrags handelt.

Britta Staub-Abt  
Fachbereichsleiterin