



Fachbereich/Eigenbetrieb Umwelt und Klimaschutz
Verfasser/in Lüers, Arne
Vorlage Nr. 218/2014
Datum 07.01.2015

Beschlussvorlage

Beratungsfolge	Öffentlichkeit	Sitzung am	Ergebnis
Ausschuss für Umwelt und Technik/ Betriebsausschüsse/ Umlegungsausschuss	nicht öffentlich-Vorberatung	15.01.2015	
Ortschaftsrat Brombach	öffentlich-Kenntnisnahme	20.01.2015	
Ortschaftsrat Haagen	öffentlich-Kenntnisnahme	20.01.2015	
Ortschaftsrat Hauingen	öffentlich-Kenntnisnahme	20.01.2015	
Gemeinderat	öffentlich-Beschluss	29.01.2015	

Betreff:

Lärmaktionsplan

Anlagen:

- 1) Lärmaktionsplan 2013 (Stufe 2), Bericht vom Büro RappTrans
- 2) Tabellarische Zusammenfassung Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und von Bürgern
- 3) Zeitplan
- 4) CD:
 - a) Lärmaktionsplan Bericht und Pläne
 - b) „Kooperationserlass Lärmaktionsplanung“ des MVI vom 23. März 2012
 - c) Schreiben der Staatssekretärin Frau Dr. Splett vom 10.09.2014
 - d) Infoblatt: Lärm – das unterschätzte Risiko
 - e) Broschüre: Silent City

Beschlussvorschlag:

1. Der Entwurf des Lärmaktionsplans der Stadt Lörrach (Stufe 2) wird zur Kenntnis genommen.
2. Einem grundsätzlichen Handlungsbedarf aus Lärmschutzgründen auf den unter Punkt 6b) der Vorlage beschriebenen Straßenabschnitten wird zugestimmt. Geeignete Maßnahmen sind im weiteren Verfahren zu prüfen.
3. Die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und von Bürgern werden zur Kenntnis genommen.
4. Die Verwaltung wird beauftragt, den Lärmaktionsplan in die förmliche Beteiligung zu geben (Offenlage).

Personelle Auswirkungen:

keine

Finanzielle Auswirkungen:

Gesamtkosten der Maßnahmen, Beschaffungs-/Herstellungskosten	Finanzierung Einnahmen (Zuschüsse, Beiträge u.a.)	Eigenanteil	Jährlich laufende Belastung (Folgekosten mit kalkulatorischen Kosten abzüglich Folgeerträge und Folgeeinsparungen)
€ 55.000	€	€	€
Mittelbereitstellung Haushaltsplan/Wirtschaftsplan bis Jahr 2014 Jahr Finanzplanung: Jahr Jahr Jahr Jahr	Vorgesehen €	erforderlich € 55.000	Ergebnishaushalt Profitcenter: 2800600603 Sachkonto: 42710000 Investition Investitionsauftrag:

Begründung:

1.) Grundlagen zur Aufstellung des Lärmaktionsplans

Die Stadt Lörrach ist aufgrund der EU-Umgebungslärmrichtlinie und § 47d Bundesimmissionsschutzgesetz verpflichtet, einen Lärmaktionsplan aufzustellen. In der jetzt erarbeiteten Stufe 2 umfasst der Lärmaktionsplan die Hauptverkehrsstraßen im Stadtgebiet (Autobahnen, Bundes- und Landstraßen mit mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr = 8.200 Kfz/Tag, also die BAB A98, die B 317 (ohne Zollfreie Straße), die „alte B 317“ (Dammstraße und südliche Basler Straße bis zum Zoll) und die Landesstraße L 141 von der BAB-AS Lörrach Ost bis zur B 317 (Wallbrunnstraße, Belchenstraße, Milkastraße, Gretherstraße, Tumringer Straße). 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. Stichjahr für die Verkehrsdaten war 2010.

2.) Erweiterung durch freiwillige Kartierungen

In Ergänzung der Pflichtkartierung durch die LUBW erfolgten zusätzliche freiwillige Kartierungen folgender nachgeordneter Straßen mit einer Verkehrsbelastung von 8.000 Kfz/24h:

- die Kreisstraße K 6344 Eisenbahnstraße von der B 317 bis zur Hauinger Straße,
- die Kreisstraße K 6354 Freiburger Straße von der B 317 bis zur BAB-AS Kandern ,
- die Auffahrampen an der BAB-AS Kandern,
- die Auffahrampen an der BAB-AS Lörrach-Mitte mit der Verbindungsstraße zur Brombacher Straße sowie folgender Gemeindestraßen:
- „B 317 alt“, Zustand ab Oktober 2013 (= Dammstraße und südliche Basler Straße bis zum Zoll),
- Mühlestraße von der K6354 bis Am Kirchberg,
- Basler Straße von der Weinbrennerstraße bis zur Dammstraße,
- Schwarzwaldstraße von der Brombacher Straße bis zur Gretherstraße,
- Lörracher Straße,
- Schopfheimer Straße zwischen Lörracher Straße und Großmannstraße,
- Brombacher Straße,
- Bahnhofstraße,
- Clara-Immerwahr-Straße,
- Baumgartnerstraße zwischen Bahnhofstraße und Basler Straße.

Außerdem wurde in Abstimmung mit dem Ministerium für Verkehr und Infrastruktur des Landes Baden-Württemberg (MVI) die fertiggestellte B 317 / Zollfreie Straße als Hauptverkehrsstraße mit einer Verkehrsbelastung von über 8.200 Kfz/24h kartiert. Diesen Abschnitt konnte die LUBW in ihrer Lärmkartierung 2012 noch nicht berücksichtigen, da er erst im Oktober 2013 für den Verkehr freigegeben wurde. Die Berechnung der Lärmbelastungen wurde vom Büro RappTrans im Auftrag der Stadt Lörrach durchgeführt.

3.) Rechtlicher Rahmen

Die europarechtlichen Vorgaben zur Lärmaktionsplanung sind in deutsches Recht umgesetzt, die maßgeblichen Vorschriften zu den Lärmaktionsplänen enthält § 47d BImSchG. Ausführliche Hinweise zum Verfahren, zur Aufstellung und zur Bindungswirkung von Lärmaktionsplänen finden sich im beiliegenden Bericht von RappTrans (siehe Pkt. 1.4, S. 9 - 15). Außerdem wird auf den ebenfalls beigefügten „Kooperationserlass Lärmaktionsplanung“ des MVI vom 23. März 2012 verwiesen. Das Verfahren zur Lärmaktionsplanung ist für die Kommune bindend.

4.) Methoden

Straßenverkehrslärm wird grundsätzlich berechnet und nicht gemessen, dies ist rechtlich vorgegeben (vgl. Pkt. 2.1.1 und 2.12, S. 16 - 18). Zum besseren Verständnis sei das Bundesumweltministerium zitiert:

„Lärm kann man mit geeigneten Geräten messen. So sind zum Beispiel bei der Überwachung von Anlagenlärm Messungen vorgesehen. In vielen Rechtsvorschriften ist

jedoch die Berechnung der Lärmbelastung der vorgeschriebene Weg. Erforderlich ist die Berechnung, wenn es um die Prognose einer zukünftigen Lärmsituation geht (etwa bei der Planung) oder wenn flächenhafte Lärmbelastungen erfasst werden. Dies gilt besonders für den Verkehrslärm.

Der Mittelungspegel:

Außer von der Lautstärke hängt die Lärmwirkung auch vom zeitlichen Verlauf eines Schallereignisses ab. Viele Schalleinwirkungen verändern sich zeitlich, zum Beispiel an wenig befahrenen Straßen oder an Schienenwegen. Entsprechend wird zur Bewertung ein zeitlich gemittelter Schallpegel, der so genannte Mittelungspegel, herangezogen. Der Mittelungspegel verringert sich beispielsweise um 3 dB, wenn die Einwirkzeit sich halbiert.

Der Mittelungspegel gibt allerdings keinen Aufschluss über den Zeitablauf, über die Spitzen und über die Ereignishäufigkeiten. Dies zeigt ein Beispiel aus dem Verkehrsbereich: Eine regelmäßig befahrene Straße kann den gleichen Mittelungspegel in einer Stunde besitzen wie der Standort an einer – ansonsten ruhigen – Bahntrasse, an dem (pro Stunde) ein einziger Zug in wenigen Sekunden vorbeifährt. Einzelne Geräuschspitzen werden also vom Mittelungspegel in besonderem Maße berücksichtigt und gehen durch das Mittelungsverfahren nicht unter.

Der Beurteilungspegel:

Der Beurteilungspegel wird wie der Mittelungspegel in dB(A) angegeben. In den Beurteilungspegel fließen besondere Störmerkmale der Geräusche ein. So gelten etwa für Straßen- und Schienenverkehrsgeräusche spezifische Regelungen: Anwohnerinnen und Anwohner von Kreuzungen und Einmündungen fühlen sich zum Beispiel durch Straßenverkehrsgeräusche mehr gestört als an freien Strecken. Dies ist nicht messbar, fließt aber durch einen Zuschlag von bis zu 3 dB(A) in den Mittelungspegel ein. Im Gegensatz dazu werden Schienenverkehrsgeräusche häufig als weniger störend wahrgenommen. Dies wird durch einen so genannten Schienenbonus von 5 dB(A) berücksichtigt, der vom Mittelungspegel abgezogen wird. Als Ergebnis ergibt sich der Beurteilungspegel.

Nach der TA Lärm wird der Beurteilungspegel für Anlagengeräusche (z.B. Geräusche von Fabriken, Gewerbebetrieben, Werkstätten, Verwaltungsgebäuden) aus dem Mittelungspegel über die 16 Tagesstunden (von 6 Uhr bis 22 Uhr) oder über die lauteste Nachtstunde (zwischen 22 Uhr und 6 Uhr) gebildet. Gegebenenfalls werden noch wirkungsgerechte Zuschläge für besondere Geräuschmerkmale (Ton-, Informations-, Impulshaltigkeit, Zuschlag für Tageszeiten mit erhöhter Empfindlichkeit) berücksichtigt.

Lärmmessung oder Lärmberechnung?

Schallpegel an einem Immissionspunkt können gemessen oder berechnet werden. Insbesondere bei Straßen- und Schienenlärm bildet die **Berechnung** von Lärmimmissionen die wesentliche Grundlage für die Lärmvorsorge und die Lärmsanierung sowie den Anspruch auf Lärminderungsmaßnahmen. Die **Lärmmessung** eignet sich hierfür nicht, da die Messung immer von den jeweils gerade vorherrschenden Randbedingungen abhängt (beispielsweise Witterungseinflüsse, Hintergrundgeräusche oder auch schwer erfassbare – auch längerfristige – zeitliche Schwankungen der Verkehrsstärke) und demzufolge immer nur Momentaufnahmen zulässt. Eine Lärmberechnung wird nach der 16. BImSchV ausdrücklich gefordert. Dort sind auch die Berechnungsgrundlagen zu finden. Die

Berechnungsverfahren sind so konzipiert, dass in nahezu allen Fällen die Ergebnisse von Vergleichsmessungen unter denen der Berechnung liegen. Es ist demnach gerechtfertigt, Vertrauen in die Berechnung zu haben und vorsichtig mit Messungen zu sein.

Einflussgrößen auf die Emission, die den Beurteilungspegel bestimmen, sind bei Berechnungen im Straßenverkehr die Verkehrsstärke, die Verkehrszusammensetzung, die zulässigen Höchstgeschwindigkeit, die Längsneigung der Straße (also die Steigung) sowie die Beschaffenheit der Straßenoberfläche. Dazu kommen noch weitere Einflussgrößen auf die Immission wie der Abstand, die Abschirmung und die Reflexion sowie die Berücksichtigung von Kreuzungen. Dies gilt sinngemäß auch für den Schienenverkehr.

Bei bestehenden Anlagen werden die Geräuschimmissionen gemessen, wenn der begründete Verdacht besteht, dass die Anforderungen der TA Lärm nicht eingehalten werden.“

Quelle: <http://www.bmub.bund.de/themen/luft-laerm-verkehr/laermschutz/laermschutz-im-ueberblick/laermmessung-laermberechnung/>

Das Büro RappTrans hat entsprechend den gesetzlichen Vorgaben die Lärmbelastungskarten für die oben erwähnten Straßen berechnet. Als Verkehrsdaten wurden dabei nicht die Zahlen der LUBW bzw. der Straßenverkehrszählung 2010 genommen, sondern die eigenen Erhebungsergebnisse der Straßenverkehrszählungen, die das Büro RappTrans für die Verkehrsuntersuchung Lörrach durchgeführt hatte. In Abstimmung mit dem MVI wurde dabei außerdem der Planfall „mit Zollfreier Straße“ zugrunde gelegt. Diese Daten aus dem Jahr 2012 wurden mit den Daten der LUBW abgeglichen. Vorhandener Lärmschutz (Lärmschutzwände, Lärmschutzwälle und Lärmschutzfenster) wurde ebenso berücksichtigt, wie die im Zusammenhang mit dem Bau der Zollfreien Straße im Bereich der südlichen Wiesentalstraße vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwälle, -wände, -fenster).

Die Ergebnisse sind in den Lärmbelastungskarten sowohl für L_{DEN} (gemittelter Wert aus Tag-, Abend- und Nachtwert) als auch für L_{NIGHT} (Nachtwert) dargestellt. Ausschnitte dieser Lärmbelastungskarten sind im beiliegenden Bericht enthalten, sie können außerdem auf der städtischen Homepage eingesehen werden. Auf der Grundlage dieser Lärmbelastungskarten wurden die Betroffenheitsanalysen errechnet und auch die Wirksamkeitsanalysen vorgenommen.

5.) Schienenverkehr

Aufgrund der hohen Zugverkehrsbelastung wurde in der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung auch eine Kartierung der Wiesentalbahn erforderlich. Da jedoch die Kartierungsergebnisse des Eisenbahnbundesamts nicht rechtzeitig vorlagen, musste die Kartierung und die Berechnung des Schienenverkehrslärms durch das Büro RappTrans vorgenommen werden. Während der Bearbeitung trat zum 2. Juli 2013 eine Änderung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) in Kraft. Damit wurden die Zuständigkeiten für die Erstellung von Lärmaktionsplänen an den bundeseigenen Haupteisenbahnstrecken neu geordnet: Ab dem 1. Januar 2015 ist das Eisenbahn-

Bundesamt (EBA) für die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplans für die Haupteisenbahnstrecken mit Maßnahmen in Bundeshoheit zuständig.

Aus diesem Grund sind im Lärmaktionsplan der Stadt Lörrach keine Maßnahmen für den Schienenverkehr enthalten. Erst nach Vorliegen des bundesweiten Lärmaktionsplans für die Schienenstrecken der DB AG wird zu entscheiden sein, ob weitere Maßnahmen von städtischer Seite vorgenommen bzw. ob die Realisierung von der Bahn eingefordert werden müssen.

6.) Betroffenheitsanalysen und Ermittlung von Lärmschwerpunkten

a) Allgemeine Informationen

Handlungsbedarf bzw. die Notwendigkeit von Maßnahmen ergibt sich aus den Betroffenheitsanalysen, die im Rahmen der Bearbeitung des Lärmaktionsplans durchgeführt wurden. Für diese Betroffenheitsanalysen wurde das Stadtgebiet in Rechengebiete aufgeteilt (Abb 12. im beiliegenden Bericht), entlang der kartierten Straßen wurde eine gebäudescharfe Ermittlung der Lärmsituation vorgenommen und die Anzahl der belasteten Personen festgestellt.

Aus dieser Berechnung, d.h. aus den entsprechenden kartographischen Darstellungen, lassen sich die Bereiche / Straßenabschnitte mit hohen Lärmbelastungen ablesen und die Anzahl betroffener Personen zuordnen. Aufgrund der angegebenen Lärmpegel lassen sich die Bereiche feststellen, die im Rahmen der Lärmaktionsplanung genauer untersucht werden müssen und in denen gegebenenfalls lärmindernde Maßnahmen erforderlich sind.

Wie eingangs schon erwähnt sind Lärmaktionspläne grundsätzlich für alle durch die LUBW von Gesetzes wegen kartierten Gebiete (Bundes- und Landesstraßen mit einem DTV von mehr als 8.200 Kfz/24h) vorzulegen, in denen Betroffene von Lärmpegeln $L_{DEN} > 65$ dB(A) (gemittelter Wert aus Tag-, Abend- und Nachtwert) oder $L_{NIGHT} > 55$ dB(A) (Nachtwert) nachgewiesen werden.

Ziel von Lärmaktionsplänen ist, die nachstehend genannten Auslösewerte nach Möglichkeit zu unterschreiten, die Bevölkerung vor einer Zunahme des Lärms zu schützen.

Konkrete Lärminderungsmaßnahmen sind für Gebiete vorzusehen mit Betroffenen $L_{DEN} > 65$ dB(A) oder $L_{NIGHT} > 55$ dB(A);

- dabei soll ein unverhältnismäßiger Aufwand für Lärmaktionspläne für wenige Betroffene vermieden werden;
- mit der Lärmaktionsplanung ist darauf hinzuwirken, die genannten Auslösewerte von $L_{DEN} > 65$ dB(A) oder $L_{NIGHT} > 55$ dB(A) nach Möglichkeit zu unterschreiten;
- **vordringlicher Handlungsbedarf besteht in Bereichen mit sehr hohen Lärmbelastungen ($L_{DEN} \geq 70$ dB(A) oder $L_{NIGHT} \geq 60$ dB(A)).**

Wie im Bericht von RappTrans aufgezeigt ist, werden verbindliche Auslösewerte nicht gesetzlich vorgegeben. Daraus ergibt sich, dass die Wahl der Auslösewerte in die Planungshoheit der Kommune fällt. Für den jetzt erarbeiteten Lärmaktionsplan hat sich die Verwaltung der Stadt Lörrach – entsprechend dem Kooperationserlass des MVI vom 23. März 2012 - entschieden, den Vorschlägen der Landesregierung für die Bestimmung der Auslösewerte zu folgen: L_{DEN} von 65 dB(A) und L_{NIGHT} von 55 dB(A).

Voraussetzung für die Realisierung von Maßnahmen zur Lärminderung liegen unter anderem vor, wenn die Tatbestandsvoraussetzungen des §45 Abs. 9 StVO erfüllt sind, d.h. wenn eine durch Lärm verursachte „Gefahrenlage“ besteht. Die Lärmschutz-Richtlinie-Straßenverkehr 2007 gibt Orientierungshilfe für die Prüfung des Vorliegens von Tatbestandsvoraussetzungen.

Im Kooperationserlass wird explizit darauf hingewiesen, dass bei der Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen zu beachten ist, dass **Maßnahmen zur Lärminderung insbesondere ab folgenden Werten (nach RLS-90) in Betracht kommen:**

70 dB (A) zwischen 6:00 und 22:00 Uhr (tagsüber)

60 dB (A) zwischen 22:00 und 6:00 Uhr (nachts)

In Gewerbegebieten erfolgt ein Zuschlag von 5 dB (A).

Bei Überschreiten dieser Werte um 3 dB (A) reduziert sich das Ermessen zur grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung der Maßnahmen zur Lärminderung.

Wenn beim L_{DEN} mindestens 65 dB(A) und beim L_{NIGHT} (Nachtwert) mindestens 55 dB(A) erreicht werden, wird von einem Lärmschwerpunkt gesprochen. Im Untersuchungsgebiet wurden 19 Lärmschwerpunkte aus dem Straßenverkehr ermittelt, diese sind in Tabelle 4 des Lärmaktionsplans beschrieben (S. 29).

Aus der Lärmkartierung des Schienenverkehrs sind insgesamt 8 Lärmschwerpunkte (Tabelle 7, S. 27) ermittelt worden, für diese werden aber – wie oben erwähnt – keine Lärminderungsmaßnahmen untersucht, da diese gegebenenfalls Bestandteil des bundesweiten Lärmaktionsplanes Schiene sind.

b) Betroffenheit in Lörrach

Im Ergebnis der Abwägung zwischen dem Lärminderungseffekt und der Höhe der Lärmbelastungen auf der einen Seite sowie gegensätzlichen Belangen (u.a. Verkehrsfunktion) auf der anderen Seite besteht Handlungsbedarf für Lärminderungsmaßnahmen an folgenden Straßen bzw. Straßenabschnitten (siehe S. 75 sowie Abb. 32, 33 und 34 auf den folgenden Seiten):

- Belchenstraße (L 141)
- Dammstraße
- Freiburger Straße (K 6354) zwischen Ende Wiesenbrücke und Haus Nr. 399

- Lörracher/Schopfheimer Straße (Ortsdurchfahrt Brombach) zwischen Franz-Ehret-Straße und Haus Lörracher Straße 29
- Wallbrunnstraße (L 141) zwischen Einmündung in die Belchenstraße und der Karl-Rolfus-Schule
- Eisenbahnstraße (K 6344) zwischen Kreisverkehr und Hauinger Straße

Geeignete Maßnahmen sind im weiteren Verfahren zu prüfen.

7.) 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. Zur möglichen Wirkung einzelner Maßnahmen ist bereits im 1. Entwurf des Lärmaktionsplans detailliert Stellung genommen worden (vgl. Anlage zur Vorlage 047 / 2014).

Im jetzt vorliegenden überarbeiteten Entwurf ist eine Vielzahl konkreter Vorschläge für Maßnahmen zur Lärminderung enthalten. Dabei wurde abgewogen, ob die 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 lärmindernder Fahrbahnbeläge erfordern einen hohen finanziellen, baulichen und logistischen Aufwand, die längerfristige Haltbarkeit ist noch nicht ausreichend belegt und nach spätestens 10 Jahren geht die lärmindernde Wirkung durch Schmutzeintrag verloren. Angesichts des geringen Geschwindigkeitsniveaus im Stadtverkehr ist die geräuschkämpfende Wirkung der Beläge verhältnismäßig gering. Nichtsdestotrotz soll die technische Entwicklung in diesem Bereich weiterverfolgt werden, um gegebenenfalls die positiven Effekte dieser Bauweisen nutzen zu können.

Der Bau von Lärmschutzwänden ist ebenfalls kostenintensiv und scheidet vor allem aufgrund nicht vorhandenen Platzes in dicht bebauten städtischen Straßen aus. Lärmschutzfenster und dergleichen erfordern hohe Investitionen. 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 Durchfahrtsverbote für den Schwerverkehr als Maßnahmen, die zeitnah sowie mit vertretbarem finanziellen und logistischem Aufwand umgesetzt werden können.

Um zu klären, inwieweit sich mit diesen Maßnahmen die gewünschten Lärminderungsziele erreichen lassen, wurden vom Büro RappTrans entsprechende Wirksamkeitsberechnungen in den jeweiligen Straßenabschnitten durchgeführt (vgl. Seite 71 -82).

Zu den Umweltauswirkungen von Maßnahmen gibt es in der Fachliteratur zum Teil divergierende Aussagen, die zum Teil unterstellen, dass Tempo 30 umweltschädlicher (= mehr CO₂-Ausstoß) ist, als Tempo 50. Andere Quellen relativieren diese Aussagen, in der Grundtendenz ist die lärmindernde Wirkung von Tempo 30 jedoch unbestritten.

Im Übrigen greift die Lärmaktionsplanung eine Reihe von Zielen auf, die der Gemeinderat schon vor Jahren verabschiedet hat, z.B. das Rahmenziel „Gesundes Lörrach“ in der Lokalen Agenda 2010 (Stichwort Gesundheitsvorsorge) und auch die Emissions-/Immissionsvermeidung - Staub, Lärm, E-Smog, Lichtverschmutzung ist ein Ziel der lokalen Agenda. Als Maßnahme wird dabei die Reduzierung des Verkehrslärms vorgeschlagen.

Ein weiteres Rahmenziel ist die Stärkung des Umweltbewusstseins und die Durchsetzung bestehender Regelungen sowie die Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Anlage von Schulwegen in beiden Richtungen und durch die Ausweisung von Wohnstraßen als Verkehrsberuhigte Bereiche (Z. 325 StVO).

8.) 2. Offenlage und förmliche Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

Der jetzt anstehende nächste Schritt der Lärmaktionsplanung ist die 2. Offenlage und die förmliche Beteiligung der Träger öffentlicher Belange. Dabei eingegangene Anregungen und Bedenken werden anschließend in den Lärmaktionsplan eingearbeitet. Außerdem wird es am 6. Februar 2015 eine Bürgerinformation zum Lärmaktionsplan geben.

9.) Abschluss des Verfahrens

Nach derzeitigem Stand ist vorgesehen, die abschließende Beschlussfassung und Genehmigung des Lärmaktionsplans durch den Gemeinderat im Juni 2015 vorzunehmen. Im Anschluss daran wird der Bericht zusammengefasst und der Landesanstalt für Umwelt, Naturschutz und Messungen in Karlsruhe übersandt. An der Verpflichtung zur Abgabe dieses Musterberichts wird deutlich, dass es sich hier um die Erfüllung eines gesetzlichen Auftrags handelt.

Das weitere Vorgehen beim Lärmaktionsplan ist dem in der Anlage beigefügten Zeitplan zu entnehmen. In fünf Jahren ist der erreichte Stand zu überprüfen und ein neuer Lärmaktionsplan zu erarbeiten.

Britta Staub-Abt
Fachbereichsleiterin