

Stellungnahmen der Öffentlichkeit zum förmlichen Beteiligungsverfahren

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
I	Allgemein	Bürger 1	E-Mail vom 29.01.2015	<p>In den Erörterungen zur Lärmbelastung vermissen wir die Einbeziehung des Hubschrauberlärms beim Kreiskrankenhaus. Bei jedem An- und Wegflug wird ein ohrenbetäubender Lärm erzeugt. Betroffen ist in erster Linie das Quartier Spitalstraße/Riesstraße/Tumringer Straße/Haagener Straße. Die Anflüge finden meistens von Osten her dicht über die Hausdächer der Tumringer Straße statt. Eine angeblich bestehende Maßgabe, die Anflüge vom Westen her über das tiefer gelegene Wohngebiet im Wölblin durchzuführen, wird so gut wie nie beachtet. An manchen Wochenenden und vor allem in den Urlaubs- und Reisezeiten häufen sich die Flüge. Oft sind es mehrere am Tag und in der Nacht.</p> <p>Neben der Lärmbelastung besteht natürlich permanent das Risiko einer Havarie. Hubschrauberabstürze bei Starts und Landungen können leider nicht vollkommen ausgeschlossen werden. Der Hubschrauberlandeplatz des Kreiskrankenhauses liegt besonders dicht an Wohngebieten. Eine Havarie würde eine Katastrophe bedeuten.</p>	<p>Die Einbeziehung des Hubschrauberlärms eines lokalen Krankenhauses in die Lärmaktionsplanung ist nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie nicht vorgesehen. Die EU-Umgebungslärmrichtlinie bezieht sich auf Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen. Die Stadt Lörrach ist für die Aufstellung eines Lärmaktionsplanes für das gesamte Hauptverkehrsstraßennetz (Landes-, Bundesstraßen und Autobahnen mit mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr) der Stadt zuständig. Freiwillig hat die Stadt diese Vorgabe auf ihr gesamtes Straßennetz unabhängig von der Klassifizierung ausgedehnt. Es werden alle Straßen mit mehr als 8.000 Kfz/24h untersucht.</p> <p>Eine Verlagerung des Hubschrauberlandeplatzes ist aufgrund der Verbindung zum Krankenhaus nicht möglich. Bezüglich der Anflugsituation wird die Stadtverwaltung bei der zuständigen Fachstelle nachfragen, ob es hier Alternativen gibt bzw. ob es Änderungen bzgl. der Regelungen gab.</p>
II.1	Allgemein	Bürger 2	E-Mail vom 03.02.2015	<p>Mein Vorschlag zum Lärmaktionsplan, Schwerpunkte Lärmreduzierung: Nicht mehr, sondern weniger Regulierung!</p> <p>Wir erinnern uns: Die Abschaltung der Ampel Brombacher Straße - Untereck, verdanken wir einem Schwertransport, dessentwegen die Ampel abgebaut werden musste. Danach konnte jedermann sofort feststellen, dass der Verkehr ohne diese Ampel besser lief. Fußgängerampel beibehalten war i.O. Hier sieht man aber, dass oft weniger besser ist. Deshalb gilt unser besonderer Dank diesem Schwertransport. :-)</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
II.2				<p><u>Freiburger Straße und Dammstraße:</u> Verkehr auf 50 km/h verlangsamen mit 50er-Blitzern. Dann ist 50 gewährleistet. Lärmberechnung könnte dann überdacht werden. Eine Reduzierung um 1-2db(A) ist da bestimmt drin, und schon wäre die Berechnung unter 72 db(A).</p>	<p>Die Berechnung des Umgebungslärms basiert gemäß den rechtlichen Vorgaben (VBUS) auf der <u>zulässigen</u> Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. An den Berechnungsergebnissen würde sich somit nichts ändern. Eine konsequente Überwachung der zulässigen Geschwindigkeit mit stationären oder mobilen Messanlagen wird seitens der Stadt generell befürwortet und als unterstützende Maßnahme zur Lärminderung angesehen.</p>
II.3				<p><u>Belchenstraße:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Aufhebung der Sperrung Bergstraße, Richtung Süd an Kreuzung Wallbrunnstraße. 	<p>Fragestellungen der innerstädtischen Verkehrskonzeption sind nicht Gegenstand eines Lärmaktionsplanes.</p>
II.4				<ul style="list-style-type: none"> - Dadurch würde das Abfließen des Verkehrs auch aus der Belchenstraße erleichtert, da in der Wartezeit der Linksabbieger aus Belchenstr. bei der Kreuzung Berg-Kreuz-Wallbrunnstraße ein Anteil daraus aus der Bergstraße abfließen könnte. Eine Bergstraße als Fahrradstraße würde den Verkehr noch mehr kanalisieren. 	<p>Solche Fragestellungen können nur über eine Leistungsuntersuchung beantwortet werden. Ansonsten vgl. Wertung zu I.3.</p>
II.5				<ul style="list-style-type: none"> - Die Aufhebung der Sperrung Bergstraße von der Hunnenstraße bis Wallbrunnstraße könnte einen wesentlichen Teil des Verkehrs von der Belchenstraße aufnehmen und an der Ampel ableiten in Richtung Süden und Osten. Das wäre natürlich sehr zum Leidwesen von Herrn Stadtrat Wernthaler, der davon direkt betroffen wäre als Anwohner. Aber wer gar keinen Lärm will, soll auf Land ziehen. 	<p>Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen als Mittel der Lärmbekämpfung scheiden grundsätzlich dort aus „wo sie die Verhältnisse nur um den Preis bessern können, dass an anderer Stelle neue Unzuträglichkeiten auftreten, die im Ergebnis zu einer verschlechterten Gesamtbilanz führen, etwa (...) im Hinblick auf eintretende Änderungen von Verkehrsströmen noch gravierendere Lärmbeeinträchtigungen von Anliegern anderer Straßen zur Folge haben.“ (BVerwG, Urt. v. 04.06.1986, 7 C 76/84, juris, Rn. 13.) Lärmmehr-</p>

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
II.6				<ul style="list-style-type: none"> - Warum soll auslaufender Verkehr Richtung Hünerberg nicht auch aus der Hangstraße abfließen? - Warum ist diese eine Anliegerstraße? "Wegen des desolaten Zustandes"! - Anwohner des Hünerberges (u.a. Holzgasse, Hünerbergweg) müssten dann nicht über die Wallbrunnstraße heimkehren, wenn die Hangstraße keine Anliegerstraße wäre. 	<p>belastungen von mehr als 1 dB(A) werden als relevant eingestuft. Zudem hat eine Verkehrsverteilung auf mehrere Straßen im Allgemeinen eine Erhöhung der Betroffenheiten in der Summe zur Folge.</p> <p>Fragen der Verkehrskonzeption / Verkehrssicherheit sind nicht Bestandteil des Lärmaktionsplanes. Diese Stellungnahmen werden gesondert geprüft.</p>
II.7				<ul style="list-style-type: none"> - Warum wird hier die Anliegerregel mit 5 Mann / Frau kontrolliert, und in der Grabenstraße NIE. 	<p>Bei durchgeführten Kontrollen konnte die überwiegende Mehrheit ein Anliegen nachweisen. Anlieger müssen nicht in der Straße wohnen.</p>
II.8				<p><u>Ortsdurchfahrt Brombach:</u> Abbau der Ampel zum Recycling Center:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fahrer die vom Hasenloch zum Recyclinghof links abbiegen möchten, weiterleiten bis zum Kreisel Brombacher Straße, dann zurück zum Center. 	<p>Keine originäre Maßnahme zur Lärminderung.</p>
II.9				<ul style="list-style-type: none"> - Auswärts Richtung Schopfheim fahrende Fahrzeugführer von der Brombacher Straße könnten dann die B317 auch wieder besser nutzen um aus der Stadt heraus zu kommen. Derzeit ist es einfacher die Ortsdurchfahrt zu nutzen. Abfließender PKW-Verkehr vom Recyclinghof könnte dann auch wieder über einen "renovierten" Haagensteg geleitet werden. 	<p>Vgl. Wertung zu II.8.</p>

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
II.10				<ul style="list-style-type: none"> - Auch Bauhaus Kunden aus der Innenstadt würden dann eher die Ortsdurchfahrt bis Eisenbahnstraße meiden und die B317 bis Abfahrt Haagen nutzen. 2. Spur für Rechtsabbieger vom Kreisel kommend bei Bahnunterführung wäre zu überdenken. 	Vgl. Wertung zu II.8.
II.11				<p><u>Wallbrunnstraße:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Abbau der 30 Schilder 	Die Einrichtung von Tempo 30 geht auf die Ergebnisse der Lärmkartierung zurück. Eine anschließend durchgeführte Wirkungsanalyse zeigte, dass die Lärmbelastung um bis zu 2,4 dB(A) gesenkt werden kann. Ohne eine Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit ist kurzfristig mit keiner Verbesserung der Lärmsituation in der Wallbrunnstraße zu rechnen.
II.12				<ul style="list-style-type: none"> - Ampel und Blitzer mit 50 Blitz belassen, 	Wird zur Kenntnis genommen.
II.13				<ul style="list-style-type: none"> - Dafür 30er Schilder abbauen. Wenn ALLE 50 fahren, müsste im Lärmgutachten wieder neu gerechnet werden. 2dbA Reduzierung wären dann bestimmt drin und die Schwelle für Maßnahmen dann bereits unterschritten. 	Dies ändert nichts an den Lärmberechnungen (vgl. Wertung zu I.2)! Wenn von einem nicht einhalten der zulässigen Geschwindigkeit ausgegangen werden muss, ist die tatsächliche Lärmbelastung höher als in den Lärmkarten ausgewiesen.
II.14				<ul style="list-style-type: none"> - Tempo 30 wird bis jetzt talwärts ohnehin nicht korrekt aufgehoben, da bei Tempobegrenzung mittels Tempo 30 Schild ohne Zonenhinweis diese auch klar erkennbar an jeder Straßeneinmündung wiederholt werden muss, was jedoch unterlassen wird. Somit endet Tempo 30 an der nächsten Straßen Einmündung-Einmündung Hünerbergweg. 	Ein Streckenverbot endet nach StVO entgegen oft weit verbreiteter Meinung nicht automatisch an der nächsten Kreuzung oder Einmündung, sondern grundsätzlich erst, wenn es durch ein entsprechendes Aufhebungszeichen aufgehoben wird. Dies wird auch durch die aktuelle Rechtsprechung (z.B. OLG Hamm 2 Ss OWi 524/01) gestützt. In Kombination mit einem Zusatzzeichen gilt das Verbot solange bis die angezeigte Gefahr zweifelsfrei nicht mehr ergibt. Eine angezeigte Geschwindigkeitsbegrenzung endet auch

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
II.15				<ul style="list-style-type: none"> - Wallbrunnstraße vom Hünerbergweg bis Ampelkreuzung Lasser ist jetzt bereits Tempo 50 rechtskräftig. Wozu dann das Schild "Ende 30" am Wallbrunneck (linke Straßenseite)" 	<p>dann, wenn es durch eine erneute Begrenzung ersetzt wird.</p> <p>Vgl. Wertung zu II.14.</p>
II.16				<ul style="list-style-type: none"> - Nur bei 30-Zonen ist eine Wiederholung nicht erforderlich. Die Wallbrunnstraße ist keine 30er Zone sondern 30er Beschränkung. 	Vgl. Wertung zu II.14. Ein Streckenverbot gilt auf einer Strecke, eine Zonenbeschränkung gilt in einer Zone (mehrere Strecken).
II.17				<ul style="list-style-type: none"> - Wer erinnert sich noch an die Brummis, die vor dem Autobahnbau durch Lörrach fahren? 	Wird zur Kenntnis genommen.
II.18				Eisenbahnstraße: Ist da Haagen gemeint??? <u>Bahnhofstraße/ Busbahnhof</u> oder wirklich <u>Eisenbahnstraße</u> (Haagen):	Es ist die Eisenbahnstraße in Haagen gemeint.
II.19				<ul style="list-style-type: none"> - Aufhebung der Sackgasse Palmstraße. 	Fragestellungen der innerstädtischen Verkehrskonzeption sind nicht Gegenstand eines Lärmaktionsplanes.
II.20				<ul style="list-style-type: none"> - Die Sackgassenregelung in der Palmstraße bewirkt keine Reduzierung des Fahrzeugaufkommens, sondern im Gegensatz eine Verdoppelung der Fahrzeugaufkommens, denn jeder der rein fährt, muss auch wieder auf dem gleichen Weg herausfahren. 	Diese Annahme setzt voraus, dass der gesamte vorhergehende Durchgangsverkehr weiterhin in der Palmstraße verbleibt, was nicht korrekt ist.
II.21				<ul style="list-style-type: none"> - Könnte von der Palmstraße wieder durchgefahren werden über das kurze Stück Turmstraße, wäre auch der Abfluss gewährleistet. 	In diesem Bereich sind keine Leistungsfähigkeitsprobleme vorhanden.

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
II.22				<ul style="list-style-type: none"> - Außerdem könnte dadurch auch die Lärmbelastung am oberen Ende der Bahnhofstraße reduziert werden, denn es müsste dann kein Umweg mehr von 1km zur Palmstraße gefahren werden über die Beschilderung folgend Geschäfte Palmstraße. 	Eine durch die Sperrung der Palmstraße verbundene Lärmmehrbelastung auf der Bahnhofstraße ist vernachlässigbar.
II.23				<ul style="list-style-type: none"> - Die Anliegerregel in der Grabenstraße wird ja ohnehin nie kontrolliert, da hätte ja jeder eine Ausrede in einem Geschäft einkaufen zu wollen. 	Vgl. Wertung II.7.
II.24				<ul style="list-style-type: none"> - Grabenstraße: Umwandlung des auch mit freiwilligen Geldern der Anliegergeschäften gebauten Parkverbotstreifen in den ursprünglich geplanten Kurzparkstreifen für Geschäftsbesucher. Die jetzige Duldung beim Vorlegen eines Kassenbeleges, um aus Parkverbot ein Kurzparken ohne Knöllchen zu machen ist ohnehin eine Regelung nach Gutsherrenart. 	Keine originäre Maßnahme zur Lärminderung.
II.25				<ul style="list-style-type: none"> - Zitat Wikipedia: Das Parkverbot ist in Deutschland nach der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) mittels Verkehrszeichen und nach § 12 StVO geregelt. Dort ist auch das Parken definiert: „Wer sein Fahrzeug verlässt oder länger als drei Minuten hält, der parkt.“ Überall, wo ein Haltverbot angeordnet ist, darf auch nicht geparkt werden. 	Wird zur Kenntnis genommen.
II.26				<p>Meine Forderung in der <u>Grabenstraße</u>:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wiedereinführung einer Kurzzeitparkregel, z.B. 15 Minuten. 	Keine originäre Maßnahme zur Lärminderung.

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
II.27				<ul style="list-style-type: none"> - Aufhebung der ohnehin von fast niemandem beachteten Anliegerregel. <p>Bei all den Bemühungen den Verkehr zu reduzieren sollte auch einmal die Frage gestellt und beantwortet werden:</p>	Fragestellungen der innerstädtischen Verkehrskonzeption sind nicht Gegenstand eines Lärmaktionsplanes.
II.28				<ul style="list-style-type: none"> - Was ist denn Verkehrsreduzierung? <ul style="list-style-type: none"> o Reduzierung der vorhandenen PKW die sich in einer Straße bewegen, oder o Reduzierung der gefahrenen Km durch Deregulierung und gleichmäßigere Verteilung auf die vorhandenen Straßen, statt zu kanalisieren auf wenige Straßen. 	Es gibt keine allgemeinverbindliche Begriffsdefinition. Im Allgemeinen wird der Begriff für eine Reduzierung der Verkehrsleistung in einer Straße oder einem Gebiet verwendet.
II.29				Bei der diskutierten Lärmbelastung sollte auch beachtet werden, dass alle Gegenmaßnahmen dauerhaft und an 24 Stunden eines Tages gelten.	Maßnahmen können sich beispielsweise auch ausschließlich auf die Nachtzeit beziehen.
II.30				Die Belastung aber nicht nur tageszeitlich abhängig ist, sondern speziell in Lörrach auch abhängig vom Schweizerfranken. Nichts ist für die Ewigkeit, weder der Kurs des Schweizer Franken noch die Mehrwertsteuererstattung.	Die Verkehrsplanung und das Verkehrsrecht haben grundsätzlich nichts mit den währungspolitischen Entscheidungen anderer Staaten zu tun. Sich verändernde Verkehrsbelastungen werden im Zuge des alle 5 Jahre stattfindenden Aktualisierung des Lärmaktionsplans miteinbezogen.
II.31				Im Übrigen möchte ich bemerken, dass Lörrach bereits jetzt eine wunderbare Fahrrad freundliche Stadt ist. Nur nicht am "Critical mass - Tag". Da werden einige Radfahrer zu "autophoben-Radfahrern", bzw. da zeigen sie, dass sie es sind!	Wird zur Kenntnis genommen.
III.1	Allgemein	Bürger 3	11.02.2015	Anbei meine Stellungnahme zum Lärmaktionsplan im Rahmen der Offenlage: Lärm macht krank. Immer mehr Menschen wollen	Wird zur Kenntnis genommen.

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
III.2				<p>den Verkehrslärm nicht mehr hinnehmen. Anwohner der Wallbrunnstraße, der Freiburger Straße in Tumringen, in der Basler Straße zwischen Grenze und Schillerstraße und auch der Ortsdurchfahrt in Brombach fordern schon länger eine Reduktion des Autolärms.</p> <p>Das Planungsbüro Rapp Trans AG hat in seinem Gutachten für alle Straßen, auf denen mindestens 8000 Fahrzeuge pro Tag (fahren, den Lärm berechnet und die Anzahl der betroffenen Anwohner ermittelt. Neben den o.g. Straßen haben auch die Belchenstraße und Dammstraße eine sehr hohe Lärmbelastung. Hier besteht vordringlicher Handlungsbedarf.</p>	Wird zur Kenntnis genommen.
III.3				<p>Der Lärmaktionsplan sieht als günstigste und sofort umsetzbare Maßnahme auf diesen Straßen eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 vor. Daher muss in allen bezeichneten Straßen, auch der Basler Straße, eine entsprechende Geschwindigkeitsbeschränkung eingeführt werden.</p>	Die Einrichtung von Geschwindigkeitsbegrenzungen stellt eine günstige und kurzfristig zu realisierende Maßnahme dar. Allerdings müssen auch die rechtlichen Vorgaben beachtet werden.
III.4				<p>Die Sorge um die Gesundheit und Sicherheit der Anwohner an sehr stark belasteten Straßen verlangt sofortiges Handeln. Die Stadt und die politischen Gremien sind hier in der Pflicht. Es ist ein rasches Umsetzen der vorgeschlagenen Maßnahmen erforderlich.</p>	Wird zur Kenntnis genommen. Eine rasche Umsetzung der Maßnahmen wird angestrebt.
III.5				<p>Die Stadtverwaltung ist nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz und einem Erlass der Landesregierung ab sogenannten Auslösewerten (70dB bzw. 60dB) gezwungen zu handeln.</p>	Bei den genannten Werten handelt es sich um die sog. Maßnahmenwerte. Das sind Werte ab denen straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen in Betracht kommen. Die Auslösewerte liegen darunter (65/55 dB(A)).
III.6				<p>Ich fände es gut, wenn auf der Internetseite zum Lärmaktionsplan der Stadt klar angegeben wer-</p>	Wird zur Kenntnis genommen.

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
				den würde, an welche Adresse die Stellungnahmen geschickt werden sollen	
IV.1	Allgemein	Bürger 4	13.02.2015	Stellungnahme zum Lärmaktionsplan OT Hauingen: Die Verkehrsverlagerung nach Hauingen, durch die 30 km/h Zone und das LKW-Durchgangsverbot in der Durchgangsstraße im OT Brombach ist durch eine aktuelle Verkehrszählung in Hauingen zu überprüfen.	Es handelt sich bei der Geschwindigkeitsbegrenzung um keine Tempo 30 - Zone, sondern um ein sogenanntes "Streckenverbot" (StVO-Zeichen 274). Aufgrund der geringen Zeitverluste in Brombach ist eine wahrnehmbare Verkehrsverlagerung nach Hauingen außerhalb der B317 sehr unwahrscheinlich. Dennoch sollte dies spätestens im Rahmen des Monitorings überprüft.
IV.2				Der Verkehrslärm der B 317 Neu und des "Hauinger -Trog" hat leider kein Eingang in den Lärmaktionsplan gefunden obwohl das Verkehrsaufkommen und der Lärm durch die B 317 sehr stark ausgeprägt ist.	Die B317 im Bereich Hauingen wurde im Lärmaktionsplan untersucht. Ein Lärmschwerpunkt konnte nicht festgestellt werden, da die Anzahl der Betroffenen über den Auslösewerten zu gering war.
IV.3				Der ÖPNV-Busverkehr für den OT Hauingen ist weiter zu verbessern z.B. Fahrplanverbesserungen und Einbindung des Ostteiles von Hauingen.	Der Busverkehr in Hauingen wird im Rahmen des Gutachtens zum Stadtbusverkehr thematisiert. Das Gutachten liegt voraussichtlich im Herbst 2015 vor.
V.1	Allgemein	Bürger 5	17.02.2015 per E-Mail	Beim Lesen von Pressemeldungen zum obigen Thema fällt mir auf, dass einige besonders laute Bürger entweder unsinnige u. unqualifizierte Argumente vorbringen (weniger Feinstaub u. weniger Lärm bei Tempo 50 statt 30) oder überhaupt nicht in belasteten Zonen wohnen.	Wird zur Kenntnis genommen.
V.2				Ich habe mir die Mühe gemacht, das an Hand von zitierten Genossen zweier Parteien (CDU u. Freie Wähler) nachzuprüfen. Für Leute, die unter Lärm leiden, ist es ein Schlag ins Gesicht, deren Kommentare lesen zu müssen. Deshalb schlage	In dem Verfahren zur Öffentlichkeitsbeteiligung hat grundsätzlich jeder Lössbacher Bürger (egal welcher Parteizugehörigkeit) das Recht eine Stellungnahme abzugeben. Diese Stellungnahmen werden im weiteren Verfahren anschließend

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
V.3				<p>ich vor, dass nur Meinungen berücksichtigt werden, deren Vertreter ihre Wohnadresse bekannt geben.</p> <p>Des Weiteren wäre es für manche dieser Schreihälse hilfreich aufzuzeigen, wie klein die Zeitdifferenzen für verschiedene Strecken sind, ob man nun Tempo 50 oder 30 fährt. Vielleicht können Sie da etwas lenkend eingreifen. Demokratie ist schön u. gut, aber bei Lärmbekämpfung handelt es sich um eine gesundheitliche Maßnahme, die nicht über Abstimmung geregelt werden kann.</p>	<p>fachlich bewertet.</p> <p>In Kapitel 2.7.2.1 des Entwurfs zum Lärmaktionsplan werden die entstehenden Zeitverluste in den einzelnen Straßen zum Teil benannt. Im endgültigen Plan werden die entstehenden Zeitverluste nochmals verdeutlicht.</p>
VI.1	Allgemein	Freie Wähler Lörrach	24.02.2015	<p>Stellungnahme der Freien Wähler zum Lärmaktionsplan in Offenlage (Bürgerbeteiligungsverfahren)</p> <p>Die 2. Offenlage des Lärmaktionsplans bietet der Bevölkerung die Möglichkeit sich in den laufenden Prozess einzubringen. Die Gemeinderäte der Freien Wähler Lörrach nehmen zu einigen Sachverhalten Stellung und stellen dazu Fragen.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen. Auch in der 1. Offenlage des Lärmaktionsplanes gab es die Möglichkeit einer Stellungnahme für die Bürgerinnen und Bürger. Leider haben sich nur wenige daran beteiligt.</p>
VI.2				<p>Ziel der EU-Umgebungsrichtlinie (Umgebungs-lärmRL) ist die Lärmbelastung zu senken und ruhige Gebiete vor einer künftigen Verlärmung zu schützen (siehe Punkt 1.4 des Gutachtens). Ein Instrument ist die Lärmaktionsplanung, die mit Hilfe nationalen Rechts über das Bundesimmissionschutzgesetz (BImSchG) umgesetzt werden soll.</p> <p>Fragen:</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
VI.3				<p>a) In Lörracher Wohngebieten wurden zu Recht 30er-Zonen eingerichtet, um die Fahrzeuge möglichst aus den Wohngebieten herauszuhalten um den Lärm zu reduzieren. Die Fahrzeuge sollen auf Hauptstraßen, sowie Ein- und Ausfallstraßen verlagert und gebündelt werden. Wenn nun auch</p>	<p>Verkehrsverlagerungen werden immer wieder befürchtet. Im Rahmen der Abwägung wird dieser Aspekt geprüft. Im Allgemeinen kann das in Einzelfällen möglich sein, in Lörrach ist dies nicht zu befürchten. Es handelt sich nicht um die Einführung von Tempo 30-Zonen. Die Strecken bleiben</p>

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VI.4				<p>auf diesen Straßen eine 30er Geschwindigkeit eingeführt wird, werden dann die Wohngebiete wieder mehr Fahrzeuge (u.a. Schleichverkehr) verkraften müssen? Gibt es bei Tempo 30 nicht vermehrt Stop-and-go-Verkehr?</p> <p>b) In der Wallbrunnstraße wurde das Reitter-Areal (Gewerbegebiet) in Wohngebiet umgewandelt. Wurden dem damaligen Bauträger Pöpperl aus Freiburg bei der Baugenehmigung hinsichtlich Lärmschutz (Fenster, Dämmung etc.) Auflagen gemacht? Ist die Stadt Lörrach bei den Baugenehmigungen Risiken eingegangen und muss nun für Lärmschutz sorgen?</p>	<p>vorfahrtberechtigt.</p> <p>Die Leistungsfähigkeit eines städtischen Straßennetzes wird von den Knotenpunkten und nicht von der gefahrenen Geschwindigkeit bestimmt. Befürchtungen, dass Tempo 30 zu Stau führt sind fachlich unbegründet. (vgl. Topp, Hartmut: Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen mit Wohnnutzung; Straßenverkehrstechnik Heft 1/2014, S. 23 ff.)</p> <p>In den Baugenehmigungen des Reitter-Areals sind keine Lärmschutz-Hinweise enthalten. Nur beim neuen Gebäude Scherrbrunnenweg 2 auf der nördlichen Seite der Wallbrunnstraße enthält die Baugenehmigung einen Hinweis auf passive Schallschutzmaßnahmen.</p>
VI.5				<p>c) In der Regel sind viele Menschen zu Tageszeiten am Arbeitsplatz anzutreffen. Wäre es nicht sinnvoll zeitliche Beschränkungen (z.B. von 22.00 Uhr - 6.00 Uhr) zu nutzen? Wann brauchen die Menschen tatsächlich Ruhe?</p>	<p>Am Tag, 6.00 – 22.00 liegen die Maßnahmenwerte, ab denen Straßenverkehrs rechtliche Beschränkungen möglich bzw. sinnvoll sind um 10 dB(A) höher als in der Nacht.</p>
VI.6				<p>d) Im Gutachten wird die Reduzierung des Lärms von 50km/h auf 30km/h ausgerechnet. Erwähnt wird eine Halbierung des Verkehrsaufkommens. Würde eine Reduzierung auf 40km/h nicht ebenso ausreichen um auf die unteren Grenzwerte zu kommen (dann gäbe es keinen vorrangigen Handlungsbedarf)? Diese Zahlen sollten vom Gutachter nachgeliefert werden.</p>	<p>Eine Reduzierung der Lärmbelastung von 3 dB(A) entspricht einer Halbierung des Verkehrsaufkommens. Tempo 30 bewirkt eine Lärmreduzierung von rund 2,5 dB(A). Die Reduzierung von 50 auf 40 km/h bewirkt eine nur minimale Lärmreduzierung von ungefähr 1,2 dB(A). Dies liegt nur minimal oberhalb der Wahrnehmbarkeitsschwelle (= 1 dB(A)). Tempo 40 stellen zumeist nur Kompromisslösungen dar, sind aber lärmtechnisch nicht zielführend und werden vom Regierungspräsidium als Lärmschutzmaßnahme abgelehnt.</p>

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VI.7				e) Im Lärmaktionsplan wird nur der untere Bereich bis zum Scherrbrunnenweg als zwingende Lärmreduzierungsmaßnahme angesehen. Warum wurde dieser bis zum Ufhabiweg ausgedehnt?	Aus verkehrlichen Gründen (Verkehrssicherheit u.a.) wurde eine Ausweitung der Geschwindigkeitsregelung auf die gesamte Ortsdurchfahrt angeregt.
VI.8				f) Gibt es Auswertungen, wie sich die Reduzierung von 50km/h auf 30 km/h auf die Immissions-schadstoffe (Feinstaub) auswirkt und ist diese Schädigung nicht höher einzustufen, wie das Gesundheitsproblem in Bezug auf Lärm? Kann es sein, dass die Reduzierung der Geschwindigkeit nicht zu einer Verstetigung des Verkehrs führt? Frau Staatssekretätin Gerda Splett hat dies bei ihrem Besuch in Lörrach nicht ausschließen können und festgehalten: Nur wenn durch das Tempolimit eine Verstetigung des Verkehrsflusses erreicht wird, führt dies in der Regel auch zur Reduzierung der Emissionen.	Bei Konstantfahrt sind die Luftschadstoffemissionen bei Tempo 30 ungünstiger als bei Tempo 50. Jedoch sind die Beschleunigungsanteile bei Tempo 30 geringer, was die Nachteile bei Konstantfahrt wieder ausgleicht. Für die Luftqualität kann Tempo 30 im Vergleich zu Tempo 50 im Mittel relativ neutral bewertet werden. Die Geschwindigkeitsreduzierung führt in der Regel auch zu einer Verstetigung des Fahrverlaufs mit reduzierten Brems- und Beschleunigungsanteilen. (vgl. <i>Topp, Hartmut: Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen mit Wohnnutzung; Straßenverkehrstechnik Heft 1/2014, S. 23 ff.</i>)
VI.9				g) Wären Maßnahmen in Bezug auf Geschwindigkeitsreduzierungen nicht auch mit Hilfe von abwechselnden Fahrbahnverringierungen zu erreichen?	Fahrbahnversätze bzw. –einengungen stellen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in Tempo 30-Zonen dar. Sie sind für Hauptverkehrsstraßen wenig geeignet. Als bauliche Maßnahme zur Geschwindigkeitsdämpfung kommen in Hauptverkehrsstraßen vorrangig Versätze mit Mittelinseln in Frage. Auf die Belange des Linienbusverkehrs ist bei baulichen Maßnahmen besonders Rücksicht zu nehmen. Mit Hilfe von geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen (s.o.) wird eine bessere Einhaltung der vorgeschriebenen Geschwindigkeit angestrebt. Die Berechnung des Umgebungslärms basiert gemäß den rechtlichen Vorgaben (VBUS) auf der <u>zulässigen</u> Höchstgeschwindigkeit. An den Berechnungsergebnissen würde sich somit nichts ändern. Wenn von einem nicht einhalten der zulässigen Geschwindigkeit ausgegangen werden

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VI.10				h) Ist in naher Zukunft zu erwarten, dass sich die Hauseigentümer mit eigenen Lärmschutzmaßnahmen auseinandersetzen müssen?	muss, ist die tatsächliche Lärmbelastung ungleich höher als in den Lärmkarten ausgewiesen. Der Lärmaktionsplan nach der UmgebungslärmRL soll den Umgebungslärm im Freien betrachten und mindern. Passive Lärmschutzmaßnahmen, die nur zu einer Minderung innerhalb von Gebäuden führen, sind daher die am wenigsten geeigneten Mittel, um dem Auftrag der UmgebungslärmRL gerecht zu werden.
VI.11				i) Was versteht man unter einer „großen Zahl von Betroffenen“ in einem bestimmten Straßenabschnitt? Sind hier möglicherweise nicht andere Interessen der Stadt wichtiger (z.B. Verlust von Kaufkraftpotential)	Belange Dritter werden im Rahmen der Abwägung der Maßnahmen geprüft. Die Anzahl der Betroffenen ist im Vergleich zu anderen Lärmaktionsplänen mit Maßnahmen, in Lörrach hoch.
VI.12				j) Maßnahmen wie Flüsterasphalt wurden meist aus Kostengründen gleich verworfen, obwohl sie von Fachleuten als wirkungsvoller wie Tempo 30 eingestuft werden. Wie hoch wären die Kosten, wenn an den in Betracht kommenden Straßenabschnitten der Ein- und Ausfallstraßen Flüsterasphalt eingebaut werden würde?	Der Einbau eines Lärmoptimierten Asphalt ist aus wirtschaftlichen Gründen erst im Zuge eines routinemäßigen Austausches der vorhandenen Fahrbahndecke denkbar. Bei einem sofortigen Austausch wäre mit hohen Kosten für Stadt zu rechnen.
VI.13				Abschließend darf man nun gespannt sein, was das Bürgerbeteiligungsverfahren bringen wird. Bürger können also Anregungen und Bedenken zum Entwurf einbringen. Inwieweit diese aber berücksichtigt werden, darüber kann nun spekuliert werden. Parallel findet eine Behördenbeteiligung statt. Zumindest teilt OB Lutz mit: Die Eingaben werden nach Ende der Frist (13.03.15) ausgewertet und im Lärmaktionsplan eingearbeitet.	Im Rahmen der Bürgerbeteiligung werden die Anregungen und Stellungnahmen der Bürger gesammelt und anschließend unter <u>fachlichen</u> Gesichtspunkten gewertet. Bei der Bearbeitung des Lärmaktionsplanes sind sowohl fachliche Aspekte, als auch rechtliche Vorgaben zu berücksichtigen. Es kann deswegen nicht jede Anregung bei der Bearbeitung berücksichtigt werden. Das Ziel des Lärmaktionsplanes (Lärmminde- rung!) darf nicht außer Acht gelassen werden. Anregungen die die Verkehrssicherheit betreffen sowie Verkehrskonzeptionelle Aspekte können deshalb nur als Synergieeffekte von Lärmminde- rungsmaßnahmen Berücksichtigung finden.

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VII.1	Allgemein	Bürger 6	25.02.2015	ich nehme Bezug auf den Artikel in der Badischen Zeitung wo es u.a. um Lärmschutzaktionen und -Pläne ging. In diesem Artikel war die Rede davon, dass man nur etwas von Befürwortern, nicht aber von Gegnern hört. Deshalb nun mein Brief an Sie.	Wird zur Kenntnis genommen.
VII.2				Ich bin ein echter Lörrach, geboren 1986 in Lörrach und aufgewachsen in der Wallbrunnstraße. 2001 mit 15 Jahren bin ich nach Hauingen gezogen, dann noch einmal innerhalb Hauingen in die erste eigene Wohnung und nun im Mai 2014 in meine neue Eigentumswohnung, ganz weit oben auf dem schönen Salzert.	Wird zur Kenntnis genommen.
VII.3				Ich lebe also mein ganzes Leben, nun fast schon drei Jahrzehnte hier in Lörrach. Zusammen mit meinem Vater bin ich Inhaber einer Firma für Gastrotechnik in Hauingen. Deshalb bin ich beruflich nahezu täglich u.a. in Lörrach mit meinem Transporter unterwegs. Privat sowieso jeden Tag.	Wird zur Kenntnis genommen.
VII.4				Ich kümmere mich im technischen Außendienst um unsere Kunden. Mit Stolz kann ich sagen, dass etwa 70% der Lörracher Gasthäuser dazu zählen. Aus diesem Grunde bin ich jährlich ca. 40.000 km mit dem Auto unterwegs, einen großen Teil davon, sicherlich die Hälfte, nur innerhalb Lörrach und Teilorte.	Wird zur Kenntnis genommen.
VII.5				Warum ich Ihnen das alles schreibe? Ich vermute, dass ich aus diesem Grunde über eine gewisse Erfahrung verfüge, was die Verkehrssituation in Lörrach angeht. Ich bin täglich in Lörrach unterwegs, ich bin auch einer derer, die aus geschäftlichen Gründen fast täglich durch die Fußgängerzone fahren um bei meinen Kunden	Wird zur Kenntnis genommen.

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VII.6				<p>Aufträge auszuführen oder sie mit Verbrauchsmaterialien zu beliefern. Ich bin aufgewachsen in der seit einiger Zeit stark diskutierten Wallbrunnstraße. Ich denke, dass dies vielleicht gut zu wissen ist.</p>	<p>Es geht hier nicht um ein „ruhiges Wohnen“. Dies wird an den genannten Straßen niemals möglich sein. Ziel des Lärmaktionsplans ist die Abwehr von unzumutbaren Gesundheitsgefahren.</p>
VII.7			<p>Leider habe ich sowohl beim fahren in Lörrach, als auch beim Lesen diverser Artikel immer wieder das Gefühl, dass diese Erfahrung den meisten Politiker und Städteplanern in Lörrach fehlt. Mir kommen da immer wieder zu aller erst gewisse Fragen in den Sinn. So z.B. wieso Menschen, die ruhig wohnen wollen, sich ausgerechnet Straßen aussuchen wo dies nicht möglich ist, und auch diese drei Jahrzehnte nie möglich war. Basler Straße, Wallbrunnstraße, Brombacher Straße, Tumringer Straße, Autobahn A98, Schopfheimer Straße,...</p>		
VII.8				<p>Da ich an solch einer Straße aufgewachsen bin habe ich, als ich vor etwa zwei Jahren mich entschlossen habe eine Wohnung zu kaufen, beschlossen, dass für mich eine ruhige Gegend die oberste Priorität hat. Dafür wohne ich nun auf dem Berg und bin immer auf ein Auto oder den Bus angewiesen, da man dies natürlich nicht gerne laufen möchte.</p>	
				<p>Dann gibt es Leute, die wollen zentral wohnen. Vielleicht können sie auch deswegen auf ein Auto verzichten, haben es unweit zu Bahnhof und Fußgängerzone, Bars und Kneipen. Zentral wohnen heißt aber auch „Leben“. Sprich Lärm und Verkehr lässt sich nicht vermeiden, ganz besonders wenn man an einer Straße wohnt die schon IMMER aus Lörrach raus, oder nach Lörrach rein geführt hat. Eigentlich sind bis auf die Autobahn alle oben erwähnten Straßen solche. Wenn man also nach Lörrach möchte, egal</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Verkehrsbelastung einer Straße ist kein K-O-Kriterium für Tempo 30. (vgl. <i>Topp, Hartmut:</i></p>

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VII.12				<p>ganz besonders in der Basler Straße unterwegs sind. Dies verursacht natürlich mehr Lärm, aber auch ein massives allgemeines Verkehrsproblem, da meiner Meinung nach viele Straßen nicht auf diese Masse ausgelegt ist. Deswegen habe ich mir, eigentlich ganz automatisch im Lörracher Stau, ein paar Gedanken gemacht.</p> <p>Sollte man nicht auf steigenden Verkehr (Lörrach liebt ja auch die Schweizer so sehr und ist so stolz auf ihre Innenstadt) reagieren, in dem man ihn besser fließen lässt anstatt ihn auszubremesen? Es hat sich denke ich in letzter Zeit auch gezeigt, dass wohl weniger auf das Fahrrad umsteigen als von Lörrach gewünscht. Manche Menschen lassen sich eben nicht zwingen, andere kommen von weit her, andere arbeiten mit ihren Autos (Ich) und wieder andere sind Pendler die weiter fahren müssen.</p>	<p>Die Leistungsfähigkeit eines städtischen Straßennetzes wird von den Knotenpunkten und nicht von der gefahrenen Geschwindigkeit bestimmt. Befürchtungen, dass Tempo 30 zu Stau führt sind fachlich unbegründet. (vgl. <i>Topp, Hartmut: Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen mit Wohnnutzung; Straßenverkehrstechnik Heft 1/2014, S. 23 ff.</i>)</p>
VII.13				<p>Außerdem kenne ich mittlerweile genug Bürger, die lieber etwas auf Amazon bestellen, anstatt die örtlichen Läden zu unterstützen, die ohne Schweizer deshalb sicher alle tot wären. Wer tut sich das an für ein Buch oder einen Rucksack so viele Parkgebühren zu bezahlen oder ewig im Stau zu stehen?</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
VII.14				<p>In keiner Stadt um Lörrach herum muss ich fürs Parken bezahlen. In Weil, Rheinfelden, Wehr, Schopfheim,... stelle ich überall eine Parkscheibe ein.</p>	<p>Gebührenerhebung ist Teil einer umfassenden Parkraumbewirtschaftung. Eine Parkraumbewirtschaftung ist ein verkehrsplanerisches Instrument zur Steuerung der Parknachfrage. Sie dient dazu, die Parknachfrage bedarfsgerecht so zu steuern, wie sie angesichts des vorhandenen Angebots an Parkständen bewältigt werden kann. Die Parkraumbewirtschaftung ist auch als Instrument zur modalen Verkehrsverlagerung geeignet.</p>
VII.15				<p>Nun also Vorschläge von mir, auch wenn ich da</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VII.16				<p>leider nichts zu melden habe. Vorweg muss ich natürlich zugeben, dass ich kein Baugutachter oder der gleichen bin, und das einige Dinge recht kostspielig sind, aber man dafür auf lange Zeit Ruhe hätte und allen etwas gutes tun würde.</p> <p><u>Punkt 1:</u> Einen Kreisverkehr auf die B317, „Hasenloch“ um den täglichen Stau zu verringern und diese Umgehungsstraße attraktiver für die Bürger zu machen. Dafür würde ich auch Tempo 40 durch Hauingen und Haagen akzeptieren, schließlich gibt es dann eine anständige Alternative. Ich fahre täglich von Hauingen nach Lörrach. Echt schlimm, aber meistens ist man durch Hauingen und Haagen durch viel schneller.</p>	<p>Die Wahl der geeigneten Knotenpunktform ist von einer detaillierten Leistungsfähigkeitsbetrachtung abhängig. Zuständiger Straßenbaustraßenverkehrsamt für die B317 ist jedoch der Bund, vertreten durch das Regierungspräsidium Freiburg, und nicht die Stadt Lörrach. Änderungen können nur durch diesen umgesetzt werden. Die Stadt Lörrach ist schon seit einigen Jahren mit dem Regierungspräsidium Freiburg im Austausch bzgl. der Situation auf der Wiesentalstraße. Leider ist mit kurzfristigen Verbesserungen nicht zu rechnen.</p>
VII.17				<p><u>Punkt 2:</u> Ein Kreisverkehr nach Tumringen bei der Brücke. Dies hätte neben einem zügigeren Verkehrsfluss auch noch den Vorteil, dass man endlich in jede beliebige Richtung abbiegen kann (Vermeidung von Fahrten durch die Stadt, Reduzierung der Fahrzeit, Reduzierung der Abgase). Außerdem hat es an dieser Kreuzung schon häufiger Unfälle gegeben, diese Gefahr der Ampel und Falschabieger wäre damit auch endlich gebannt.</p>	<p>Im Zuge der Untersuchungen für ein städtisches Gesamtverkehrskonzept 2011 wurden für diesen Knoten die Varianten LSA / Kreisverkehr im Vergleichsfall 2030 untersucht: Im Ergebnis wird einem Kreisverkehr mit der Verkehrsnachfrage 2030 keine ausreichende Leistungsfähigkeit bescheinigt. Stattdessen wird ein Ausbau des bestehenden Knotens mit Lichtsignalanlage empfohlen. Auch für diesen Bereich ist das Regierungspräsidium Freiburg zuständig.</p>
VII.18				<p><u>Punkt 3:</u> Ausbau der Wiesentalstraße auf am besten vier Spuren. Ein vorwärtskommen auf der Wiesentalstraße ist zu Stoßzeiten kaum möglich. Dort gibt es viele Geschäfte und jeder biegt wo anders ab und hält damit den ganzen Verkehr auf. Mit mehr Spuren wäre dies kein Problem mehr. Platz ist dort meiner Meinung nach an den</p>	<p>Die Leistungsfähigkeit der Wiesentalstraße wird von den Knotenpunkten bestimmt: Im Zuge der Untersuchungen für ein städtisches Gesamtverkehrskonzept wurden für die Knoten entlang der Wiesentalstraße die Varianten LSA / Kreisverkehr vergleichend untersucht: Zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit wird eine Variante aus</p>

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VII.19				<p>meisten Stellen genug. Es ist ein großer Abstand zur Wiese und teilweise auf der anderen Seite bis zu den Häusern. Der schäbige und schon lange zur Sanierung überfällige Spielplatz wird eh nicht gerne benutzt. Dafür an anderer Stelle einen schönen. Mehrere Ampeln könnten auch dort zu Kreisverkehren umgebaut werden. Um Raserei auf der nun vierspurigen Straße zu vermeiden können gerne nochmal zwei Blitzer mehr dahin, aber bitte mit Warnschild für alle Auswärtigen. Die Wiesentalstraße gehört schließlich zur Bundesstraße und sollte dementsprechend ausgebaut sein. Denn so verliert sie den Reiz, und man sucht sich Alternativen innerhalb der Stadt. Falls dies baulich nicht möglich ist, sollte sie wenigstens um insgesamt 2 m verbreitert werden, damit man an einem Linkabbieger der z.B. zur GTW Tankstelle möchte noch vorbei fahren kann.</p> <p><u>Punkt 4:</u> Ein Durchfahrtsverbot für weite Teile der Innenstadt (Grabenstraße, Weinbrennerstraße, Palmstraße). Dies allerdings genauso wie am letzten Stück der Basler Straße bei der Stadtbücherei: Taxen, LIEFERVERKEHR, Busse, Anwohner usw. dürfen einfahren. (Lieferverkehr kann auch eine extra Jahresgenehmigung erhalten wenn man Gründe vorweisen kann dies einmalig oder regelmäßig zu sein.) Es ist zum arbeiten eine Katastrophe weil jeder Einkäufer direkt vor die Türe fahren muss. Ringsherum gibt es Parkhäuser, und eine Fußgängerzone in der man ja nun in Ruhe komplett einmal durch laufen kann. Diese dauernde Umdrehung der Einbahnstraßen ist für Einheimische aber vor allen für Auswärtige Lieferanten, teilweise mit großen LKWs eine Katastrophe. Keiner weiß mehr wo er durch kommt, kein Navi kommt so schnell nach</p>	<p>Umbau zu Kreisverkehren und Ausbau der bestehenden Knoten vorgeschlagen, die im weiteren zu konkretisieren ist. Ein vierspuriger Ausbau ist fachlich nicht begründbar. Änderungen können allerdings nur durch den zuständigen Straßenbaulastträger (Bund, RP Freiburg) veranlasst werden. Die Stadt Lörrach befindet sich schon seit einigen Jahren mit dem Regierungspräsidium Freiburg im Austausch bzgl. der Situation auf der Wiesentalstraße. Leider ist mit kurzfristigen Verbesserungen nicht zu rechnen.</p> <p>Das innerstädtische Verkehrskonzept wurde mit einer Vielzahl von Varianten intensiv im Gemeinderat diskutiert. Die genannten Straßen sind nicht Bestandteil des Lärmaktionsplans. Dennoch wurde der Aspekt Lärm in dem Gemeinderatsentscheid mit berücksichtigt.</p>

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VII.20				<p>als die Stadt Lörrach wieder alles ändert. Außerdem sind es wahnsinnig lange Wege zu fahren, weil man trotz 500 m alles außen herum fahren muss. Ich bin ja während dem arbeiten und keinen, den man vom Fahrrad überzeugen will. Deshalb alles gesperrt, außer eben durch diese Ausnahmen. Dies spart Verkehr und Lärm, bringt aber derer, die das nicht aus Spaß und Freizeit tun massive Einsparung von Geld und Zeit und Ärger.</p> <p><u>Punkt 5:</u> Probeweise für ein Jahr den großen Parkplatz bei der Bergstraße kostenfrei, aber mit 4-Stunden-Ticket anbieten und dies auch bewerben, auch in Basel und Riehen. Vielleicht, aber das weiß ich nicht, würde es einige davon abhalten direkt in die Stadt zu fahren, schließlich ist längeres Parken in der Innenstadt recht teuer. Dieser Parkplatz sollte dann aber auch mit einer Höhenbeschränkung von etwa 2,50 m ausgestattet sein um Wohnmobile und LKWs als Dauerparker abzuhalten. Außerdem würde man damit eine attraktive Alternative anbieten zum teuren Parken was sonst in Lörrach üblich ist.</p>	<p>Dies verursacht vor allem in den benachbarten Straßenzügen eine zusätzliche Verkehrsbelastung und widerspricht den Zielen einer Parkraumbewirtschaftung.</p>
VII.21				<p><u>Punkt 6:</u> Die Fahrbahnverengungen die „Lucke“ runter sollten verschwinden. Muss es denn wirklich sein wenn ich auf die Bundesstraße oder von Lörrach raus möchte so künstlich aufgehalten zu werden? Dort ist recht viel Verkehr, ich kann mir nicht vorstellen, dass man dort mit 100 Km/h den Berg hoch oder runter fährt. Es ist eine Katastrophe manchmal dort zu stehen. Alternativ, wenn dann doch gerast wird, wären Fahrbahnschwellen akzeptabel.</p>	<p>Die baulichen Verengungen führen zu einer Verkehrsberuhigung. Verkehrsplanerisches Ziel ist eine Entlastung der Freiburger Straße zu Lasten des Hasenlochs. .</p> <p>Fahrbahnschwellen führen zu erhöhten Lärmbelastungen und werden daher nicht mehr realisiert.</p>

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VII.22				<p><u>Punkt 7:</u> Was soll es denn, dass immer neben Bushaltestellen Verkehrsinseln oder andere Hindernisse sind, die es unmöglich oder verboten machen einen manchmal zwei Minuten stehenden Linienbus zu überholen. Ich habe selten gesehen, dass diese nicht raus gelassen werden. Das Resultat ist jedes Mal, dass 30 Autos warten, weil 5 Leute im Linienbus ein- oder aussteigen wollen. Ist das absichtliches Ärgern, oder hat dies tatsächlich einen tiefen Sinn?</p>	<p>Mittelinseln dienen sowohl der Geschwindigkeitsdämpfung als auch als Überquerungsstelle für Fußgänger. Gerade an Bushaltestellen existiert ein erhöhter Querungsbedarf. Insgesamt hängt die Wahl der Ausführungsform einer Bushaltestelle von verschiedenen Faktoren ab. Jeder Haltestellentyp hat seine Vor- und Nachteile. Näheres wird durch die RASSt 06 (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen) und die EAÖ (Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) geregelt.</p>
VII.23				<p>Sie und ihre Stadtplaner sollten sich einfach mal die Frage stellen: <i>Wollen wir eine attraktive Einkaufsstadt für Einheimische und für Schweizer sein?</i> Wenn sie hier mit „JA“ antworten, muss man die Vorteile auch mit allen Nachteilen annehmen und dementsprechend nach Lösungsansätzen suchen. Das was sie bis jetzt machen sind nur billigste Notlösungen ohne Sinn und Verstand. Wir brauchen langfristige Lösungen, denn es werden immer mehr Autos nicht weniger, außer man macht eine komplett autofreie Stadt...</p>	<p>Jede verkehrsplanerische Lösung stellt einen Abwägungsprozess zwischen Vor- und Nachteilen dar. Diesem geht ein umfangreicher Diskussionsprozess voraus.</p>
VII.24				<p>Ich würde mich sehr freuen, wenn Sie diesen Brief lesen, über das Ein oder Andere vielleicht mal mit jemandem Zuständigen reden, oder ich wenigstens eine Rückmeldung oder Stellungnahme erhalten würde.</p>	<p>Die Stadt Lörrach ist derzeit mit dem Gemeinderat in der Diskussion, welche Ziele und Maßnahmen im Bereich Mobilität in den nächsten Jahren für notwendig erachtet werden und umgesetzt werden sollen. Der Masterplan Mobilität wurde ebenfalls mit Bürgerbeteiligung erarbeitet und wird fortgeschrieben.</p>
VII.25				<p>Eine Frage noch zum Schluss: Auf einem Bus habe ich gelesen „Lörrach - Stadt der kurzen Wege“. Ich habe ziemlich gelacht und</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
				wüsste gerne wie das gemeint ist, weil ich empfinde es als furchtbar lang und umständlich.	
VIII.1	Allgemein	Bürger 7	E-Mail vom 25.02.2015	Zu diesem Plan habe ich folgende Anmerkung : Als ehemaliger Grenzgänger (34 Jahre in der Schweiz) frage ich mich warum man den Schweizern (angeblich Weltmeister im Zug fahren) nicht beibringen kann per S-Bahn oder Bus nach Lörrach zu fahren? Wir haben Haltestellen in der Innenstadt!	Die Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs ist auch das Ziel der Stadt Lörrach. Aus diesem Grund sind derzeit zwei Gutachten beauftragt, die den Stadtbusverkehr und die Regio-S-Bahn überprüfen bzw. die Auswirkung einer besseren Vertaktung bei der Regio-S-Bahn zum Inhalt haben. Die Wirksamkeit der Maßnahmen hinsichtlich der Lärminderung ist jedoch beschränkt. Zum Vergleich: Eine Halbierung des Verkehrsaufkommens, entspricht einer Lärminderung von lediglich 3 dB(A). Vgl. Wertung zu VII.1 Die Überwachung von Verkehrsverstößen (Parkverbote / Behindertenparkplätze / Geschwindigkeitsüberwachung) ist die Aufgabe des Gemeindevollzugsdienstes (GVD) der Stadt Lörrach. Bei Feststellung von Verstößen wird dies entsprechend geahndet. Jedes Fahrzeug erzeugt Lärm (selbstverständlich auch ein Fahrzeug Schweizer Herkunft!).
VIII.2			Uns Grenzgängern wurde schon vor Jahren immer wieder nahe gelegt per ÖPNV zum Arbeiten zu fahren, große Aktionen an der Grenze in Riehen.		
VIII.3			Als Rentner arbeite ich stundenweise als Kurierfahrer in Lörrach und Umgebung und stelle immer wieder fest, dass die Fahrer von Autos mit CH-Kennzeichen sich nicht um Durchfahrverbote / Halteverbote / Behindertenparkplätze / Anliegerparkplätze kümmern.		
VIII.4			Die Innenstadt wird schon seit längerer Zeit durch diese Fahrzeuge in nicht unerheblichen Maße belastet, ist dies kein Lärm?		
IX.1	Allgemein	IG Velo Ortsgruppe Lörrach	03.03.2015	Wir begrüßen die Aufstellung des Lärmaktionsplans und befürworten grundsätzlich alle Maßnahmen, welche zu einer Verringerung des Umgebungslärms beitragen. Wissenschaftliche Untersuchungen, aber auch	Wird zur Kenntnis genommen.
IX.2					Durch Tempo 30 statt 50 kann die Lärmbelastung

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
IX.3				<p>unsere Erfahrungen bestätigen, dass eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h zu einer wesentlichen Reduzierung des Verkehrslärms führt.</p> <p>Zudem erhöht sich durch diese Maßnahme die Verkehrssicherheit insbesondere für Fußgänger und Radfahrer erheblich. Auch wenn die Verkehrssicherheit nicht unmittelbar im Fokus des Lärmaktionsplans steht, so führt deren Verbesserung doch mittelbar zu einer nachhaltigen Lärmreduzierung, da der Fußgänger- und Radverkehr attraktiver wird und damit lärmfreie Verkehrsmittel wirkungsvoll gefördert werden. Daher plädieren wir seit unserer Gründung für Tempo 30 innerorts.</p>	<p>um rund 2,5 dB(A) reduziert werden.</p> <p>Wird zugestimmt.</p>
IX.4				<p>Wir unterstützen und betonen auch die Bedeutung der im Bericht aufgeführten Maßnahme „Verschärfte Überwachung der bestehenden und zukünftigen Geschwindigkeiten durch die Stadtverwaltung“. Regelmäßige Kontrollen sind leider unabdingbar, damit Geschwindigkeitsbegrenzungen eingehalten werden und damit die erwartete und notwendige Wirkung zeigen.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
IX.5				<p>Die Einführung von Tempo 30 auf den im Bericht genannten Straßenabschnitten ist sinnvoll und begründet. Allerdings ist es für uns nicht nachvollziehbar, warum in der Basler Straße auf Geschwindigkeitsbeschränkungen verzichtet werden soll, obwohl sowohl die Lärmpegel als auch die Betroffenheit dies rechtfertigen, ja zwingend notwendig machen. Wir meinen, dass die Basler Straße nach Inbetriebnahme der 'Zollfreien' endlich neu definiert und verkehrsberuhigt werden muss. Unser Vorschlag, die Basler Straße als Pendlerroute für den Veloverkehr einzurichten, wie dies auch im Radverkehrskonzept Landkreis</p>	<p>Die Basler Straße weist in der Betroffenheitsanalyse nur wenige Betroffene über den Maßnahmenwerte des Kooperationserlasses vom 23.03.2012 aus, nach denen grundsätzlich straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen in Betracht kommen. Zudem werden die Werte nur an einzelnen Gebäuden überschritten. Eine Vielzahl der Gebäude weist allerdings Betroffenheiten knapp unterhalb der Maßnahmenwerte aus. Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen aus Lärmschutzgründen unterliegen dem Zustimmungsvorbehalt des Regierungspräsidiums Freiburg: In einem Abstimmungsgespräch mit dem</p>

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
IX.6				<p>Lörrach enthalten ist, würde im Sinne des Masterplans Mobilität den Veloverkehr fördern und einen weiteren Beitrag zur Verbesserung der Lärm-situation leisten.</p> <p>„Gegenüber der herkömmlichen Verwaltungspraxis hat die Lärmaktionsplanung den Vorteil, dass sie Probleme gesamthaft betrachten und lösen kann. Es besteht die Chance, durch die Kombination von Maßnahmen unterschiedlicher Träger bzw. förmliche Beteiligung, S. 63). Unseres Erachtens wird eine gesamthaft Problembetrachtung und Vorgehensweise im vorliegenden Lärmaktionsplan leider nur angesprochen, aber nicht ausgeführt. Hier besteht durchaus Verbesserungspotential für die Zukunft.</p>	<p>Regierungspräsidium am 23.06.2015 wurden die Möglichkeiten straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen in Lörrach diskutiert. Das RP signalisierte die Bereitschaft zur Genehmigung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h in der Basler Straße. Der Lärmaktionsplan wurde darauf um eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h in der Basler Straße zwischen Bahnhof Stetten und Aichele-Knoten erweitert. Entscheidend für das RP war, dass „eine große Anzahl an Betroffenen“ die Maßnahmenwerte tangiert resp. nur knapp darunter liegt.</p> <p>Die bisherigen rechtlichen Vorgaben lassen eine Gesamtlärbetrachtung nicht zu. Das Land Baden-Württemberg hat ein neues Konzept bei Mehrfachbelastungen erarbeitet „Konzept für eine ruhigere Umwelt“. Dieses Konzept soll Grundlage neuer rechtlicher Rahmenbedingungen werden.</p>
IX.7				<p>Die Lärmsituation in Lörrach kann nur dann nachhaltig verbessert werden, wenn sich die Mobilität in unserer Stadt nachhaltig verändert und überwiegend lärmarme Verkehrsmittel genutzt werden. So liegt der Anteil der Verkehrswege, welche zu Fuß, mit Fahrrad oder ÖPNV zurückgelegt werden, in Freiburg bei 70%, in Lörrach jedoch nur bei 46% (modal-split). Insbesondere beim Veloverkehr gibt es hier ganz erhebliche Potentiale (Freiburg 28%, Lörrach ,12%). Einige sinnvolle Schritte wurden bereits unternommen, aber der größte Teil des Wegs liegt noch vor uns.</p>	<p>Unbestritten bestehen Verlagerungspotentiale auf den Umweltverbund. Die Wirksamkeit dieser Maßnahmen zur Reduktion der Lärmbelastungen des MIV ist jedoch beschränkt. So muss z.B. für eine Lärmreduktion um 3 dB(A), das Verkehrsaufkommen halbiert werden. Unabhängig davon werden in der Stadt Lörrach derzeit weitere Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV geprüft: Aktuell sind dazu zwei Gutachten beauftragt, die eine Verbesserung des Stadtbusverkehrs bzw. der Regio-S-Bahn beinhalten. Weitere vorgesehene Maßnahmen finden sich auch im Masterplan Mobilität, der ständig aktualisiert und fortgeschrieben wird.</p>

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
X.1	Allgemein	Pro Lörrach	10.03.2015	Gerne möchte ich mit ihnen einen Termin haben, zusammen mit Albert Schmidt, der sich in Verkehrsfragen sehr gut auskennt und vor allem unsere Stadt ebenfalls gut kennt.	Die Stadt ist grundsätzlich zum Gespräch bereit.
X.2				Er hat sie dieser Tage auf eine Regional Sitzung angesprochen. Natürlich muss es da auch um den Lärmaktionsplan gehen, wenn wir da nicht aufpassen haben wir künftig in der Gesamtstadt 30 Zone.	Die Einführung von Tempo 30 in der gesamten Stadt ist nach StVO nicht zugelassen. Vorgesehen sind keine 30-Zonen, wie man sie aus Wohngebieten kennt, sondern Streckengeschwindigkeitsbeschränkungen ohne Änderung der Vorfahrtregelung.
X.3				Diese Leute (IG's) denken nur in Scheuklappen, fast alle der Anwohner wussten genau wo sie hinziehen, und nun soll alles nach ihrem Kopf geändert werden.	Ziel der Lärmaktionsplanung ist die Reduzierung gesundheitsgefährdender Lärmbelastungen. Den betroffenen Bürgern kann die Entlastung nicht mit dem Hinweis versagt werden, sie „wussten genau wo sie hinziehen“. Viele Personen wohnen dort schon seit Jahrzehnten.
X.4				Der Handel ist der größte Arbeitgeber in unserer Stadt, es bedurfte großer Anstrengungen auf allen Seiten, nun dürfen wir uns den EH Standort nicht kaputt machen lassen. (...)	Niemand hat die Absicht den Einzelhandelsstandort kaputtzumachen. Die im Lärmaktionsplan gemachten Geschwindigkeitsbeschränkungen bewirken eine Verbesserung der Lebensqualität und wirken sich damit zugleich positiv auf die Stadt aus.
XI.1	Allgemein	SPD Ortsverein Lörrach	25.03.2015	Der Vorstand des SPD-Ortsvereins Lörrach begrüßt grundsätzlich den Lärmaktionsplan und die darin vorgeschlagenen Maßnahmen. Der Verwaltung ist für die bisher geleistete Vorarbeit und den transparent gemachten Umsetzungsprozess, insbesondere für die am 6. Februar 2015 durchgeführte Informationsveranstaltung mit der zuständigen Staatssekretärin im Ministerium für Verkehr und Infrastruktur, Dr. Gisela Splett, großes Lob auszusprechen. Es wurde damit auch klar gestellt, dass es sich beim Lärmaktionsplan (LAP) um die Umsetzung einer gesetzlichen Vorgabe handelt, auf die der (betroffene) Bürger einen Rechtsanspruch hat.	Wird zur Kenntnis genommen.

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XI.2				<p>Ein Manko an den vorliegenden Ergebnissen besteht darin, dass der Lärmaktionsplan bisher lediglich für das Hauptverkehrsstraßennetz im Stadtgebiet aufgestellt wurde. Hier hat die Stadt über den gesetzlich vorgeschriebenen Rahmen hinaus zwar bereits zusätzliche Straßenabschnitte untersuchen lassen: Viele Bürger und ebenso der Vorstand der SPD Lörrach sehen aber auch Handlungsbedarf abseits der untersuchten Straßen. Reklamationen liegen uns z. B. aus dem Umfeld der Autobahn 98 (Tumringen, Homburgsiedlung, usw.), der Basler Straße oder der Gretherstraße vor. Hinsichtlich der Autobahn sind bauliche Lärmschutzmaßnahmen zu fordern, da hier Geschwindigkeitsbegrenzungen allein nicht greifen dürften oder so tief angesetzt werden müssten, dass hierfür keine Akzeptanz zu erreichen wäre bzw. die Verkehrsfunktion der Straße zu stark herabgesetzt würde.</p>	<p>Der Lärmaktionsplan berücksichtigt alle Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 8.000 Kfz/24h. Viele Straßen in Lörrach besitzen ein nur geringes Verkehrsaufkommen: Eine Überschreitung von Auslöse- resp. Maßnahmenwerte in diesen Straßenabschnitten ist nicht zu erwarten.</p> <p>Die genannten Straßenabschnitte wurden durch die Lärmkartierung erfasst.</p> <p>Die Errichtung einer Lärmschutzwand- bzw. wall stellt eine planfeststellungspflichtige Maßnahme dar. Im Zuge eines Planfeststellungsverfahrens sind viele verschiedene Aspekte zur Erlangung der Genehmigung zu prüfen (z.B. die Auswirkungen auf Flora und Fauna etc.). Dies kann ein Lärmaktionsplan nicht leisten. Deshalb kann eine solche Maßnahme auch nicht festgesetzt werden, sondern nur angeregt werden. Vom Baulastträger ist die Anregung nur zu berücksichtigen. Für die A98 ist das Regierungspräsidium Freiburg zuständig.</p>
XI.3				<p>An vielen Stellen des Untersuchungsgebiets ist die Datenlage nicht erkennbar. Laut Beschlussvorlage zum Lärmaktionsplan vom 07.01.2015 ist die Basis das Stichjahr 2010 (amtliche Verkehrszählung). Punktuell wurden von der Stadt eigene Erhebungen jüngeren Datums (2011/2012) durchgeführt. Es wäre für das Bürgerverständnis hilfreich, wenn an jeder Stelle jeweils der Erhebungszeitpunkt der Verkehrsdaten ausgewiesen wäre. Da insbesondere der Individualverkehr stetig zunimmt, ist trotz der städtischen Erhebungen</p>	<p>Die den Lärmberechnungen zugrunde zu legenden Verkehrsbelastungen werden allgemein anhand von Verkehrszählungen ermittelt. Im Falle der Stadt Lörrach wäre dieses Vorgehen jedoch nicht sinnvoll gewesen, da die Verkehrsfreigabe der Zollfreien Straße und damit eine wesentliche Veränderung der Verkehrsbelastungen im innerstädtischen Straßennetz vor der Beschlussfassung des Lärmaktionsplans zu erwarten war. Die Eröffnung der Zollfreien Straße fand im Oktober 2013 statt. Der Projektstart für den LAP war allerdings schon im Jahr 2012.</p>

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XI.4				<p>anzunehmen, dass mancherorts von deutlich höheren Berechnungsergebnissen ausgegangen werden müsste, als im jetzigen Plan ausgewiesen. Die eigenen Erhebungen sollten deshalb aktualisiert werden. Insbesondere für die Straßen, die schon jetzt nur wenig unterhalb der Auslösewerte liegen und die Straßen, bei denen von einer Verkehrszunahme auszugehen ist, müssen die aktuellen Daten zwingend noch vor der Verabschiedung des LAP erhoben werden, so dass bereits mit dem aktuellen LAP gegebenenfalls Maßnahmen verabschiedet werden können.</p> <p>Ein Kritikpunkt ist auch, dass Lärminderungsmaßnahmen bei einem unverhältnismäßigen Aufwand für wenige Betroffene vermieden werden sollen. Hier stellt sich die Frage, wann ein Aufwand unverhältnismäßig ist. Es kann mit dem Hinweis, die Fenster geschlossen zu halten, nicht gedient sein. Als Bürger wünschen wir uns eine großzügige Auslegung der Regelungen, weil Lärm grundsätzlich gesundheitsschädlich ist und</p>	<p>Nach Rücksprache mit dem MVI sollten daher die Belastungen nach Realisierung der Zollfreien Straße der kommunalen Lärmkartierung zugrunde gelegt werden. Zur Ermittlung dieser Belastungen wurde das verfügbare Verkehrsmodell der Stadt Lörrach genutzt, welches bereits im Zuge der Untersuchung zur Erstellung eines städtischen Gesamtverkehrskonzeptes Anwendung fand. Das Modell enthält die Verkehrsnachfrage 2011 (vgl. Bericht, Kapitel 2.1.4.1). Es wurde ein zusätzlicher Planfall mit Zollfreier Straße gerechnet.</p> <p>Grundsätzlich hat aufgrund der zweifachen Bürgerbeteiligung und der vielen Abstimmungen und Gremientermine ein Lärmaktionsplan eine sehr lange Verfahrensdauer, weshalb dieser erst im Jahr 2015 abgeschlossen werden kann. Nach den Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie erfolgt eine Aktualisierung der Lärmberechnungen in 5 Jahren mit den zu diesem Zeitpunkt dann aktuellen Verkehrsbelastungen. Eine vorzeitige Aktualisierung von Lärmkarten würde dazu führen, dass die Verfahrensdauer sich in die Länge zieht und die Realisierung von Maßnahmen auf sich warten lässt. Sowohl das schalltechnische Modell als auch das Verkehrsmodell wären zu aktualisieren. Dies bedeutet ein erheblicher Mehraufwand (auch in Bezug auf die Kosten) und käme einem Projektneustart gleich.</p> <p>Die Stadt hat sich bei der Wahl der Auslösewerte an den Empfehlungen des Landes orientiert (vgl. auch Kooperationserlass des MVI vom 23.03.2012). Bei der Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung werden die sog. Maßnahmenwerte (60/70 dB(A)) von den Straßenverkehrsbehörden herangezogen. Diese finden sich auch in den Lärmschutz-Richtlinien-StV und können nicht von einer Kommune bestimmt werden.</p>

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XI.5				<p>auch wenige Betroffene einen Anspruch auf gesundheitliche Unversehrtheit haben, zumal die Festlegung der Auslösewerte in die Planungshoheit der Kommune fällt. Würde die Stadt die Auslösewerte senken, so würde sich die Anzahl der Betroffenen tendenziell erhöhen – schon allein dieser Zusammenhang macht deutlich, dass die Verhältnismäßigkeit keine feste Größe – sondern variabel ist und diese Spielräume sollten im Sinne der Betroffenen genutzt werden.</p> <p>Bei den „nach Recht und Gesetz“ ermittelten Lärmschwerpunkten, bei denen Handlungsbedarf für Lärminderungsmaßnahmen besteht, muss nun aber auch dessen praktische Umsetzbarkeit geprüft werden. Überall dort, wo Geschwindigkeitsreduzierungen (Tempo 30) bzw. Durchfahrtsverbote für den Schwerverkehr vorgeschlagen werden, muss vermieden werden, dass es zu einem „städtischen Flickenteppich“ unterschiedlicher Regelungen kommt. Das heißt nichts anderes, als dass in zusammenhängenden Straßenzügen einheitlich Tempo 30 bzw. Durchfahrtsverbote vorgesehen werden müssen. Dies erhöht die Akzeptanz und nutzt zusätzlich den Betroffenen außerhalb der aktuell festgestellten „offiziellen“ Lärmschwerpunkte. Hier könnte die Basler Straße als Vorreiter dienen, zumal auch die Gemeinde Riehen Tempo 30 auf der Fortsetzung der Basler Straße auf Schweizer Seite überlegt. Nur wenn durch das Tempolimit eine Verstetigung des Verkehrsflusses erreicht wird, führt dies in der Regel auch zur Reduzierung der (Lärm-)Emissionen.</p>	<p>Zwar ist die Stadt Lörrach (mit Ausnahme der A98) selber Straßenverkehrsbehörde, jedoch sind Geschwindigkeitsbegrenzungen aus Lärmschutzgründen vom zuständigen RP zu genehmigen. An der Festsetzung von Geschwindigkeitsbegrenzungen würde die Wahl anderer Auslösewerte daher nichts ändern. Die Stadt wird aber selbstverständlich ihre innerhalb des geltenden Rechts möglichen Spielräume nutzen.</p> <p>Diese Aspekte wurden im Zuge der Abwägung geprüft.</p> <p>Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen aus Lärmschutzgründen unterliegen dem Zustimmungsvorbehalt des Regierungspräsidiums Freiburg: In einem Abstimmungsgespräch mit dem Regierungspräsidium am 23.06.2015 wurden die Möglichkeiten straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen in Lörrach diskutiert. Das RP signalisierte die Bereitschaft zur Genehmigung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h in der Basler Straße. Der Lärmaktionsplan wurde darauf um eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h in der Basler Straße zwischen Bahnhof Stetten und Aichele-Knoten erweitert.</p>

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XI.6				<p>Im Gegenzug sollte überlegt werden, ob der reine Durchgangsverkehr durch Steigerung der Attraktivität der einzigen wirklichen „Umgehungsstraße“, der Wiesentalstraße, nicht dorthin gelenkt werden kann. Wohl wissend, dass es auch hier Betroffene gibt, könnte Tempo 60 hier eine geeignete Maßnahme sein, wenn im Gegenzug bauliche Lärmschutzmaßnahmen getroffen werden, für die es entlang der Wiesentalstraße (entgegen den innerstädtischen Bereichen) den erforderlichen Platz gibt. Insbesondere für den Abschnitt zwischen Teichstraße und Ötlinger Straße bzw. bis zum Ende der Wohnbebauung an der Rüminger Straße, sollte unabhängig von einer möglichen Erhöhung der Geschwindigkeitsbegrenzung geprüft werden, ob nicht auch hier bauliche Lärmschutzmaßnahmen realisiert werden können, da von einer Zunahme des Verkehrs auf der B317 auszugehen ist.</p>	<p>Die Attraktivität (Reisezeit) der Wiesentalstraße ist im Wesentlichen abhängig von den Knotenpunktleistungsfähigkeiten und –verlustzeiten. Hierzu besteht seitens der Stadt ein Konzept, welches mit der Straßenbauverwaltung diskutiert wird. Eine Erhöhung der zulässigen Geschwindigkeit würde eine geringe Reduzierung der Reisezeit insbesondere außerhalb der Verkehrsspitzen bewirken.</p> <p>Die Errichtung einer Lärmschutzwand- bzw. wall entlang der B317 stellt eine planfeststellungspflichtige Maßnahme dar. Im Zuge eines Planfeststellungsverfahrens sind viele verschiedene Aspekte zur Erlangung der Genehmigung zu prüfen (z.B. die Auswirkungen auf Flora und Fauna etc.). Dies kann ein Lärmaktionsplan nicht leisten. Deshalb kann eine solche Maßnahme auch nicht festgesetzt werden. Für die B317 ist der Bund, vertreten durch das RP Freiburg, zuständiger Straßenbaulastträger.</p>
XI.7				<p>Über die Ergebnisse und Maßnahmen des aktuellen Lärmaktionsplans hinaus, sollte es Ziel des Verwaltungshandelns werden, in einem zweiten Schritt Tempo 30 flächendeckend in Lörrach einzuführen. Dazu schlagen wir vor, in einer Gesamtkartierung, bestehend aus Fußgängerzone(n), Tempo-20-Zonen, der bereits bestehenden und der neu hinzukommenden Tempo 30-Abschnitte, die Istsituation darzustellen. Man wird feststellen können, dass bereits heute große Teile des Lörracher Straßennetzes nicht oder mit maximal Tempo 30 befahren werden können. Dies aufzuzeigen, würde es „psychologisch“ erleichtern, sukzessiv weitere Bereiche hinzu zu nehmen. Hierbei können das Verkehrsaufkom-</p>	<p>Ein Lärmaktionsplan kann rechtmäßig nur Maßnahmen an Lärmschwerpunkten zur Reduzierung von Umgebungslärm vorsehen. Eine Ausweitung der Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h auf das gesamte Stadtgebiet ist nach StVO nicht möglich und kann deshalb in einem Lärmaktionsplan nicht festgelegt werden.</p>

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XI.8				<p>men in befürchteten „Ausweichstrecken“ vorgängig gezielt gezählt und die tatsächlichen Auswirkungen festgestellt werden.</p> <p>Um den Verkehrslärm weiter zu reduzieren, sollte überlegt werden, die heute schon bestehende „autofreie Zone“ (Fußgängerzone) zur autofreien Innenstadt zu erweitern. Diese Vision benötigt natürlich nur langfristig umzusetzende, flankierende Maßnahmen (Parkhäuser an der Peripherie, Ausbau des Radverkehrs und des Öffentlichen Verkehrs, usw.). Es muss allen bewusst werden, dass man sich die positiven Effekte der Förderung umwelt- und lärmfreundlicher Verkehrsmittel zunichthemacht, wenn gleichzeitig auch die Attraktivität des Individualverkehrs verbessert wird.</p>	Keine Aufgabe der Lärmaktionsplanung. Richtiges Instrument hierfür ist ein städtisches Verkehrskonzept jenseits der Lärmaktionsplanung.
XI.9				<p>Wo Tempo 30 festgesetzt ist, bzw. festgesetzt werden soll, muss natürlich auch die entsprechende Kontrolle gewährleistet sein und die Sanktionierung eventueller Überschreitungen darf nicht erst bei der Überschreitung von Tempo 50 beginnen.</p>	Die Überwachung von Verkehrsverstößen ist die Aufgabe des Gemeindevollzugsdienstes (GVD) der Stadt Lörrach. Bei Feststellung von Verstößen wird dies entsprechend geahndet.
XI.10				<p>Begrüßt wird die Fortschreibung des Lärmaktionsplans in fünf Jahren. Hier sollte ein Augenmerk darauf gelegt werden, dass insbesondere die Verkehrsarten bis dahin neu erhoben worden sind und eine dann aktuelle Basis für die Fortschreibung des Lärmaktionsplans vorhanden ist.</p>	Die Fortschreibung des Lärmaktionsplanes erfolgt mit den zu diesem Zeitpunkt aktuellen Verkehrsdaten.
XII.1	Allgemein	CDU Gemeindefraktion Lörrach	26.03.2015	<p>Wir bitten um Einarbeitung in den Lärmaktionsplan:</p> <p>Die Anfrage von Abgeordnetem Ulrich Lusche an das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur vom 13.02.2015 (Anlage 1) Die Antwort des Ministeriums vom 9.03.2015 (Anlage 2)</p>	Die Fragestellungen des Abg. Ulrich Lusche, sowie die Antwort des MVI beziehen sich auf den Kooperationserlass. Auch der Lärmaktionsplan bezieht sich auf die Aussagen des Kooperationserlasses.

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XII.2				<p>Sowie folgende Positionen der CDU-Stadtratsfraktion:</p> <p>Die CDU-Stadtratsfraktion steht grundsätzlich zum Lärmaktionsplan! Wichtig ist, dass die Kernstadt und alle Ortsteile berücksichtigt werden.</p>	Wird berücksichtigt.
XII.3				Die CDU befürwortet nicht die flächendeckende Einführung einer Beschränkung auf 30km/h im gesamten Stadtgebiet.	Wird zur Kenntnis genommen. Eine flächendeckende Einführung von Tempo 30 in der Stadt Lörrach ist nicht vorgesehen. Aus Lärmschutzgründen ist dies nach StVO rechtlich auch nicht möglich.
XII.4				Sie bittet darum, nicht nur den Verkehrs-, sondern auch die anderen tatsächlich existierenden Lärmquellen (Handwerksbetriebe, Zulieferverkehr, Autobahn u.ä.) in die Berechnungen einzubringen.	Zulieferverkehr und Autobahnlärm ist Verkehrslärm und somit Bestandteil des Lärmaktionsplans. Der Lärm von Handwerksbetrieben ist Gewerbelärm und richtet sich nach TA Lärm. Die Immissionsrichtwerte der TA Lärm liegen unter den Auslösewerten der Lärmaktionsplanung.
XII.5				Sie bittet um Prüfung, ob in der Wallbrunnstraße für die Nachtruhe der Anlieger eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr, Beispiel Freiburg, auf 30km/h möglich ist, und tagsüber die Autofahrer weiterhin mit 50 km/h fahren können. Auch fehlt die Begründung, warum entgegen dem LAP aufgeführten Vorschlag nach Geschwindigkeitsreduzierung bis zum Scherrbrunnenweg diese bis zum Ufhabiweg ausgedehnt wurde.	Die ganztägigen Belastungen entlang der Wallbrunnstraße betragen bis zu 74 dB(A). Eine ausschließlich nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkung würde werden dem Lärmschutz noch den Zielen der EU-Umgebungsärmrichtlinie gerecht. Eine Ausweitung der Geschwindigkeitsbegrenzung wird aus verkehrlichen Gründen auch im LAP angeregt.
XII.6				Wurden nicht bei der neuen Bebauung Wallbrunnstraße- das Gelände der ehemaligen Brauerei Reitter-, den Baurägern/ Eigentümern entsprechende Auflagen zur Lärmreduzierung vorgeschrieben?	Vgl. Stellungnahme VI.4

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XII.7				Die CDU-Fraktion sieht eine Beschränkung der Geschwindigkeit bei sicherheitsrelevanten Straßenabschnitten als sinnvoll an, z.B. Tumringer Straße zwischen Wiesebrücke und Mühlestraße oder die Ortsdurchfahrt Brombach.	Wird zur Kenntnis genommen.
XII.8				Aus beiliegendem Schreiben des Ministeriums (Anlage 2) geht hervor, dass z.B. Anwohner an Straßen des überörtlichen Verkehrs wegen dessen Bedeutung mehr Verkehrslärm zugemutet werden muss. Dies bitten wir, in die Auslegung mit einzubeziehen.	Die Wallbrunnstraße wurde entsprechend den gesetzlichen Vorgaben und unter Berücksichtigung des Kooperationserlasses sorgsam abgewogen. Die Verkehrsbedeutung einer Straße ist dabei eine entscheidende Größe. Der Kooperationserlass führt dazu aus: „Die zuständige Behörde darf bei erheblichen Lärmbeeinträchtigungen oberhalb der o.g. Werte von verkehrsrechtlichen Maßnahmen absehen, wenn dies mit Rücksicht auf die damit verbundenen Nachteile (z.B. in Bezug auf Luftrheinhaltung, Leistungsfähigkeit, Verkehrsverlagerung) gerechtfertigt erscheint.“ Dies ist in der Wallbrunnstraße nicht der Fall.
XII.9				Wann, wo und welche Maßnahmen erfolgen, muss vor der Umsetzung dem Gemeinderat zur Entscheidung vorgelegt werden.	Der Lärmaktionsplan wird dem Gemeinderat zur Entscheidung vorgelegt.
XII.10				Unabhängig vom LAP bitten wir um zeitnahe Umsetzung der Planung eines Parkhauses in der Nordstadt, um parksuchenden Verkehr aus der Innenstadt heraus zu halten.	Die Stadt Lörrach prüft derzeit den Standort für ein weiteres Parkhaus am Rande der Innenstadt.
XII.11				Die CDU-Fraktion behält sich vor, auch zu einem späteren Zeitpunkt noch zusätzliche Anregungen zu diesem Themenkomplex einzubringen. ----- Anlage 1: Kleine Anfrage	Wird zur Kenntnis genommen. Es wird aber darauf hingewiesen, dass die Öffentlichkeitsbeteiligung mit der förmlichen Beteiligung abgeschlossen ist. Es wird ein zeitnaher Abschluss der Lärmaktionsplanung für die Stadt Lörrach angestrebt.

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
				<p>des Abg. Ulrich Lusche CDU</p> <p>Straßenverkehrliche Maßnahmen, insbesondere Geschwindigkeitsbegrenzungen im Zusammenhang mit Lärmaktionsplänen</p> <p>Ich frage die Landesregierung:</p> <p>1. Was ist unter einer „großen Zahl von Betroffenen“ zu verstehen, ab der sich laut Kooperationserlass des Landes vom 23. März 2012 das Ermessen der Straßenverkehrsbehörde zum Einschreiten verdichtet, wenn bestimmte Beurteilungspegel überschritten werden?</p> <p>2. Was ist unter der „grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung von Maßnahmen“ im Kooperationserlass des Landes vom 23. März 2012 bei einer Überschreitung um 3 dB(A) zu verstehen?</p> <p>3. Nach welchen Kriterien ist zu bewerten, dass wiederum ein Absehen von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen in diesen Fällen „gerechtfertigt“ erscheint, insbesondere bei den Punkten „Leistungsfähigkeit“ und „Verkehrsverlagerung“?</p> <p>4. Sind die in den vorstehenden Fragen 1 bis 3 gemachten Vorgaben des Landes gesetzlich zwingend oder hat das Land seinerseits diesbezüglich Spielräume genutzt und wenn ja, mit welchen Erwägungen?</p> <p>5. Entspricht der Kooperationserlass des Landes vom 23. März 2012 inhaltlich den vergleichbaren Vorgaben in anderen Bundesländern bzw. welche Unterschiede gibt es hier?</p>	

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
				<p>13.02.2015 Lusche CDU</p> <p>Begründung Die aktuell im Zuge der Umsetzung von EU-Recht bzw. Bundesrecht aufzustellenden Lärmaktionspläne lösen vor dem Hintergrund unterschiedlicher Betroffenheiten intensive Diskussionen vor Ort aus. Dies zeigt sich nicht zuletzt dann, wenn verkehrlich bedeutende Straßenabschnitte aufgrund des Fahrzeugaufkommens für die Anwohner zu Lärmbelastungen führen. Für den zu findenden Ausgleich zwischen insbesondere Verkehrsfunktion und Lärmschutz stellt sich dann im konkreten Diskussionsprozess die Frage nach den vorhandenen Spielräumen bzw. wo zwingend gehandelt werden muss.</p> <p>Das Land hat hierzu mit seinem Kooperationserlass vom 23. März 2012 Vorgaben gemacht. Bei diesen Vorgaben stellen sich in der konkreten Umsetzung Fragen, insbesondere, auf welcher Grundlage diese Vorgaben beruhen und welche Spielräume das Land, seine Straßenverkehrsbehörden und die planenden Kommunen haben.</p> <p>-----</p> <p>Anlage 2: Sehr geehrter Herr Landtagspräsident, das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur beantwortet die Kleine Anfrage wie folgt:</p> <p>1. Was ist unter einer „großen Zahl von Betroffenen“ zu verstehen, ab der sich laut Kooperationserlass des Landes vom 23. März 2012 das Ermessen der Straßenverkehrsbehörden zum Einschreiten verdichtet, wenn bestimmte Beurteilungspegel überschritten werden?</p>	

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
				<p>2. Was ist unter der „grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung von Maßnahmen“ im Kooperationserlass des Landes vom 23. März 2012 bei einer Überschreitung von 3 dB(A) zu verstehen?</p> <p>3. Nach welchen Kriterien ist zu bewerten, dass wiederum ein Absehen von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen in diesen Fällen „gerechtfertigt“ erscheint insbesondere bei den Punkten „Leistungsfähigkeit“ und „Verkehrsverlagerung“?</p> <p>Die Ziff. 1. bis 3. werden wie folgt beantwortet: Rechtsgrundlage für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutze der Wohnbevölkerung vor Lärm ist § 45 Abs. 1 Nr. 3 Straßenverkehrs-Ordnung in Verbindung mit den Lärmschutz-Richtlinien-Straßenverkehr. Die tatbestandlichen Voraussetzungen für verkehrsrechtliche Maßnahmen sind dann erfüllt, wenn der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen und damit zugemutet werden muss. Es liegen jedoch keine auf Rechtssetzung beruhenden Grenzwerte für eine Lärmbelastung vor, die unmittelbar Anwendung finden können.</p> <p>Die Lärmschutz-Richtlinien-Straßenverkehr des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 23. November 2007 geben den Straßenverkehrsbehörden eine Orientierungshilfe zur Ausübung des Ermessens durch die Nennung von Richtwerten. Im Rahmen einer Gesamtabwägung der Belange des Verkehrs sowie der Anwohnerinnen hat der Bund in den Lärmschutz-Richtlinien-Straßenverkehr gemeinsam</p>	

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
				<p>mit den Ländern gebietsspezifische Orientierungswerte für eine ortsübliche Lärmbelastung in Folge der vom Gesetz- und Verordnungsgeber vorgegeben Regelgeschwindigkeit Tempo 50 km/h innerorts festgelegt. Für Straßen des überörtlichen Verkehrs beschreiben die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-Straßenverkehr regelmäßig die untere Tatbestandsgrenze für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz vor Lärm. Damit wird berücksichtigt, dass üblicherweise Anliegen dieser Straßen wegen ihrer der Widmung entsprechenden Verkehrsbedeutung mehr Verkehrslärm zugemutet werden kann als beispielsweise Anliegen von reinen Wohnstraßen. Die Richtwerte setzen keine strikte rechtliche Grenze. Von ihnen kann im begründeten Einzelfall, zum Beispiel bei Vorliegen eines atypischen Falles, nach oben und unten abgewichen werden.</p> <p>Liegen die Beurteilungspegel für eine große Zahl von Betroffenen bzw. Wohngebäuden über den genannten Werten, verdichtet sich das Ermessen der Behörde zum Einschreiten. Eine Pflicht, also eine Ermessensreduzierung auf Null ist aber nicht grundsätzlich gegeben. Bei einer Überschreitung der Werte um 3 dB(A) reduziert sich das Ermessen hin zur grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen auf den betroffenen Straßenabschnitten. Die zuständige Behörde darf bei erheblichen Lärmbeeinträchtigungen oberhalb der oben genannten Werte von verkehrsrechtlichen Maßnahmen absehen, wenn dies mit Rücksicht auf die damit verbundenen Nachteile, zum Beispiel in Bezug auf Luftreinhalte, Leistungsfähigkeit oder Verkehrsverlagerung gerechtfertigt erscheint.</p> <p>Die Lärmschutz-Richtlinien-Straßenverkehr und</p>	

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
				<p>der Kooperationserlass Lärmaktionsplanung des Landes vom 23. März 2012 sind eine fachliche Grundlage für verkehrsbehördliche Lärmschutzmaßnahmen. In diesen Handlungsanleitungen zur Ermessensausübung sind jedoch keine festen Grenzwerte vorgegeben. Die anordnende Behörde hat alle Aspekte des Verkehrs und des Schutzes der Anwohnerinnen in jedem Einzelfall zu gewichten und abzuwägen. So können sehr hohe Überschreitungen der Orientierungswerte in Verbindung mit einer geringen Zahl von Betroffenen, aber auch weniger hohe Überschreitungen der Orientierungswerte in Verbindung mit einer großen Zahl von Betroffenen tatbestandliche Voraussetzung für einen Eintritt der Behörden in eine Ermessensentscheidung sein. Um das Schutzbedürfnis der Wohnbevölkerung zu konkretisieren, wurde festgelegt, dass bei einer Überschreitung der Orientierungswerte um 3 dB(A) die Belange des Anwohnerschutzes den Belangen des Verkehrs grundsätzlich vorgehen, sofern andere Schutzziele nicht entgegenstehen.</p> <p>4. Sind die in den vorstehenden Fragen 1 bis 3 gemachten Vorgaben des Landes gesetzlich zwingend oder hat das Land seinerseits diesbezüglich Spielräume genutzt und wenn ja, mit welchen Erwägungen?</p> <p>5. Entspricht der Kooperationserlass des Landes vom 23. März 2012 inhaltlich den vergleichbaren Vorgaben in anderen Bundesländern bzw. welche Unterschiede gibt es hier?</p> <p>Zu den Fragen 4. und 5.: Nach höchstrichterlicher Rechtsprechung wird bei Lärmbelastungen von über 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts ein kritischer Bereich hinsichtlich einer Gesundheitsgefährdung für lärm-betroffene</p>	

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
				<p>Anwohnerinnen erreicht, die belastende Verwaltungsakte in Form von Beschränkungen und Verboten des fließenden Verkehrs begründen können. Damit wird auf eine gebietsspezifische Lärmschutzwürdigkeit verzichtet, was den seitens des Bundes und der Länder im Jahr 2007 neu gefassten Lärmschutz-Richtlinien-Straßenverkehr widerspricht. Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg hat deshalb ermessenslenkend im Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung des Landes vom 23. März 2012 festgelegt, dass straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen unabhängig vom Gebietstyp nach Baunutzungsverordnung und unter Berücksichtigung eines bereits vorhandenen Lärmschutzes insbesondere ab Werten von 70 dB(A) zwischen 6:00 und 22:00 Uhr (tags) und 60 dB(A) zwischen 22:00 und 6:00 Uhr (nachts) in Betracht kommen können. In Gewerbegebieten erfolgt ein Zuschlag von 5 dB(A). Mit diesen Regelungen hat das Land die Vorgaben der Rechtsprechung in einen Erlass umgesetzt, was in anderen Bundesländern noch nicht der Fall ist.</p>	
XIII.1	Allgemein	Bürger 8	26.03.2015	<p>1. Schreiben: Lärmaktionsplan Lörrach – Falsche Lärmkartierung – Gelöschte Gebäude</p> <p>mit großem Interesse verfolge ich die aktuelle Lärmaktionsplanung für Lörrach.</p> <p>Bei der detaillierten Betrachtung der von der Stadt Lörrach zur Verfügung gestellten Lärmkartierungen war ich sehr erstaunt, dass darin auf meinem Grundstück sämtliche meiner Gebäude entfernt und gelöscht sind. Ich musste daraus resultierend auch feststellen, dass die farblich dargestellten Lärmemissionspegel auf meinem Grundstück nicht den tatsächlichen Gegebenheiten entsprechen können.</p>	Das angesprochene Gebäude ist in den Lärmkarten tatsächlich nicht vorhanden.

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XIII.2				<p>Bitte erklären Sie mir warum sämtliche meiner Gebäude gelöscht und entfernt worden sind?</p> <p>In den PDF-Lärmkartierungen des Straßenverkehrs in Lörrach sind auf dem Grundstück bzw. dem Flurstück „Haagen F1StNr. 45“ bzw. an der Adresse „Röttler Straße (..)“ keinerlei Gebäude vorhanden, obwohl in der Realität dort seit mehreren hundert Jahren bereits Gebäude stehen, die sich auch in meinem Besitz befinden. In den aktuellen Daten des Geoportals der Stadt Lörrach sind die Gebäude richtiger Weise auch eingezeichnet, was ja auch die Luftbilddaufnahmen des Geoportals von 03/2014 belegen.</p> <p>Warum wurden diese Gebäudeeintragungen bearbeitet und entfernt? Wie kam die offensichtliche falsche Datengrundlagenbereitstellung für den Gutachter zustande? Durch wenn und warum wurden die Löschungen vorgenommen? Was ist die Absicht der Stadt Lörrach, welche hinter diesen Löschungen steht, was plant die Stadt auf meinem Grundstück?</p> <p>Da ja dem Gutachter des Lärmaktionsplanes, sicherlich basierend auf den Geoportaldateien, die Berechnungsgrundlagen übergeben wurden und da ja die gesamten Bearbeitungen digital erfolgt sind, sind diese Bearbeitungsschritte sicherlich in den jeweiligen Dateien dokumentiert oder in den jeweiligen Daten-Logs auswertbar. Bitte erklären Sie mir diese sehr kuriosen Vorgänge und korrigieren Sie bitte die Lärmkartierungen vor dem Beschluss des Lärmaktionsplanes für Lörrach.</p>	<p>Die Datengrundlage für den Lärmaktionsplan wurde von der Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz (LUBW) bereitgestellt, wobei dieser auf der Grundlage der Digitalen Topographie Karte 1:25000 (DTK 25) und der Grundkarte erfolgte. Somit sind die Darstellungen der Gebäude teilweise generalisiert. Die LUBW unterstützt im Auftrag des Landes, die Kommunen bei der Lärmaktionsplanung. Die Lärmkarten des geoPORTAL's stammen aus dem Jahre 2007 und wurden für den aktuellen Lärmaktionsplan nicht herangezogen. Eine Löschung von Gebäuden fand somit nicht statt.</p> <p>Im Zuge der Lärmaktionsplanung wurde in relevanten Bereichen eine Überprüfung der Gebäudedaten durchgeführt. Für das gesamte Stadtgebiet ist dies leider nicht möglich, da dies mit einem unverhältnismäßigen Kostenaufwand verbunden wäre. Es müssten alle fehlenden Gebäude nacherfasst, mit den Einwohnerzahlen verknüpft und die Lärmbelastung ermittelt werden, obwohl dies auf die Maßnahmenplanung und das Ergebnis des Lärmaktionsplanes keinen Einfluss besitzt.</p> <p>In der aktuellen Lärmaktionsplanung werden nur Straßen mit einer Belastungsgrenze von 8.000 Kfz/24h untersucht bzw. kartiert. Die Röttler Straße zählt nicht dazu. Nach dem Verkehrsmodell der Stadt Lörrach liegt die Röttler Straße bei rund 2.400 Kfz/24h.</p>
XIII.3				<p>Die errechneten Lärmemissionswerte sowie die errechneten und dargestellten Ausbreitungsflächen sind somit in diesem Ortsbereich absolut nicht korrekt.</p>	<p>Die Nachbargebäude in der Manzentelstraße weisen einen Gebäudelärmpegel von bis zu 55 dB(A) L_{DEN} und 47 dB(A) L_{Night} auf. Aufgrund der berechneten Lärmpegel im umliegenden Quartier</p>

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XIII.4				<p>Die hier falsche Lärmaktionsplanung hat sicherlich keinen gravierenden Einfluss auf die aktuellen Lärmaktionsplanungen, jedoch sehe ich schon eine große grundsätzliche Relevanz. Einmal weil offensichtlich die Kartierungsgrundlagen fehlerhaft übergeben (Dateninkontinenz) oder bearbeitet wurden und zum Anderen auch in der räumlichen Lage des (meines) Grundstückes und dessen vorhandenen (meiner) Gebäude. Bedingt durch die Lage des Grundstückes an einer „Hauptstraße“(Röttler Straße) sind eindeutig auch Einflüsse durch die das Wiesental querende Autobahn A98, durch den Autobahnzubringer Lörrach Mitte sowie die Bundesstraße B314 gegeben. Da die Lärmaktionsplanung sicherlich kein statisches und einmaliges Projekt sein wird, ist von einer Fortschreibung und Fortentwicklung in den kommenden Jahren auszugehen und diese ist absehbar und auch gerade deshalb bitte ich um die grundsätzliche Klärung.</p> <p>Des Weiteren möchte ich Sie bitten mir zu erklären wie es zu den Lärmpegelwerten und Fassadenpegelwerten in den Katendarstellungen des Geoportals und deren doch erheblich, in meinem Grundstücksbereich, abweichende Darstellungen zu den Lärmkartierungen in den Lärmkaten des Lärmaktionsplanes, welche das Fachplanungsbüro Rapp Trans erstellt hat, kommt. Wie sind diese sehr unterschiedlichen Daten und Werte entstanden und wie erklären Sie diese signifikanten Differenzen?</p>	<p>ist für das Gebäude mit einem ähnlichen Pegel zu rechnen. Der Lärmpegel liegt damit deutlich unterhalb des Auslöse- bzw. Maßnahmenwerte. Lärmschutzmaßnahmen können damit nicht begründet werden. Ein Einfluss des fehlenden Gebäudes auf die aktuellen Planungen ist damit nicht gegeben.</p> <p>Nach Abschluss der Lärmaktionsplanung erfolgt eine Aktualisierung in 5 Jahren (Vorgabe der EU-Umgebungslärmrichtlinie) mit den zu diesem Zeitpunkt aktuellen Verkehrsbelastungen. Sollte in einer späteren Stufe weitere Straßen untersucht werden, bzw. andere Auslösewerte gelten wird das Gebäude selbstverständlich mit aufgeführt und untersucht.</p> <p>Die Lärmkarten des Geoportals stammen aus dem Jahre 2007 und sind somit älteren Datums. Über die Eingangparameter der Lärmbelastungen im Geoportal (z.B. Verkehrsbelastungen) kann keine Aussage getroffen werden. Zum anderen unterscheidet das Geoportal zwei Zeiträume: Tag (6 – 22 Uhr) und Nacht (22 – 6 Uhr). Die Lärmkartierung des LAP ist entsprechend der EU-Umgebungslärmrichtlinie untergliedert in DEN (0 – 24 Uhr) und Night (22 – 6 Uhr). Aus diesen Punkten können Unterschiede entstehen. Eine direkte Vergleichbarkeit ist nicht gegeben.</p>
XIII.5				Bitte klären und erläutern Sie mir bitte diese Vorgänge und die grundsätzlichen Inkontinenz der	

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XIII.6			26.03.2015	<p>Daten und der Werte.</p> <p>Bitte korrigieren Sie die betroffenen Lärmkartierungen für Lörrach. Es werden nicht alle Betroffenen erfasst. Auf der Basis unzutreffender und unvollständiger Daten kann kein schlüssiger Lärmaktionsplan wirksam beschlossen werden.</p> <p>Vielen Dank für Ihre Bemühungen und Ihre Erklärungen.</p> <p>-----</p> <p>2. Schreiben: Lärmaktionsplan Lörrach – warum nicht Tempo 40 als echten Kompromiss?</p> <p>In der aktuellen Lärmaktionsplanung für Lörrach stellt sich mir die Frage warum nur über die zwei Extreme von Geschwindigkeitsbereichen gesprochen wird, also Tempo 30 und Tempo 50?</p>	<p>Wie schon erläutert, ist eine Aktualisierung mit einem hohen Kostenaufwand verbunden, obwohl kein Einfluss auf die Planungen und das Ergebnis des Lärmaktionsplanes bestehen. Eine Aktualisierung kann deswegen leider nicht erfolgen.</p>
XIII.7				<p>Aus meiner eigenen Kraftfahrzeug-Fahrpraxis habe ich das persönliche Empfinden, dass bei Verkehrsberuhigungen auf „Hauptverkehrsachsen“ in dem Geschwindigkeitsbereich von Tempo 40 ein guter Verkehrsfluss sowie ein angenehmes entspanntes Fahren ermöglicht wird. Gerade das Abbremsen wie auch das Beschleunigen mit den dabei entstehenden Lärmemissionen wird so vermieden und auch die Akzeptanz der KFZ-Fahrer scheint höher zu sein. Somit erscheint dies mir ein echter guter Kompromiss zu sein, der ja in umliegenden Gemeinden bereits erfolgreich umgesetzt wurde.</p>	<p>Wie die Wirkungsanalysen zeigen bringt Tempo 30 gegenüber Tempo 50 eine Lärmreduzierung um bis zu 2,5 dB(A). Als straßenverkehrsrechtliche Maßnahme ist sie schnell und kostengünstig umsetzbar und erzielt eine im Verhältnis hohe Lärminderungswirkung.</p> <p>Die Lärminderung von 50 auf 40 km/h bewirkt eine nur minimale Lärmreduzierung von ungefähr 1,2 dB(A). Dies liegt nur minimal oberhalb der Wahrnehmbarkeitsschwelle (= 1 dB(A)). Tempo 30 bewirkt dagegen eine Lärmreduzierung von rund 2,5 dB(A). Tempo 40-Lösungen stellen, wie beschrieben, nur Kompromisslösungen dar. Sie sind aber lärmtechnisch nicht zielführend und werden vom Regierungspräsidium als Lärmschutzmaßnahme angelehnt. Hinsichtlich des Verkehrsablaufs wird hingewiesen, dass der Verkehrsablauf einer Straße entgegen der weitläufigen und Meinung in innerstädtischen Straßennetzen wenig mit der zulässigen Geschwindigkeit zu tun hat. Die Leistungsfähigkeit eines innerstädtischen Straßennetzes wird wesentlich von den Knotenpunkten bestimmt.</p>

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XIII.7				<p>Wurde auch das Tempo 40 genauer auf die Möglichkeiten der Lärmreduzierung betrachtet? In der Schweiz (Basel) soll es ja auch eine (aktuelle) Studie geben die darin Potentiale erkennt. Bisher habe ich in den ganzen Diskussionen keine Fakten und Lärmdaten zum Tempo 40 gehört.</p>	<p>Wie schon dargestellt, stellen Tempo 40 nur Kompromisslösungen dar und werden als solches in der Lärmaktionsplanung behandelt. Aufgrund der teilweise erheblichen Lärmwerte, ist diese Lösung wenig zielführend.</p>
XIII.8				<p>Das Tempo 30 ist ja nicht durch fixe Grenzwerte vorgegeben, sondern es ist ja auch nach Aussage der Staatssekretärin Gisela Splett, ehr die Motivation dass man wenn man schon etwas ändert, durch eine Geschwindigkeitsreduzierung, dann möchte man eine maximale Verbesserung erzielen. Ergo, kein Muss ist das Tempo 30 sondern ein Wunsch. Da wir in Lörrach eh schon in den meisten Wohngebieten echte Tempo 30 Zonen haben ist es sicherlich sinnvoll die Hauptverkehrsachsen mit einem etwas höheren Tempo als Tempo 30 befahren zu können. Die flächige Einführung einer Geschwindigkeitsreduzierungen auf Tempo 40 außerhalb der bestehenden 30iger-Zonen in den Wohngebieten erscheint mit sehr zielführend zu sein, da die Fahrzeugführer dies sicherlich besser akzeptieren und einhalten werden. Logischerweise müsste diese Geschwindigkeitseinhaltung dann auch konsequent überwacht werden, damit die Spitzenwerte und die Übertretungen reduziert werden.</p>	<p>Gesetzlich festgelegte Grenzwerte für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gibt es tatsächlich nicht. Ex existieren aber „Orientierungswerte“. In Baden-Württemberg werden durch den Kooperationserlass des MVI vom 23.03.2012 eine Hilfestellung an die Kommunen und die Straßenverkehrsbehörden gegeben, ab wann straßenverkehrsrechtliche Anordnungen im Zuge der Lärmaktionsplanung erlassen werden können.</p> <p>Eine Einführung flächig von Tempo 40 auf Hauptverkehrsstraßen ist aus Lärmschutzgründen rechtlich nach StVO nicht möglich.</p> <p>Eine konsequente Überwachung der zulässigen Geschwindigkeit mit stationären und mobilen Messanlagen wird seitens der Stadt generell befürwortet und als unterstützende Maßnahme zur Lärminderung angesehen.</p>
XIII.9				<p>Es ist überschaubarer, wie transparenter wenn man flächig eine moderate Geschwindigkeitsreduzierung umsetzt und diese auch nur an den Stadtzufahrten jedoch klar kennzeichnet. So könnte man auch den innerstädtischen Schilderwald deutlich lichten und das aktuell teils vorhandene Flickwerk aus Tempo 30 und Tempo 50 aufbrechen. Wenn selbst ortskundige Lörracher auf Lörrachs Straßen, beim Fahren mit dem KFZ</p>	<p>Im Rahmen der Lärmaktionsplanung kann eine solche Festlegung nicht erfolgen. Richtiges Instrument hierfür ist ein städtisches Verkehrskonzept jenseits der Lärmaktionsplanung.</p>

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XIII.10				ganz bewusst überlegen müssen wo nun eben 30 und wo 50 gelten, liegt etwas im Argen. Tempo 40 wäre somit ein guter Kompromiss, der sicherlich zielführend die Lärmemissionen reduzieren kann.	Wie schon dargestellt, ist eine zielführende Reduzierung der Lärmpegel mit Tempo 40 fachlich nicht sinnvoll.
XIII.11				Leider sind nicht alle Fahrten innerhalb von Lörrach nur mit dem Fahrrad oder dem teils mageren ÖPNV umsetzbar. Ergänzend muss ganz klar eine integrierte Mobilität besser gefördert und entwickelt werden.	Wird zugestimmt.
XIV.1	Allgemein	Bürger 9	29.03.2015 (mündlich angekündigt am 24.3.)	Ergänzend zu der Mail vom 27.03.2015 (siehe Stellungnahme LVII.): ergänzend zu meiner Mail vom 27.03.2015 möchte ich aus meiner Mitarbeit bei der Bürger-Aktionsplattform „Klimafreunde Lörrach“ folgende Anregungen und Bedenken zum vorliegenden Entwurf bei der Stadt Lörrach schriftlich einbringen: 1. Stufenweise Einführung einer flächendeckenden Tempo 30 Zone innerorts bis 2025: Hieraus ergeben sich folgende Vorteile:	Ein Lärmaktionsplan kann rechtmäßig nur Maßnahmen an Lärmschwerpunkten zur Reduzierung von Umgebungslärm vorsehen. Eine Ausweitung der Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h auf das gesamte Stadtgebiet ist nach StVO nicht möglich und kann deshalb in einem Lärmaktionsplan nicht festgelegt werden.
XIV.2				- Lärmreduzierung: Tempo 30 innerorts senkt den Verkehrslärm um 3 bis 4 Dezibel (dB(A) gegenüber Tempo 50. Das entspricht einer Halbierung des wahrgenommenen Lärms – eine deutliche Erleichterung. Damit einher geht eine Verringerung der Gesundheitsbelastung der Lörracher Bevölkerung. Lärm macht	Eine Reduzierung der Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 auf 30 km/h führt zu einer Lärminderung von rund 2,5 dB(A). Um eine Lautstärkehalbierung zu erreichen muss der Pegel um etwa 10 dB(A) (!) gesenkt werden. Eine Reduzierung von 3 dB(A) entspricht einer Halbierung des Verkehrsaufkommens.

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XIV.3				<p>krank: das hat sich weithin herum gesprochen. Für mich ist er relevant im Hinblick auf die Lebensqualität!</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sicherheit: Gefahren können besser erkannt werden, der Anhalteweg wird kürzer, die Sicherheit erhöht sich insbesondere für Fußgänger und Fahrradfahrer; sollte es doch einmal zu einem Unfall kommen, dann sind die Auswirkungen geringer. Bundes- und Europaweite Untersuchungen haben gezeigt, dass in einer Tempo 30 Zone die die Zahl der Unfälle um 10bis 25% reduziert wird. 	<p>Wird zugestimmt. Die Lärmaktionsplanung kann Aspekte der Verkehrssicherheit nur als Synergieeffekte von Lärminderungsmaßnahmen berücksichtigen. Maßnahmen, die allein der Verkehrssicherheit dienen können im Lärmaktionsplan nicht festgelegt werden.</p>
XIV.4				<ul style="list-style-type: none"> - Klimaschutz und Luftverschmutzung: Die Ausweitung der Tempo-30-Zonen auf die ganze Stadt macht die Luft sauberer und senkt den CO2-Ausstoß. Tempo 30 führt zu einem besseren Verkehrsfluss, also zu gleichmäßigem Fahren mit weniger Brems- und Beschleunigungsvorgängen und reduziert damit gleichzeitig Staus. Weiterhin werden durch die flächendeckende Einführung von Tempo 30 Alternativen, wie Zu-Fuß-Gehen, Radeln oder die Nutzung von ÖPNV fahren deutlich attraktiver. Bundes- und Europaweite Untersuchungen zeigen, dass bei Einführung von Tempo 30 <ul style="list-style-type: none"> o ca. 12% weniger Treibstoff verbraucht und damit der Ausstoß klimaschädlicher CO2-Emissionen entsprechend reduziert wird, o der Ausstoß von klima- und gesundheitsschädlichen NOx Emissionen um bis zu 24% reduziert wird o die Luftbelastung an Feinstaub 	<p>Wird zur Kenntnis genommen. Die Lärmaktionsplanung kann Aspekte der Luftreinhaltung nur als Synergieeffekte von Lärminderungsmaßnahmen berücksichtigen.</p>

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XIV.5				<ul style="list-style-type: none"> o um ca. 6% reduziert wird, o die Luftbelastung an Stickoxiden um ca. 10% reduziert wird, o die Luftbelastung an gesundheitsschädlichen Ruß-Partikeln (PM10) um bis zu 20% reduziert wird. <p>Die Einführung eines flächendeckenden Tempo 30 Limits sollte mit folgenden Zwischenschritten per Stadtratsbeschluss erfolgen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 50% aller innerörtlichen Straßen bis 2018 - 75% aller innerörtlichen Straßen bis 2021 - 100% aller innerörtlichen Straßen bis 2025 	Vgl. Wertung zu XIII.1
XIV.6				Eine schrittweise Einführung des flächendeckenden Tempo 30 innerorts in Lörrach gibt den zuständigen politischen Gremien und Verwaltungen die zur Planung u. Umsetzung notwendige Zeit. Gleichzeitig kann die Öffentlichkeit frühzeitig informiert und die notwendige politische Akzeptanz geschaffen werden.	Wird zur Kenntnis genommen.
XIV.7				Außer der innerörtlichen Lärmreduzierung des wahrgenommenen Verkehrslärms um die Hälfte, der erheblichen Verengung der o.g. Luftschadstoffe, der damit zusammenhängenden Verbesserung der Lebensqualität wird auch der Verkehrsfluss verbessert und die Unfall- und Gesundheitsrisiken im Straßenverkehr vermindert. Mit einer einzigen Maßnahme können also gleich mehrere sektorale Umwelt-, Gesundheits- und Lebensqualitätsziele in Lörrach erreicht werden.	Es wird auf die Wertung XIII.2 bis XIII.4 verwiesen.
XIV.8				Aus unserer Sicht besonders bedeutsam erscheint uns die Verbindung mit den übergreifenden kommunalen Klimaschutzziele. Der Verkehr ist in Lörrach für etwas weniger als ein Drittel der	Wird zur Kenntnis genommen. Die Lärmaktionsplanung kann Aspekte der Luftreinhaltung nur als Synergieeffekte von Lärminderungsmaßnahmen berücksichtigen.

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XIV.9				<p>klimaschädlichen CO2-Emissionen verantwortlich, die Sektoren Haushalte und Wirtschaft jeweils etwas über ein Drittel. Während die CO2 Emissionen in den Sektoren Wirtschaft im Zeitraum 2005 bis 2012 um 15% (26.6001) und im Sektor Haushalte gar um 29% (43.6001) reduziert werden konnten, sind die klimaschädlichen CO2 Emissionen im Verkehr im Zeitraum 1990 bis 2012 um 17% (20.0001) angestiegen. Der Verkehr zehrt also die Einsparungen an klimaschädlichen CO2-Emissionen teilweise wieder auf, die in anderen Sektoren erzielt wurden. Vor diesem Hintergrund ist es für die Energiestadt Lörrach mit Hinblick auf die Zielsetzung „Klimaneutrale Kommune“ dringend notwendig, gerade in diesem Bereich eine wirksame CO2- Minderungsstrategie zu entwickeln. Aus der Sicht der Bürger-Aktionsplattform „Klimafreunde Lörrach“ erachten wir die schrittweise Einführung eines flächendeckenden Tempo 30 innerorts in Lörrach als einen wirksamen Beitrag, die CO2 Emissionen im Verkehrssektor zu reduzieren. Die fossilen Treibstoffe Benzin und v.a. Diesel sind in Lörrach zu ca. 85% für CO2-Emissionen im Verkehrssektor verantwortlich. Da die Stadt nur indirekte Möglichkeiten hat, auf Fahrzeugbesitzer einzuwirken (z.B. kann sie nur schwer das Nutzerverhalten z.B. beim Fahrzeugkauf beeinflussen und keine Umweltabgaben auf den Verkauf von Benzin und Diesel erheben), stellt die Einführung eines flächendeckenden Tempo 30 eine wirkungsvolle CO2-Reduktionsmaßnahme im Gestaltungsbe- reich der Stadt dar.</p> <p>Wir weisen darauf hin, dass das EU-Parlament aus Klimaschutzgründen bereits 2011 die flächendeckende Einführung von Tempo 30 innerorts im „Weißbuch für einen wettbewerbsfähigen und nachhaltigen Verkehrssektor“ gefordert hat.</p>	Wird zur Kenntnis genommen.

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XIV.10				<p>Derzeit basieren 94% aller Transporte in der EU auf fossilen Brennstoffen - das ist schon aus Gründen der Importabhängigkeit im Moment des Peak Oil eine Rezeptur für einen programmierten Absturz. Die Bundeshauptstadt Berlin besitzt bereits heute auf 80% aller Straßen eine Tempo 30 Zone. Eine entsprechende Strategie sollte also auch für die Energiestadt Lörrach kein Problem darstellen.</p> <p>Die schrittweise Einführung eines flächendeckenden Tempo 30 innerorts in Lörrach sollte durch folgende Maßnahmen zu flankiert werden, die ebenfalls klima- und lärmrelevant sind:</p> <p>2. Ausbau des Fuß- und Radwegeverkehrs</p>	<p>Den Hinweis zur Radverkehrsplanung wird in den städtischen Überlegungen zur Gesamtradwegplanung weiter diskutiert.</p>
XIV.11				<p>3. Verbesserung des modal Split 4. Erweiterung des bestehenden ÖPNV Angebots</p>	<p>Unbestritten bestehen Verlagerungspotentiale auf den Umweltverbund. Die Wirksamkeit dieser Maßnahmen zur Reduktion der Lärmbelastungen des MIV ist jedoch beschränkt. So muss z.B. für eine Lärmreduktion um 3 dB(A), das Verkehrsaufkommen halbiert werden. Unabhängig davon werden in der Stadt Lörrach derzeit weitere Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV geprüft: Aktuell sind dazu zwei Gutachten beauftragt, die eine Verbesserung des Stadtbusverkehrs bzw. der Regio-S-Bahn beinhalten. Weitere vorgesehene Maßnahmen finden sich auch im Masterplan Mobilität, der ständig aktualisiert und fortgeschrieben wird.</p>
XIV.12				<p>5. Schrittweiser städtebaulicher Umbau (funktionale räumliche Integration anstatt räumliche Trennung zur Verkehrsvermeidung)</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XIV.13				6. Förderung von Elektromobilität	Mit zunehmender E-Mobilität ist nur eine minimale Lärmreduzierung zu erzielen: Ab einer Geschwindigkeit von 30 km/h überwiegt das Rollgeräusch gegenüber dem Motorenlärm. Mit alternativen Antrieben ist nur eine Reduzierung des Motorenlärms verbunden, nicht aber des Rollgeräusches. Das Rollgeräusch hängt entscheidend von der gefahrenen Geschwindigkeit und der Straßenoberfläche ab.
XIV.14				7. Verkehrserziehung als Bestandteil von Bildung für nachhaltige Entwicklung und Klimaschutz in Schulen und Bildungseinrichtungen	Verkehrserziehung wird bereits heute in den Schulen praktiziert.
XIV.15				8. Jährliche Durchführung von Flüsterdemos (Klimafreunde Lörrach, IG Velo, BUND u.a. Klimaschutzakteure)	Wird zur Kenntnis genommen.
XIV.16				9. Parkraumbewirtschaftung Bau von Parkhäusern in der Innenstadt (Verlagerung des Parkraums von der Straße in Parkhäuser mit dem Ziel, dass Entfernung und Kosten eines Parkhauses äquivalent zur Entfernung bis zur nächsten ÖPNV Haltestelle sind, so dass die „antizipierten“ Vorteile des motorisierten Individualverkehrs graduell abgebaut werden).	Wird zur Kenntnis genommen.
XV.1	A98	Interessengemeinschaft / Bürgerinitiative	12.02.2015	nach Anwesenheit, bei der am 6.2.2015 stattgefundenen Bürgerbeteiligung zum Lärmaktionsplan, möchten wir als Betroffene in der Homburgsiedlung / Hartmattenstraße zu den Planungsinhalten Stellung nehmen. Nach Einsicht des veröffentlichten Lärmaktionsplanes und der dazugehörigen Kartierungen sind wir nach wie vor sehr erstaunt, dass unser Gebiet nicht zu den Lärmschwerpunkten zählt.	Im Rechengebiet „A98 Mitte“ sind keine Betroffenheiten <u>über</u> den Auslösewerten von $L_{DEN} = 65$ dB(A) und $L_{Night} = 55$ dB(A) vorhanden. Das Gebiet kann deswegen nicht als Lärmschwerpunkt

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XV.2				In der veröffentlichten "Lärmkartierung Straßenverkehr 1" ist deutlich zu sehen, dass der Pegelwert tagsüber im roten Bereich liegt, und das obwohl hier mit nicht aktuellen Zahlen/ Messungen gerechnet wurde.	eingestuft werden. Die maximale Lärmbelastung liegt bei $L_{DEN} = 65 \text{ dB(A)}$ und $L_{Night} = 55 \text{ dB(A)}$. Der Legende zur Lärmkarte 1 ist zu entnehmen, dass es sich hier um den Pegelbereich von 60 bis 65 dB(A) handelt. Dies liegt unterhalb des Auslösewertes.
XV.3				Seit die A98 als Umfahrung von Basel dient, hat das Verkehrsaufkommen nach offiziellen Messungen des Regierungspräsidiums Tübingen stark zugenommen und liegt im Durchschnitt von Januar bis September 2014 bei 24.353 KFZ pro Tag (inkl. SV).	Die Jahresbelastung auf der A98 Lörrach stieg gegenüber dem Verkehrsmodell 2011 (mit Verkehrszahlen von 2010) um 18% (20.600 auf 24.389 Kfz/24h) im Jahr 2014 an. Der Schwerverkehrsanteil fiel im gleichen Zeitraum um 7% (2.380 auf 2.213 SV/24h).
XV.4				Wir fordern deshalb für die Berechnung aktuelle Zahlen zu Grunde zu legen und für entsprechenden Lärmschutz in diesem Bereich der A98 zu sorgen (wie bereits in anderen Teilen von Lörrach). Diese Neuberechnung wurde während der Anhörung von Stadt und Gutachter zugesagt.	Es wurde eine Vergleichsrechnung auf Basis der Verkehrszahlen für 2013 vorgenommen. Für die das Jahr 2014 liegen noch nicht alle Daten für die Berechnung nach VBUS vor. Hier kann nur der Nachtpegel verglichen werden. Die Ergebnisse der Berechnungen können wie folgt zusammengefasst werden: Der Gesamttagesspiegel stieg zwischen 2010 und 2013 um 0,1 dB(A) an. Im gleichen Zeitraum nahm der Nachtpegel um 0,3 dB(A) ab. Beide Veränderungen liegen unterhalb von 1 dB(A) und sind damit nicht wahrnehmbar. Der Vergleich der Nachtpegel 2010 und 2014 zeigte keine Veränderung (+/- 0,0 dB(A)). Höhere Belastungen im Pkw-Verkehr werden durch geringe Belastungen im Schwerverkehr wieder kompensiert. Eine komplette Neuberechnung aller Rasterlärmkarten und Gebäudelärmkarten ist mit hohem Aufwand verbunden und aufgrund der Vergleichsrechnungen wenig zielführend. Zudem

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XV.5			25.03.2015	<p>Da die aktuellen Zahlen des Verkehrsaufkommens durch das Regierungspräsidium Tübingen vorliegen, gehen wir davon aus, dass die Neuberechnung zeitnah erfolgen wird und wir noch vor dem 27. März bei einer persönlichen Besprechung über Maßnahmen informiert werden.</p> <p>-----</p> <p>nach der Bürgerbeteiligung vom 6. Februar 2015 und unserer Stellungnahme dazu mit Schreiben vom 12. Februar 2015, fand am 25. Februar 2015 ein Gespräch mit der Fachabteilung Umwelt und Klimaschutz, vertreten durch Herrn Lüers, statt.</p>	<p>muss berücksichtigt werden, dass zum Projektstart 2012 mit aktuellen Daten gerechnet worden ist. Aufgrund der langen Verfahrensdauer eines Lärmaktionsplans sind Verkehrszahlen zum Projektabschluss teilweise wieder überholt. Auf die Lärmbelastung hat dies oftmals nur einen geringen Einfluss. Zum Vergleich: Eine Verdopplung der Verkehrsstärke bedeutet eine Erhöhung um lediglich 3 dB(A). Unabhängig davon werden Lärmaktionsplanungen alle 5 Jahre wieder aktualisiert. Dann sind aktuellere Verkehrsdaten Grundlage der Lärmberechnungen.</p> <p>Für die Umsetzung eines Lärmschutzes an der A98 ist das Regierungspräsidium Freiburg zuständige Straßenverkehrs- und baubehörde und nicht die Stadt Lörrach. Die Errichtung von baulichen Lärmschutz ist eine planfeststellungspflichtige Maßnahme. Eine solche Maßnahme kann im Rahmen der Lärmaktionsplanung auch nicht festgesetzt werden. Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen sind aufgrund der niedrigen Lärmbelastung ohnehin auszuschließen.</p> <p>Die Besprechung hat am 25.02.2015 stattgefunden. Da die Neuberechnung zu diesem Zeitpunkt noch nicht vollständig vorlag, wurden diese später nachgeliefert.</p>

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XV.6				Die uns versprochene Lärmberechnung nach aktuellen Zahlen lag zu diesem Zeitpunkt noch nicht vollständig vor. Mittlerweile sind uns diese Werte jedoch zugegangen.	Wird zur Kenntnis genommen. Es wird auf die Wertung der Stellungnahme XV.1-5. verwiesen.
XV.7				Nach diesen aktuelleren Zahlen (Stand 2011) des Büro Rapp liegt der Autobahnabschnitt Lörrach Mitte - Lörrach Ost tagsüber bei einer Belastung von 72,5 dB(A), abends bei 70,0 dB(A) sowie bei 64 dB(A) in der Nacht. Der gemittelte Lärmpegel über 24 Stunden liegt bei 73, 5 dB(A).	Es handelt sich hierbei um den Emissionspegel (der von der Schallquelle ausgehende Lärm) in 25 m Entfernung. Für die Beurteilung der Lärmsituation am Gebäude ist hingegen der Immissionspegel (der Schall am Einwirkungsort, z.B. Haus) relevant. Die Emissionsbelastungen verhalten sich analog den Immissionsbelastungen, d.h. wenn der Emissionspegel steigt, steigt auch der Immissionspegel.
XV.8				Laut EU-Umgebungslärmrichtlinie und deutschem Bundesimmissionsschutzgesetz sollte eine Lärmsanierung bei Werten von 65 db(A) am Tage und 55 db(A) in der Nacht erfolgen.	Es handelt sich hierbei um die sog. Auslösewerte. Die Wahl der Auslösewerte gehen auf eine Empfehlung des Landes zurück (Kooperationserlass des MVI vom 23.03.2012). Die Stadt Lörrach hat sich an den Empfehlungen des Landes orientiert. Die gesetzlichen Regelungen zur Lärminderungsplanung kennen <u>keine</u> verbindlichen Auslösewerte (vgl. Kapitel 2.3 des LAP-Berichtes). Daneben existieren noch die Auslösewerte für die Lärmsanierung gemäß den „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes –VLärmSchR 97“. Dies betragen 57 dB(A) nachts und 67 dB(A) tags.
XV.9				Im Vergleich zu 2011 ist der PKW-Verkehr 2014 um ca. 3800 Fahrzeuge auf 24389 angestiegen. Der Schwerverkehr hat um 167 LKWs pro Tag abgenommen und liegt somit bei 2213 Fahrzeugen pro Tag. Gemäß Büro Rapp liegen noch nicht alle Zahlen der Straßenverkehrszentrale für 2014 vor, sodass momentan nur der Nachtpegel	Es wird auf die Wertung XV.4 verwiesen.

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XV.10				<p>2011 mit dem Nachtpegel 2014 verglichen werden kann. Dieser Wert ist unverändert geblieben. Aufgrund des erhöhten Verkehrsaufkommens ist jedoch davon auszugehen, dass der Lärmpegel 2014 tagsüber im Vergleich zu 2011 weiter angestiegen ist.</p> <p>Da die A98 auch heute schon als inoffizielle Umfahrung von Basel gilt, ist anzunehmen, dass die Belastung in den kommenden Jahren sich weiter erhöhen wird.</p>	<p>Ein Anstieg der Lärmbelastung in einem relevanten Bereich (über 1 dB(A)) ist unwahrscheinlich, zumal der Schwerverkehrsanteil abgenommen hat.</p> <p>Die Lärmaktionsplanung betrachtet keine Entwicklung der Verkehrsmengen, sondern muss die aktuell bestehenden Verkehrsbelastungen als Grundlage für die schalltechnischen Berechnungen verwenden. Eintretende Veränderungen bei den Verkehrsbelastungen werden im Zuge des spätestens alle 5 Jahre stattfindenden Aktualisierung des Lärmaktionsplanes berücksichtigt.</p>
XV.11				<p>Entsprechend dieser Fakten fordern wir, den Autobahnabschnitt der A98 von Lörrach Mitte - Lörrach Ost ebenfalls in den aktuellen Lärmaktionsplan als Lärmschwerpunkt aufzunehmen und zeitnahe und wirkungsvolle Lärmschutzmaßnahmen einzuleiten.</p>	<p>Vgl. Wertung zu XV. 2 bis XV.4. Ein Anspruch auf Lärmsanierung nach VLärmSch97 kann aus den vorliegenden Daten ebenfalls nicht erhoben werden. Dies bestätigt die letzte Lärmberechnung des RP Freiburg für die Homburgsiedlung im Januar 2011. Die Immissionspegel an den einzelnen Gebäuden lagen hier weit unter den derzeit geltenden Sanierungsgrenzwerten. Auch eine Verdopplung der Verkehrsstärke entsprechend 3 dB(A) führt nach Auskunft des RP noch zu keiner Überschreitung der Sanierungsgrenzwerte.</p>
XV.12				<p>Wir gehen davon aus, dass Sie uns über die weiteren Schritte noch vor der Verabschiedung im Gemeinderat am 25. Juni 2015 informieren und würden uns über ein weiteres persönliches Gespräch freuen.</p>	<p>Entsprechend der derzeitigen Gesetzeslage sind Lärmschutzmaßnahmen in der Homburgsiedlung nicht möglich.</p>

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XVI.1	A98	Interessengemeinschaft / Bürgerinitiative	15.03.2015	<p>nach Einsicht in den Lärmaktionsplan und Diskussion bei der Bürgerbeteiligung (...) möchten wir nochmals unsere Fragen/Einwände zusammenfassen:</p> <ol style="list-style-type: none"> Die Verkehrszählungen auf der A 98 beruhen, nach Aussage der Fa. Rapp Trans AG, auf den (veralteten) Zahlen von 2010/2011. Es wurde uns auf der Bürgerbeteiligung zugesagt, eine weitere Berechnung auf Basis aktueller Zahlen vorzunehmen. 	<p>Es wurde eine Vergleichsrechnung auf Basis der Verkehrszahlen für 2013 vorgenommen. Für die das Jahr 2014 liegen noch nicht alle Daten für die Berechnung nach VBUS vor. Hier kann nur der Nachtpegel verglichen werden.</p> <p>Die Vergleichsrechnung ergab folgendes Ergebnis:</p> <ul style="list-style-type: none"> Die Gesamtverkehrsbelastung stieg zwischen 2010 und 2013 an der Dauerzählstelle zwischen Lörrach-Mitte und -Ost um 12% an, der Lkw-Anteil fiel jedoch im gleichen Zeitraum um 6%. Hieraus ergeben sich für den Gesamttagespegel eine Zunahme um 0,1 dB(A) und den Nachtpegel eine Abnahme um 0,3 dB(A). Beide Veränderungen sind unter 1 dB(A) und damit nicht wahrnehmbar. Im Ergebnis können damit die für die Autobahn ermittelten Lärmbelastungen als repräsentativ bestätigt werden. Die Gesamtverkehrsbelastung zwischen 2010 und 2014 stieg um 18% an, der Schwerverkehrsanteil nahm um 7% ab. Im Vergleich der Nachtpegel zwischen 2010 und 2014 ergab sich keine Veränderung (+/- 0,0 dB(A)). Höhere Belastungen im Pkw-Verkehr werden durch geringe Belastungen im Schwerverkehr wieder kompensiert.
XVI.2				<ol style="list-style-type: none"> Wo genau wird auf der A 98 gezählt? Unseres Wissens am Zählpunkt Z 9 	<p>Die Zählstelle Z9 war eine Befragungsstelle am Kreisverkehr Lörracher / Brombacher Straße und keine Zählstelle auf der Autobahn. Grundlage der</p>

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
				<p>(siehe u.a. Bürgerinformation zu den Untersuchungen für ein städtisches Gesamtverkehrskonzept). Dieser befindet sich auf der Brücke zwischen der Ausfahrt Lörrach-Mitte und Lörrach-Ost. Stimmt dies? Wenn dies so ist, wird der in Lörrach-Mitte stark abfließende Verkehr Richtung Wiesental / Schopfheim etc. nicht bei den Zählungen für die Belastungen an Binzen, Lörrach-Tumringen und Lörrach-Rötteln vorbei nicht berücksichtigt. Wenn dies stimmt, fordern wir eine Berücksichtigung durch realistische Zählpunkte.</p>	<p>Lärmberechnungen ist das im Zuge der Erstellung des städtischen Gesamtverkehrskonzeptes erarbeitete Verkehrsmodell.</p> <p>Basis des Lörracher Verkehrsmodell ist das regionale Verkehrsmodell „Validate“ der PTV AG, Karlsruhe mit einer deutschlandweiten Modellierung. Zur besseren Abbildung der Gesamtstadt wurde das Modell durch eigene Zählungen und Befragungen, welche 2011 im gesamten Lörracher Stadtgebiet stattfanden, verfeinert. Eine eigenständige Verkehrserhebung auf der A98 ist allein aus Gründen der Verkehrssicherheit und Wirtschaftlichkeit nicht machbar. Zur Abbildung der BAB A98 dient zum einen das regionale Verkehrsmodell „Validate“, zum anderen die zum damaligen Zeitpunkt verfügbaren amtlichen Verkehrsdaten des Jahres 2010. Das Modell wurde im Bereich der BAB mit den amtlichen Verkehrsdaten des Jahres 2010 kalibriert. Durch die Methodik „Verkehrsmodell“ sind alle Lörracher Straßen realitätsnah abgebildet. Für den Lärmaktionsplan wurde ein zusätzlicher Planfall mit Zollfreier Straße gerechnet.</p>
XVI.3				<p>3. Die Kreisstraße K 6354 / Freiburger Str. wird zu Recht als Lärmschwerpunkt mit Handlungsbedarf identifiziert. Allerdings werden Maßnahmen nur bis zum Haus Nr. 399 empfohlen. Der starke Verkehr fließt aber weiter parallel zur Autobahn zur Anschlussstelle Kandern. Wie fließt der Lärm der Kreisstraße bis zur AB-Anschlussstelle in die Lärmberechnungen ein?</p>	<p>Die K6354 wurde von der B317 bis zur Autobahnanschlussstelle Kandern kartiert. Die Lärmausbreitung kann den Rasterlärmkarten 1 für den Gesamttag und 2 für die Nacht entnommen werden. Die Geschwindigkeitsbeschränkung gilt bis zum Ende der zusammenhängenden Bebauung in der Freiburger Straße.</p>
XVI.4				<p>4. Aus den Stellungnahmen zum Lärmaktionsplan (Anlage 2) geht hervor (Seite 17</p>	<p>Für die A98 ist das Regierungspräsidium Freiburg zuständige Straßenverkehrsbehörde.</p>

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
				ff), dass die zuständige Straßenverkehrsbehörde verkehrsrechtliche Maßnahmen prüfen muss, inwieweit die rechtlichen Voraussetzungen vorliegen. Wer stößt dies für die A 98 an?	
XVII.1	A98	Bürger 10	27.03.2015	<p>Hiermit bringen wir nochmals unsere bereits mehrfach vorgebrachte Reklamation ein.</p> <p>Bereits am 15.07.2010 hatten wir die nicht hinnehmbare Lärmbelastung durch die A98 reklamiert. Dies bei Herrn Nef, der uns an das hierfür zuständige Straßenbauamt Säckingen (Herrn Belz) verwies. Von dort erhielten wir von den zuständigen Herren Belz und später Kleemann auf jeweilige Anfrage (15.07.2010 / 02.05.2011 / 25.06.2012) die Auskunft, dass man sehr wohl von der hier vorliegenden Problematik weis (selbst unsere Liegenschaft war ohne nähere Erläuterung als Problemfall bekannt), jedoch wurden wir jeweils auf die geplanten und teilweise in der Bearbeitung befindlichen Lärmaktionsplan-Aktivitäten verwiesen (Abschnitt 1 bis Hasenloch, Abschnitt 2 ab Hasenloch). Diese Auskünfte erhielten wir ebenfalls von Herrn Nef per 02.05.2011 sowie 20.08.2013.</p> <p>Nun ist es ja mit diesem Lärmaktionsplan endlich soweit.</p>	Wird zur Kenntnis genommen.
XVII.2				<p>Anlässlich des Besuches der Info-Veranstaltung vom 06.02.2015 mussten wir u.a. verwundert zur Kenntnis nehmen, dass keinerlei Messungen, sondern nur noch Berechnungen erfolgen.</p>	Die Verfahrensvorgaben der 34. BImSchV zur Lärmkartierung und Aktionsplanung sind zu berücksichtigen (VBUS – Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen und VBEB – Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm). Messungen von Straßenverkehrslärm sind gemäß VBUS nicht vorgesehen und mit den Vorgaben der Umgebungslärmrichtlinie auch

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XVII.3				Unabhängig davon stellen wir jederzeit unsere Liegenschaft für entsprechende Messungen zur Verfügung.	<p>nicht zu vereinbaren. Darüber hinaus sind Messungen auch fachlich nicht vertretbar.</p> <p>Messungen stellen vom Prinzip her nur Momentaufnahmen dar, weil sie immer nur von den gerade vorherrschenden Randbedingungen ausgehen. Dazu zählen u.a. Witterungseinflüsse, Hintergrundgeräusche, zeitliche Schwankungen in der Verkehrsstärke u.a. Im Regelfall liegen die Berechnungsergebnisse immer über denen der Messungen. Besonderheiten wie z.B. ungünstige meteorologische Verhältnisse, Lärmreflexionen an Gebäuden und Lärmschutzwänden sind in den Berechnungsvorschriften berücksichtigt. Eingangsgröße für die Verkehrsbelastung ist immer der DTV (durchschnittlicher täglicher Verkehr aller Tage des Jahres). Hinweise zum Thema Lärmmessung und Lärmberechnung finden sich auch unter: http://www.bmub.bund.de/themen/luft-laerm-verkehr/laermschutz/laermschutz-im-ueberblick/laermmessung-laermberechnung/</p> <p>Dies ist nicht notwendig. Siehe oben.</p>
XVII.4				<p>Momentane Situation: Die Lärmbelastung (nicht nur bei Südwest-Wetterlage, die wir meistens haben) ist unerträglich, so dass eine Benutzung des Balkons sowie des Gartens und der Freiflächen nur eingeschränkt und vermindert möglich ist. An ein Schlafen bei geöffnetem Fenster in der Sommerzeit ist nicht im entferntesten zu denken.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen. Die maximale Lärmbelastung beträgt an der Südwest-Fassade ganztags 68 dB(A) und in der Nacht 58 dB(A). Diese Lärmbelastung ist primär der Lörracher Straße geschuldet und nicht der A98.</p>
XVII.5				Wir bitten zu berücksichtigen, dass die A98 ab Lörrach-Mitte in Richtung Waidhof/Rheinfeldern an der Nordseite ca. 500 m und an der Südseite	<p>Wird zur Kenntnis genommen. Die Lärmbelastung ist primär der Lörracher Straße geschuldet (vgl. Rasterlärmkarten 1 und 2).</p>

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XVII.6				<p>ca. 900m jeweils ohne jeglichen Schallschutz erbaut ist.</p> <p>Hier wäre nach unserer Ansicht ein Ansatzpunkt, durch geeignete Maßnahmen eine Verbesserung des Missstandes zu erreichen.</p> <p>Wir bitten um Bearbeitung dieser form- und fristgerechten Reklamation und freuen uns, wenn durch entsprechende Maßnahmen der Missstand behoben wird.</p>	<p>Für die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen entlang der A98 ist das Regierungspräsidium Freiburg zuständige Straßenverkehrs- und baubehörde und nicht die Stadt Lörrach. Die Errichtung von baulichen Lärmschutz ist eine planfeststellungspflichtige Maßnahme. Eine solche Maßnahme kann im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht festgesetzt werden.</p>
XVIII.1	B317 Haagen	Bürger 11	20.06.2015	<p>bei der Durchsicht alter Akten habe ich einen Vorgang gefunden, der sich auf den Lärmschutz nach dem Neubau der Bundesstr. 317 zwischen Hasenloch und Entenbad bezieht. Damals hatte ich das Straßenbauamt Bad Säckingen am 26.07.1991 angeschrieben und bezüglich Lärmschutzmaßnahmen im Zusammenhang mit der Anbindung der Ortsverbindungsstr. Haagen-Brombach an die B 317 nachgefragt.</p> <p>Das Schreiben wurde an das Regierungspräsidium weitergeleitet. In dem Antwortschreiben des Regierungspräsidiums Freiburg vom 12.09.1991 wurde im letzten Absatz darauf hingewiesen, dass die Stadt Lörrach für das Nachbargebäude, Haus Eisenbahnstr. 11, Lgb-Nr. 207/15, im Jahr 1988 eine Ermittlung durchgeführt hat. Von der Stadt Lörrach sind wir in diesem Zusammenhang weder informiert noch angeschrieben worden.</p> <p>Da wir genau so, wie der o.g. Nachbar, von dem starken und in den letzten Jahren erheblich gestiegenen Verkehrslärm betroffen sind, bitten wir,</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Lärmkartierung des Lärmaktionsplans Lörrach weist für das Haus „Eisenbahnstraße 11“ einen maximalen Lärmpegel von $L_{DEN} = 62 \text{ dB(A)}$</p>

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
				um nachträgliche Zusendung der damaligen Ermittlungsergebnisse bzw. um eine aktuelle Ermittlung für unser Anwesen.	<p>und $L_{\text{Night}} = 53 \text{ dB(A)}$ aus. Für das Haus „Kandelstraße 8a“ wird ein Lärmpegel von $L_{\text{DEN}} = 61 \text{ dB(A)}$ und $L_{\text{Night}} = 53 \text{ dB(A)}$ angegeben. Die Lärmbelastungen können auch den Gebäude-lärmkarten im Anhang zum Lärmaktionsplan entnommen werden.</p> <p>Die Lärmbelastungen an beiden Gebäuden liegen somit unterhalb der Auslösewerte des Lärmaktionsplans und der Maßnahmenwerte des Kooperationserlasses vom 23.03.2012. Lärmschutzmaßnahmen können somit nicht begründet werden. Die Gebäude werden durch eine Lärmschutzwand an der B317 ausreichend geschützt. Über die Berechnungen aus dem Jahr 1988 kann, aufgrund des inzwischen lange vergangenen Zeitraums, von der Stadt Lörrach keine Aussage mehr getroffen werden. Aufgrund veränderter Richtlinien, Verkehrsbelastungen und baulicher Veränderungen im Umfeld besitzen diese Berechnungen keine Gültigkeit mehr.</p>
XIX.1	Basler Straße	Bürger 12	E-Mail vom 25.02.2015	<p>als langjähriger Anwohner der Basler Straße verfolge ich mit Interesse die geplante Umsetzung des Lärmaktionsplanes. Gemäß diesem ist auch die Basler Straße ein Lärmschwerpunkt, wurde jedoch in der Umsetzung leider zurückgestellt, angeblich wegen zu wenig Betroffenenheiten, meine Betroffenheit liegt bei $70 \text{ dB } L_{\text{DEN}}$, die meiner Nachbarn entlang der Basler Straße Mitte zwischen 68 dB den und $69 \text{ dB } L_{\text{DEN}}$, dass ab einer Belastung von 65 dB laut LAP von einer hohen, kurzfristig zu senkenden Lärmbelastung ausgegangen werden muss, wird dabei einfach übergangen.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen. Jeder betroffene Straßenabschnitt wird einer sachgerechten Prüfung und Abwägung unterzogen. Niemand wird hier übergangen.</p>
XIX.2				<p>Kann es sein, dass alle Anwohner der Basler Straße nicht mehr die Fenster zur Straße hin öffnen können? Die Anwohner der Basler Straße Ost haben zudem die Belastung der S-Bahn (7Min. Takt) und der Zeppelinstraße, sollen wir</p>	<p>Die Basler Straße weist in der Betroffenheitsanalyse nur wenige Betroffene über den Maßnahmenwerte des Kooperationserlasses vom 23.03.2012 aus, nach denen grundsätzlich straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen in Betracht</p>

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XIX.3				<p>künftig im Keller wohnen? Laut der gestrigen Pressemitteilung und des heutigen Berichtes in der BZ wird nun wohl nochmals bezüglich unserer Straße abgewogen bzw. auf den Prüfstand gestellt, was ich sehr begrüße. Es freut mich zu lesen, dass Sie nichts gegen Tempo 30 in der Basler Straße haben, dann steht ja einer zügigen Umsetzung nichts mehr im Wege. Probleme wegen "einer Folge kürzerer Abschnitte Tempo 30" kann ich nicht nachvollziehen, im Bereich der Basler Straße Mitte haben wir zwei Zufahrten mit bereits Tempo 30 (Clara-Immerwahr-Straße und Weinbrennerstraße), eine Weiterführung in diesen Bereichen in die Basler Straße wäre also nur die logische Konsequenz. Die Erfahrung zeigt, dass der ungeduldige Autofahrer nach Tempo 30 sofort wieder Vollgas gibt. Das wäre durch unterbrochene 30 er Zonen eine zusätzliche Belastung. Die Kindertagesstätte "Guter Hirte" wird unverständlicherweise in den Planungen nicht berücksichtigt – gilt doch eigentlich im Bereich von Schulen und Kindergärten Tempo 30.</p> <p>Ich würde mich freuen wenn die Stadt ihre Möglichkeiten zur menschenfreundlichen Gestaltung dieser belasteten und gefährlichen Straße mit Vernunft umsetzt und durchgängig Tempo 30 einführt. Es entstehen keine Kosten, jedoch viel Nutzen und Lebensqualität.</p>	<p>kommen. Zudem werden die Werte nur an einzelnen Gebäuden überschritten. Eine Vielzahl der Gebäude weist allerdings Betroffenheiten knapp unterhalb der Maßnahmenwerte aus. Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen aus Lärmschutzgründen unterliegen zudem dem Zustimmungsvorbehalt des Regierungspräsidiums Freiburg: In einem Abstimmungsgespräch mit dem Regierungspräsidium am 23.06.2015 wurden die Möglichkeiten straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen in Lörrach diskutiert. Das RP signalisierte die Bereitschaft zur Genehmigung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h in der Basler Straße. Der Lärmaktionsplan wurde darauf um eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h in der Basler Straße zwischen Bahnhof Stetten und Aichele-Knoten erweitert. Entscheidend für das RP war, dass „eine große Anzahl an Betroffenen“ die Maßnahmenwerte tangiert resp. nur knapp darunter liegt. In der Clara-Immerwahr-Straße und Weinbrennerstraße wurde die zulässige Geschwindigkeit auf 30 km/h <u>nicht</u> aus Lärmschutzgründen herabgesetzt, sondern aus Verkehrssicherheitsgründen. Verkehrssicherheitsaspekte können allerdings nur als Synergieeffekte von Lärminderungsmaßnahmen berücksichtigt werden. Maßnahmen, die allein der Verkehrssicherheit dienen, können nicht berücksichtigt werden.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
XX.1	Basler Straße	Bürger 13	E-Mail vom 01.03.2015	seit über zwanzig Jahren wohnen wir in der Basler Straße (...) in Lörrach, doch seit einiger Zeit	Wird zur Kenntnis genommen.

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XX.2				<p>nimmt der der Verkehr sowie der Lärm zu. Es ist unmöglich mit offenem Fenster im Sommer zu schlafen, der Lärm lässt einem nicht schlafen. Vorne haben wir den Verkehrslärm, hinten haben wir die SBB, die Strecke des Regionalzuges ist ungefähr 2 Meter von meinem Garten entfernt.</p> <p>In dieser Zeit, welche wir hier wohnen, bin ich zweimal auf dem Zebrastreifen angefahren worden, Geschwindigkeitskontrollen in dieser Straße wurde seit Jahren nicht mehr durchgeführt - ich verstehe so etwas nicht. Jeden Morgen überqueren Schüler der Neumatt Schule sowie Schüler der FES diese Straße, muss man den warten, bis es die ersten Toten gibt?</p>	<p>Die Lärmaktionsplanung kann Aspekte der Verkehrssicherheit nur als Synergieeffekte von Lärminderungsmaßnahmen berücksichtigen. Maßnahmen, die allein der Verkehrssicherheit dienen können im Lärmaktionsplan nicht festgelegt werden.</p>
XX.3				<p>Samstags hat der Verkehr um das doppelte aus der Schweiz zu genommen, nicht mal am Wochenende kommt man mehr zur Ruhe, der Zustand ist im Moment nicht mehr auszuhalten, es besteht dringender Bedarf an einer Änderung.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
XX.4				<p>Ich habe alle Zeitungsberichte zu diesem Thema mit Interesse durchgelesen, ich fühle mich seitens der Stadt nicht ernst genommen, von Seitens des OB kam der Vorschlag Ausbau des Nahverkehrs, das kann doch nicht erst gemeint sein, es besteht sofortiger Handlungsbedarf, nicht irgendwann oder irgendwie, Nahverkehr in Lörrach ist zu teuer, eine Strecke im Regionalzug von Stetten bis zum Bahnhof kostet drei Euro, bis da ein sehr gutes Konzept ausgearbeitet bzw. umgesetzt ist, sind wir krank durch Verkehrslärm. Die Lebensqualität in der Basler Straße ist im Moment sehr schlecht.</p>	<p>Unbestritten bestehen Verlagerungspotentiale auf den Umweltverbund. Die Wirksamkeit dieser Maßnahmen zur Reduktion der Lärmbelastungen des MIV ist jedoch beschränkt. So muss z.B. für eine Lärmreduktion um 3 dB(A), das Verkehrsaufkommen halbiert werden. Unabhängig davon werden in der Stadt Lörrach derzeit weitere Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV geprüft: Aktuell sind dazu zwei Gutachten beauftragt, die eine Verbesserung des Stadtbusverkehrs bzw. der Regio-S-Bahn beinhalten. <u>Hinweis:</u> Ein RVL-Fahrschein innerhalb Lörrachs kostet mit aktuellem Tarifstand vom 01.08.2015 2,30 EUR (1 Tarifzone / Einzelfahrt).</p>
XX.5				<p>Gerne würde ich Sie und sowie auch den Gemeinderat einladen, um vor Ort sich ein Bild bzw.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
				Ohr machen, wie laut es in der Basler Straße Tags sowie nachts ist, Schorle für den Gemeinderat gibt es auch.	
XXI.1	Basler Straße	Bürger 14	E-Mail vom 01.03.2015	ich wende mich nochmals an Sie, weil sich die Situation beinahe täglich verschlimmert. Letzten Sonntag hat es in meiner Wohnung am frühen Morgen gekracht. Als ich dem Lärm nachging, wurde ich im Bad und im Hausgang fündig. Zwei hinzugezogene Handwerker haben mir bestätigt, dass sich der Spachtel bzw. Kleber vom Estrich gelöst hat. Da keine anderen Ursachen festgestellt werden konnten ist dies wohl auf die Erschütterungen und Vibrationen zurückzuführen. Dies gilt auch für die neu entstandenen Risse. Ich muss auch täglich das Geschirr in den Schränken neu ausrichten weil das ständige Geclapper auf die Nerven geht.	Wird zur Kenntnis genommen.
XXI.2				Ich habe mich in letzter Zeit auch über das Portal der Stadt Lörrach über den LAP informiert. Was mir dabei aufgefallen ist, dass immer von neusten Erkenntnissen gesprochen wird. Aber die einzige Jahreszahl die ich fand war 2013. Da frage ich mich, geht hieretwas an der Realität vorbei?	Die Lärmaktionsplanung hat aufgrund der zweifachen Bürgerbeteiligung und der vielen Abstimmungen und Gremientermine eine sehr lange Verfahrensdauer. Projektstart war im Jahr 2012. Nach Abschluss der Lärmaktionsplanung erfolgt eine Aktualisierung in 5 Jahren mit den zu diesem Zeitpunkt aktuellen Verkehrsbelastungen.
XXI.3				Aussagen von Volksvertretern „wegziehen bzw. verkaufen“ kann ich absolut gar nicht verstehen. Die meisten von uns leben schon länger in der Basler Straße. Damals war der Verkehr noch erträglicher. Fragen Sie sich bitte einmal wer für das Verkehrschaos verantwortlich ist. Wir Anwohner bestimmt nicht. Von uns wird erwartet dieses zu erdulden. Deshalb sollen ja wohl auch Lärmschutzmaßnahmen hinten angestellt werden. Vielleicht aus Angst dass es vielleicht ein paar Schweizer Kunden kosten könnte? Ich kann mir nicht vorstellen das der Schweizer Kunde mit Tempo 30 (+ 1 Stunde Parkplatz suchen) oder	Wird zur Kenntnis genommen.

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XXI.4				Tempo 50 (+ 1 Stunde Parkplatz suchen) die Lust am Einkaufen verliert. Die Mitglieder des Gemeinderates sowie wohl auch einige Verantwortliche der Stadtverwaltung, die so vehement unser Anliegen abschmettern, wohnen in Gegenden, in denen pro Woche kaum mehr Autos durchfahren wie bei uns an einem halben Vormittag. Wenn wir Anwohner der Basler Straße uns zusammen tun würden und jeden Sonntag mit 100 Autos durch diese Gegenden fahren würden, behaupte ich, es geht keine 4 Wochen bis ein Schild „Durchfahrt verboten Anlieger frei“ hängen würde.	Wird zur Kenntnis genommen.
XXI.5				Heute habe ich in der Zeitung das neue Logo „Lörrach klimaneutral“ gesehen. Dies hat mir immerhin ein verzehrtes Lächeln abgerungen. Wie vereinbart sich das mit der Staubbelastung Basler Straße Ecke Schillerstraße und Kreisel? Wie oft am Tag steht die Schillerstraße voll mit Autos und laufenden Motoren? Wie oft ist deshalb der Kreisel dicht mit Rückstaus in alle Richtungen?	Wird zur Kenntnis genommen.
XXI.6				Wie gedenkt die Stadt Lörrach Ihre Bürger hier zu schützen? Wenn ich damals in der Schule aufgepasst habe, meine ich, gehört dies mit zu den Aufgaben der Stadtverwaltung und den von uns gewählten Volksvertretern.	Deshalb erfolgt die Erstellung eines Lärmaktionsplans. Die Stadtverwaltung hat sich aber auch die rechtlichen Vorgaben zu halten.
XXI.7				Wir fordern eigentlich nichts, was die Stadt Lörrach an den Rande des Ruins bringt. Für ein paar 100€ lässt sich das Problem zumindest lindern. Es muss doch nicht zu so einem kostspieligen Theater wie bei der Anbindung Zollfreien kommen. Wem schadet Tempo 30 in der Basler Straße? Darauf habe ich noch keine Antwort gefunden.	Die Stadt Lörrach hat die rechtlichen Voraussetzungen zu beachten. Zudem unterliegen straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen aus Lärmschutzgründen dem Zustimmungsvorbehalt des Regierungspräsidiums Freiburg: In einem Abstimmungsgespräch mit dem Regierungspräsidium am 23.06.2015 wurden die Möglichkeiten straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen in Lörrach

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XXI.8				Als direkter Anwohner Basler Straße Ecke Schillerstraße würde ich mich freuen wenn die Schillerstraße mit einbezogen würde. Egal welches Fenster wir öffnen, wir werden aus jeder Richtung beschallt.	diskutiert. Das RP signalisierte die Bereitschaft zur Genehmigung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h in der Basler Straße. Der Lärmaktionsplan wurde darauf um eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h in der Basler Straße zwischen Bahnhof Stetten und Aichele-Knoten erweitert. Die Schillerstraße weist nach dem Verkehrsmodell der Stadt Lörrach eine Verkehrsbelastung von 4.300 Kfz/24h auf. Sie liegt damit deutlich unterhalb der angesetzten 8.000 Kfz/24h. Eine Überschreitung von Auslöse- resp. Maßnahmenwerten ist nicht zu erwarten. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung aus Lärmschutzwänden ist daher rechtlich nicht möglich. Im Bereich des Kreisverkehrs Basler Straße / Schillerstraße werden zudem nur geringe Geschwindigkeiten gefahren.
XXII.1	Basler Straße	Bürger 15	E-Mail vom 02.03.2015	als Anwohner der Basler Straße bitten wir darum, nicht vergessen zu werden und fordern Tempo 30 auf der gesamten Basler Straße! Es wäre schön die Fenster zum Lüften öffnen und sich gleichzeitig in der Wohnung unterhalten zu können.	Wird zur Kenntnis genommen.
XXII.2				Es wäre schön keine 10 Minuten warten zu müssen um aus der Parkplatzausfahrt fahren zu können.	Wird zur Kenntnis genommen.
XXII.3				Wir haben kleine Kinder und sowohl der Weg zum Kindergaten nach Stetten als auch in die Stadt würde sich für uns um einiges sicherer anfühlen, wenn auf der Basler Straße nur 30 gefahren werden dürfte. Unserer Meinung nach würde Tempo 30 sowohl den Anwohnern als auch den verschiedenen Benutzergruppen der Basler Straße sehr zu Gute kommen!	Die Lärmaktionsplanung kann Aspekte der Verkehrssicherheit nur als Synergieeffekte von Lärminderungsmaßnahmen berücksichtigen. Maßnahmen, die allein der Verkehrssicherheit dienen können im Lärmaktionsplan nicht festgelegt werden.

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XXIII.1	Basler Straße	Bürger 16	02.03.2015	<p>I. Ausgangslage: Die Ausklammerung der Basler Straße aus dem Maßnahmenpaket des LAP ist unverständlich und inakzeptabel</p> <p>Die Basler Straße ist seit Jahren einer hohen Autoverkehrsbelastung ausgesetzt. Aktuell betrifft dies vor allem den Individualverkehr durch Pendler, Einkaufstouristen - letztere seit Jahren schubweise zunehmend - und den innerstädtischen Verkehr zwischen dem Zentrum und den beliebten Wohnquartieren in Stetten sowie dem Salzert - auch letzterer seit Jahren massiv angewachsen. Zu Nachtzeiten erfreut sich die Straße wegen ihrer Breite und Geradlinigkeit als „Rennstrecke“ ebenso dauer- wie zweifelhafter Beliebtheit. Hinzu kommt auf der Ostseite der Straße die zusätzliche Lärmbelastung durch den Eisenbahnverkehr.</p>	Wird zur Kenntnis genommen.
XXIII.2				<p>Der Lärmaktionsplan liefert zum ersten Mal flächendeckend hochwertige Berechnungsdaten zur Lärmbelastung der Anwohner und diese sind - wie nicht anders zu erwarten - sehr hoch bis extrem hoch. Insbesondere von der Eisenbahnbrücke an der Dammstraße bis zum Aichele-Park gibt es kein Haus in der ersten Bebauungsreihe, das auf 24h bemessen einen Fassadenpegel von unter 65db ausweist. Ab der Einmündung Alte Basler Straße Nord verschärft sich dieses Bild noch, indem z.B. auf der rechten Straßenseite stadteinwärts der Durchschnittslärmpegel bei einer Zahl von total knapp 50 Gebäuden gesamthaft um 69db liegt (!), bei 10 Häusern - so auch bei uns in der Basler Straße 44 -werden Spitzenwerte von 70 db gemessen. Nur minimal besser sieht die Sache auf der linken Straßenseite stadteinwärts aus, wobei auch dort punktuell Spitzenbelastungen von 70 und sogar 71db veranschlagt werden. Analog, aber auf etwas niedrigerem</p>	Wird zur Kenntnis genommen.

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XXIII.3				<p>Lärmniveau von ca. -10db stellt sich die Situation in den Nachtstunden dar - auch hier werden die Auslösewerte durchgehend überschritten.</p> <p>Damit fallen die Streckenabschnitte „Basler Straße Mitte“ und „Basler Straße Nord“ gesamthaft in jenen gesundheitsschädigenden Bereich, der oberhalb des Auslösewerts von 65db liegt, nach dem „vordringlicher Handlungsbedarf“ besteht (LAP29). Eine große Mehrheit der Häuser unterschreitet den Sanierungswert von 70db nur knapp, eine zweistellige Anzahl erreicht ihn bzw. liegt darüber. Angesichts dieser Berechnungswerte hat der LAP den Bereich „Basler Straße Mitte“ konsequent und adäquat als „Lärmschwerpunkt“ eingestuft und vordringlichen Handlungsbedarf konstatiert, denn: Lärm macht unbezweifelbar krank!</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>70 dB(A) L_{DEN} ist ein sog. Maßnahmenwert und kein Sanierungswert: Bei einer Überschreitung dieses Wertes kommen nach dem Kooperationserlass des MVI vom 23.03.2012 straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen grundsätzlich in Betracht.</p>
XXIII.4				<p>Umso erstaunlicher und inakzeptabler ist es, dass der LAP trotz dieser Einstufung für die „Basler Straße Mitte“ nach Stand zu Beginn der Offenlage keinerlei Entlastungsmaßnahmen vorsieht – im Gegenteil: Die Basler Straße wurde nach gutachterlichen Abwägungen aus der Maßnahmengruppe explizit ausgenommen, indem keine Maßnahmenempfehlung ausgesprochen wurde.</p>	<p>In einem Abstimmungsgespräch mit dem Regierungspräsidium am 23.06.2015 wurden die Möglichkeiten straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen in Lörrach diskutiert. Das RP signalisierte die Bereitschaft zur Genehmigung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h in der Basler Straße. Der Lärmaktionsplan wurde darauf um eine Empfehlung für eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h in der Basler Straße zwischen Bahnhof Stetten und Aichele-Knoten erweitert.</p>
XXIII.5				<p>Die für diese Herausnahme angeführten Begründungen werden im Folgenden ausführlich analysiert und kritisiert. Daran anschließend wird die Verkehrssituation in der Basler Straße einer genaueren Analyse unterworfen und dargelegt, warum eine gesamthafte Reduktion auf Tempo 30 für diese Straße die einzig angemessene Maßnahme darstellt.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XXIII.6				<p>II. Warum die Argumente für die Nichtberücksichtigung der Basler Straße im Maßnahmenkatalog des LAP realitätsfern und falsch sind</p> <p>Als Gründe für das Absehen von Maßnahmen werden die Behauptungen vorgelegt, dass 1. Die Anzahl an Betroffenen zu gering sei und dass diese 2. zu punktuell ausfalle, so dass sich – anders als z.B. in der Dammstraße - keine Tempo 30-Zone einrichten ließe, bei denen eine große Gruppe von Spitzenbelasteten durch eine kompakte Maßnahme entlastet werden könne. Darin stecken zwei gleichermaßen falsche Argumente: Zum einen ist die Realitätsangemessenheit der zugrunde gelegten Belastetenzahl in Frage zu stellen, zum anderen deren angeblich problematische Verteilung in einem Straßenzug.</p>	Wird zur Kenntnis genommen.
XXIII.7				<p>Beginnen wir mit dem Verteilungsargument, das bei Lichte betrachtet heißt: Wohnen die in der Basler Straße ähnlich stark belastete Bürger gedrängt in einem Straßenabschnitt, der sich als straßenverkehrliche Einheit zusammenfassen und entsprechend unproblematisch mit einer Verkehrsmaßnahme belegen ließe, dann ließe sich eine Tempo 30-Zone offenbar einfacher denken. So aber haben die - angeblichen 20 bzw. 30 - Spitzenreiter in der Basler Straße das Pech, in ihrem Leiden zu isoliert und zu verteilt zu leben, weshalb sie sich zwangsläufig eben mit ihrem Schicksal abzufinden hätten.</p>	Vgl. Wertung zu XXIII.4.
XXIII.8				<p>Dabei wird eine völlig inakzeptable Abwägung vorgenommen, bei der eine beträchtliche Anzahl von Lärmgeschädigten auch weiterhin dieser Schädigung ausgesetzt werden soll, weil ihre Verteilung infrastrukturell weniger geeignet erscheint für straßenbaulich elegant ausweisbare</p>	Vgl. Wertung zu XXIII.4.

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XXIII.9				<p>Temposenkungsbereiche. Deutlicher: Wenn - wie der Fall - zwischen dem Froscheck und dem Kreisel Schillerstraße ca. 50 Personen von Sanierungswerten betroffen sind, dann sind dies 50 Personen, deren Gesundheit zu schützen man offenbar keine Veranlassung sieht, weil sie Ihre Gesundheitsschädigung eben nicht als eine homogene Gruppe von Leidensgenossen erfahren sondern „nur“ als vereinzelte Personen, Familien oder Hausgemeinschaften. Welch grotesk menschenfeindliche Argumentation! Oder wollen Sie ernsthaft die angeblich bedrohte „Freiheit des Autofahrers“ als Rechtsgut einordnen, dessen Schutzwürdigkeit höher einzuschätzen wäre als die körperliche Unversehrtheit von Menschen ganz gleich welcher Zahl? Ist nicht jeder einzelne Geschädigte ein Geschädigter zuviel? Und dies vor dem Hintergrund der Tatsache, dass ein Tempolimit nicht nur nahezu aufkommensneutral, sondern auch vollkommen frei von Nebenwirkungen zu haben wäre!?</p> <p>Kommen wir damit zum Zahlenargument. In der GR-Sitzung vom 29.1. 2015 sowie in der Bürgerinformation vom 6.2.2015 wurden vom Büro RAPP TRANS für die Basler Straße folgende Betroffenenanzahlen genannt: Tagsüber seien 20 Personen, nachts 32 Personen von Maßnahmenwerten betroffen. Grundsätzlich ist festzuhalten: Jeder Bürger hat ein Recht auf körperliche Unversehrtheit. Wenn im Folgenden über Zahlen diskutiert wird, geht es nicht um das Aushandeln eines Mindestbetroffenheitsgrenzwertes, ab dem ein Einschreiten notwendig ist oder nicht. Unseres Erachtens ist die Pflicht zum Einschreiten automatisch gegeben, sobald - wie hier der Fall - Maßnahmenwerte erreicht sind, und zwar unabhängig von einer wie auch immer dimensionierten „kritischen Masse“ von Geschädigten. Was</p>	<p>Der Kooperationserlass des Landes fordert eine große Anzahl von Betroffenen über den Maßnahmenwerten.</p>

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XXIII.10				<p>aber diskutiert werden muss, ist nicht nur, dass über die Empfehlung des Gutachtens hier derartige Mindestgrenzen implizit gesetzt werden, sondern auch, dass die bemühten Zahlen keine hinreichende Plausibilität für sich beanspruchen können. Warum?</p> <p>Die vorgelegten Zahlen ergeben sich aus dem Berechnungsverfahren VBEB, das bei der Ermittlung von Betroffenheiten in LAPs grundsätzlich zugrunde gelegt wird und geltendem Recht entspricht. Die formale Korrektheit des Berechnungsergebnisses soll hier nicht in Frage gestellt werden. Problematisiert werden soll hingegen das Verfahren selbst und die durch diese Zahlen zustande kommende Realitätssuggestion - womit wir uns, wie weiter unten gezeigt wird, auf eine kritische Argumentation berufen können, die der LAP selbst mitliefert.</p>	Wird zur Kenntnis genommen.
XXIII.11				<p>Es lohnt sich daher, das Verfahren nach VBEB etwas genauer anzusehen und auf seine Realitätstüchtigkeit hin zu überprüfen. In der Berechnungsmethode, mit der die „Betroffenheit“ der Bewohner ermittelt wird, wird ein Bild über die Lebens- und Wohnsituation der Bewohner vermittelt, das der tatsächlichen Realität entgegenkommen kann, aber nicht muss - dass sie es eben nicht tut, trifft, wie zu zeigen sein wird, bedauerlicherweise im Falle der Basler Straße zu.</p>	Wird zur Kenntnis genommen.
XXIII.12				<p>Wie also geht VBEB vor? Da man oft nicht weiß, wie die Wohnungen innerhalb eines Hauses geschnitten sind, man also nicht sagen kann, ob es ggf. Wohnungen gibt, die z.B. komplett zu einer lauterer oder ruhigeren Hausseite hin orientiert sind, ermittelt man Betroffenheitsdurchschnitte, die dann wieder auf reale Personen hochgerechnet werden. Man geht also davon aus, dass Teile</p>	Der Argumentation wird aus fachlicher Sicht durchaus zugestimmt. Die rechtlichen Vorgaben des BImSchG sind jedoch bindend.

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XXIII.13				<p>der Bewohner eines Hauses immer ähnliche ruhige oder ähnlich laute Teile des Hauses nutzen. Im Ergebnis bedeutet dies aber, dass man die Belastung so ermittelt, als wenn manche Bewohner durchgehend stark, andere weniger und wieder andere schwach belastet wären.</p> <p>Um die Realitätstüchtigkeit einer solchen Berechnung zu überprüfen ist es wichtig, die bauliche Struktur des betroffenen Straßenzugs genauer anzusehen. Handelt es sich - wie in der Basler Straße rechtsseitig z.B. mehrheitlich der Fall - um Häuser mit je nach Seite stark unterschiedlicher Beschallungsstärke bei durchgängigen Wohneinheiten, bleibt die Abstraktion der Lärmbelastung deutlich hinter der Belastungsrealität der Bewohner zurück, da man davon ausgehen muss, dass alle Bewohner auch von dem höheren Wert betroffen sind, weil sie sich über den Tag verteilt überall in der Wohnung aufhalten. Dies entwirft aber ein ganz anderes Bild von der Wirklichkeit, als wenn ich die Lärmbelastung letztlich unterschiedlichen Personen fix zuordne, womit man Personen konstruiert, die von Lärm entweder maximal oder minimal belastet sind.</p>	Siehe Wertung zu XXIII.12
XXIII.14				<p>Tatsächlich weiß der LAP um diese Probleme und bietet daher zusätzlich zur Berechnung nach VBEB noch eine zweite, modifizierte und als angemessener eingestufte Berechnungsvariante (LAP S. 25) an, die alle Bewohner eines Hauses dem lautesten Lärmpegel zuordnet. Unverständlicherweise kam die modifizierte Berechnung bisher in den öffentlichen Diskussionen und v.a. auch in den Empfehlungen nicht zum Tragen - lt. Gutachter, weil sie eben per Gesetz nicht zwingend vorgesehen sei. Wäre dies jedoch der Fall gewesen, sähen die Zahlenwerke der Betroffenen - wie Tabelle 3 im LAP, S.28 ausweist -</p>	Siehe Wertung zu XXIII.12

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XXIII.15				<p>ganz anders aus. Statt 20 Betroffenen tagsüber und 32 Betroffenen nachts wäre von 79 Betroffenen tags und 139 Betroffenen nachts auszugehen. Zieht man nun noch in Rechnung, dass praktisch die gesamte Basler Straße von einem Minimalschallpegel von > 65db nach L DEN betroffen ist, zeigt sich, dass man eine Gruppe von fast 550 Bürgern tagsüber und über 600 Bürgern nachts vorfindet, die oberhalb des Auslösewertes lebt, nach dem vordringlicher Handlungsbedarf besteht. Diese stark belasteten Bürger leben übrigens nicht punktuell verteilt an einzelnen Schallmaximalpunkten, sondern Haus an Haus entlang der Straße knapp am Rand zum Maßnahmenwert, der zwingende Lärmschutzvorkehrungen auslöst. Nimmt man dieses Ergebnis auch nur annähernd ernst, dürfte an der Notwendigkeit von Entlastungsmaßnahmen entlang der gesamten Basler Straße kaum zu zweifeln sein, um die Gesundheit der Anwohnerinnen vor Stellungnahme LAP Böhler / Müller Basler Straße 44 weiterer Schädigung zu bewahren. Die Verwaltung ist hier ganz klar zum Handeln aufgerufen! Wollte man durch falschverstandene Rücksichtnahme auf die „Freiheit des Autofahrers“ hier auf dringend nötige Entlastung verzichten, zöge man zwangsläufig den Vorwurf des Zynismus auf sich.</p> <p>III. Warum die Basler Straße gesamthaft Tempo 30 braucht</p> <p>Betrachtet man die Verkehrssituation in der Basler Straße genauer, so führt dies zweierlei untrennbare Erkenntnisse eindrucksvoll vor Augen: Zum einen die Notwendigkeit von Tempo 30 überhaupt, zum anderen die Notwendigkeit, möglichst lange Streckenabschnitte mit einer einheitlichen Tempobegrenzung zu belegen. Denn: Was auf der Basler Straße besonders negativ zum</p>	<p>Die Lärmaktionsplanung kann Aspekte der Verkehrssicherheit nur als Synergieeffekte von Lärminderungsmaßnahmen berücksichtigen. Maßnahmen, die allein der Verkehrssicherheit dienen können im Lärmaktionsplan nicht festgelegt werden.</p>

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XXIII.16				<p>Tragen kommt ist eine fatale Verknüpfung von massiver Lärmbelastung und erhöhter Verkehrsgefährdung, die den gleichen Verursachern zuzuordnen ist und daher sowohl gesamthaft betrachtet werden kann - und muss; eine Forderung, die der LAP übrigens so ebenfalls erhebt.</p> <p>Sehen wir uns zunächst die Situation rund um den Stettener Bahnhof und die Kreuzung am Froscheck an. Hier treffen regelmäßig sehr unterschiedliche Interessen aufeinander. Da ist zum einen der Kreuzungsverkehr an sich, der z.B. eine Ausfahrt aus der Weiler Straße oft nur schwer zustande kommen lässt und der durch bestimmte Einschränkungen, die hier nicht kritisiert werden sollen, zu systematischen Regelbrüchen führt. Betroffen ist einerseits das verbotene Linksabbiegen vom Bahnübergang her in Richtung Basel, zum anderen das verbotene Linksabbiegen aus Richtung Basel in die Weiler Straße. Beide Verbote werden regelmäßig und gezielt übertreten, wobei Staus sowie unübersichtliche und gefährliche Situationen billigend in Kauf genommen werden. Hinzu kommt eine hohe Belastung durch Parksuchverkehre sowie ein- und ausfahrende Fahrzeuge vor den verschiedenen Einzelhandelsgeschäften gegenüber der Bahnhofszeile. Gehwege werden hier regelmäßig fahrlässig blockiert oder gekreuzt. Inmitten solchen Durcheinanders finden sich dann stark frequentierte Fußgängerüberwege (teils mit Zebrastreifen, teils ohne) die deswegen selbst immer wieder Schauplatz von Unfällen mit Passanten werden. Die Schrankenfunktion wiederum führt dazu, dass die Gesamtkreuzung in kurzen Abständen komplett blockiert wird, wodurch sich Staus in alle Richtungen bilden. Eine weitere Komplizierung erfährt die Situation durch die am Bahnhof befindlichen Bushaltestellen und Kurzhalte von</p>	<p>Der Lärmaktionsplan spricht von einer gesamthaften Betrachtung der „Lärmbelastungen“.</p> <p>Aspekte der Verkehrssicherheit können im Rahmen der Lärmaktionsplanung nur als Synergieeffekte von Lärminderungsmaßnahmen berücksichtigt werden. Maßnahmen, die allein der Verkehrssicherheit dienen können im Lärmaktionsplan nicht festgelegt werden.</p>

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XXIII.17				<p>Autofahrern, die entweder Personen ein oder aussteigen lassen oder den Kiosk frequentieren. Schließlich ist die ganze Bahnhofsmiße durch die Nähe der FES von einem mittlerweile erheblichen Aufkommen von Schülern betroffen, die mit der S-Bahn anreisen und alle die Straße kreuzen müssen.</p> <p>Die Erfahrung zeigt nun, dass das Zusammenwirken all dieser Faktoren besonders bei erhöhtem Verkehrsaufkommen die Autofahrer erheblich unter Stress setzt. Es kommt zu Drängeleien und Gehupe, zu Fahrlässigkeiten, Unachtsamkeiten und aggressiven Gefährdungen aller Art. Beinahe-Unfälle zwischen Kfz, Fahrrädern und Passanten sind daher an der Tagesordnung, Unfälle überdurchschnittlich häufig - die Kreuzung stellt bekanntermaßen einen ausgewiesenen Unfallschwerpunkt dar.</p>	Vgl. Wertung zu XXIII.16.
XXIII.18				<p>Ein Tempolimit von der Landesgrenze bis zum Aichele-Park könnte hier mit hoher Wahrscheinlichkeit für Abhilfe sorgen und die Situation erheblich entspannen, weil damit eine klare Absage an falsche Erwartungen verbunden wäre. In der jetzigen Situation gehen die Autofahrer davon aus, dass sie Tempo 50 fahren dürfen und daher gewissermaßen auch fahren sollten. Defacto wird diese Erwartung durch die Überlastung des Straßenraumes sowie die mehrfachen Zwangshalte auf relativ kurzer Strecke (Ampelanlage Dammstraße, Fußgängerampel am kleinen Bahnübergang Carl-Maria von Weber-Straße, Bahnübergang Hauptstraße, Kreisel Schillerstraße, Aicheleknoten) jedoch ständig enttäuscht. In der Wahrnehmung der Autofahrer schlägt sich dies als Frustrationsgefühl nieder, in ihrem Bewegungsanspruch und ihrer Bewegungsfreiheit immer wieder – und dies auch noch auf relativ kurzer</p>	Vgl. Wertung zu XXIII.16.

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XXIII.19				<p>Strecke – massiv behindert zu werden. Entsprechend erklärt sich die von vielen Bewohnern sowohl tagsüber wie nachts gemachte Beobachtung, dass viele Autofahrer den aufgestauten Druck in exzessiven Beschleunigungsfahrten abzubauen suchen, sobald sie eine Behinderung endlich hinter sich und durch den für die Basler Straße typisch breiten Straßenraum „freie Bahn“ wännen. Dieser Effekt lässt sich vielerorten und in beide Verkehrsrichtungen beobachten: Beginnend vom Aicheleknoten her in Richtung Landesgrenze (wo man wohl das Tempolimit in der Weinbrennerstraße oder den Stop-and-Go-Verkehr aus der Bahnhofsstraße gerne „abschütteln“ und „Zeitverluste“ aufholen möchte), sodann bei der Durchfahrt bzw. nach Überwindung des Kreisels (auch von der Clara-Immerwahr-Straße her kommend), sowie entlang und am Ende der Bahnhofsachse. Ein ähnliches Bild zeigt sich stadteinwärts zuerst nach der Ampelanlage an der Dammstraße, dann nach Überwindung der Kreuzung Basler Straße / Hauptstraße sowie wiederum im bzw. nach dem Kreisel.</p> <p>Besondere Beachtung gilt hier auch der Tatsache, dass sich die Basler Straße nicht nur über eine durchgehend hohe Lärmbelastung, sondern auch durch eine Abfolge neuralgischer Gefährdungszonen unterschiedlicher Qualität negativ auszeichnet, die alle jeweils für sich bereits dringend nach einer Entschärfung verlangten. Als problematisch erweisen sich nicht nur die bereits erwähnten Kreuzungen, Einmündungen, Einkaufs- und Parkzonen, sondern auch die Anwesenheit weiterer Institutionen mit hohem Besucherverkehr. Dies ist zu einem das „Zentrum Radiologie Dreiländereck“ auf Höhe Basler Straße 78 sowie, etwas weiter stadteinwärts, die Kinder-tagesstätte „Guter Hirte“ mit einem -stoßweise -</p>	Vgl. Wertung zu XXIII.16.

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XXIII.20				<p>massiven Hol- und Bringverkehr. Dass gerade für kleine Kinder die dabei oft unübersichtliche Verkehrssituation eine besondere Gefährdung darstellt, die an sich schon eine Tempo-30-Zone rechtfertigen würde, muss hier wohl kaum weiter begründet werden.</p> <p>Worin liegt nun die besondere Leistung einer durchgehenden Tempobegrenzung? Eine für die ganze Basler Straße durchgehende Tempobeschränkung auf Tempo 30 würde falsche Illusionen von vorn herein in die Schranken weisen und den Autofahrern unmissverständlich klar machen, dass sie sich hier durchgehend mit einem geringeren Verkehrstempo bewegen müssen und bewegen werden. Niemandem würde mehr die Illusion vermittelt, Tempo 50 statt als Höchstgeschwindigkeit als eine Art Rechtsanspruch zu begreifen. Norm und Realität kämen darüber zur Deckung, Verkehrslenkung und Verkehrserziehung griffen nahtlos ineinander.</p>	Wird zur Kenntnis genommen.
XXIII.21				<p>Die bereits von verschiedener Seite vorgebrachte Skepsis gegenüber mehreren kurzen und damit eventuell für Verwirrung sorgenden Temposenkungsabschnitten kann aufgrund des obigen Befundes nur bestärkt werden. Man muss sogar zum Schluss kommen, dass das Einfügen kürzerer Tempobegrenzungen vor diesem Hintergrund ausgesprochen kontraproduktiv wäre, weil die oben geschilderten Frustrations- und Stresserfahrungen dadurch noch einmal erhöht würden. Durchgehend Tempo 30 erweist sich damit als höchst sinnvolle und im Grunde alternativlose - wenn nicht letztgültige, so doch zumindest - pragmatische Lösung sowohl für das Problem der Lärmbelastung als auch der vielfach gegebenen Gefährdungslagen auf der Basler Straße. Darüber hinaus trägt es der Tatsache Rechnung,</p>	Vgl. Wertung zu XXIII.4.

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XXIII.22				<p>dass vor dem Hintergrund der zu erwartenden (und zu begrüßenden) Tempo-30-Maßnahme in der Dammstraße durchaus mit „perversem Lerneffekten“ zu rechnen ist, durch die Verkehre aus der Schweiz statt - wie eigentlich erwünscht - auf die Wiesentalstraße vermehrt auf die Basler Straße (zurück)gelenkt würden, wenn diese ohne analoges Tempolimit befahrbar bliebe.</p> <p>IV. Synergien von Tempo 30 - was Lärm senkt, hebt unvermeidlich auch die Sicherheit</p> <p>Darüber hinaus dürften durch Tempo 30 auch wichtige Synergieeffekte durch erhöhte Verkehrssicherheit erzielt werden. Wenn z.B. - wie täglich beobachtbar - immer mehr Radfahrer die Bürgersteige als Radwege nutzen, dann muss man dies wohl als Symptom dafür verstehen, dass man der Gefahrenzone Fahrbahn auszuweichen versucht -freilich durch Produktion neuer Gefahrenlagen für sich selbst und für Fußgänger.</p>	<p>Aspekte der Verkehrssicherheit können im Rahmen der Lärmaktionsplanung nur als Synergieeffekte von Lärminderungsmaßnahmen berücksichtigt werden. Maßnahmen, die allein der Verkehrssicherheit dienen können im Lärmaktionsplan nicht festgelegt werden.</p>
XXIII.23				<p>Um einem erwartbaren Einwand gleich vorzugreifen: Wenn die Basler Straße auf freier Strecke an den Knoten- und Kreuzungspunkten sieht es ja bekanntlich anders aus - relativ wenige Unfälle hervorbringt, kann das durchaus nicht als Sicherheitsbeweis auf der Basler Straße interpretiert, sondern muss eher als Ergebnis eines konsequenten Vermeidungs-, Selbsteinschränkungs- und Vorsichtsverhaltens gewertet werden, dem sich die Anwohnerinnen unterziehen und das den Aufenthalt im Straßenraum hier so mühsam, stressig und unerfreulich macht. Besonders Kinder, ältere Menschen und Radfahrer bekommen dies zu spüren, deren Bewegungsfreiheit auf den Basler Straße extremen Gefährdungen und Einschränkungen unterliegt. Ähnliches Vermeidungsverhalten lässt sich etwa im Hinblick auf</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XXIII.24				<p>die noch vorhandenen Vorgärten erkennen. Die Idee, dass der Straßenraum vor den Häusern erträglicher, ja vielleicht sogar erholsamer Aufenthaltsraum sein könnte, ist längst aus dem Bewusstsein bzw. aus dem Spektrum möglicher Verhaltensweisen verdrängt. Man flieht sie, um dem Lärm so wenig wie möglich ausgesetzt zu sein und wandelt sie in seelenlose Parkflächen um, weil sie sich anders kaum nutzen lassen.</p> <p>Auch in den Nachstunden würden durch konsequentes Tempo 30 Verbesserungen erzielt. Die auf der Basler Straße als Dauerärgernis feststellbare Tendenz bestimmter Autofahrergruppen, nächtliche Autorennen abzuhalten, die sowohl zu massiven Lärmspitzen als auch erheblichen Gefährdungen führen, wäre einerseits deutlicher in die Schranken gewiesen, andererseits wären deren Akteure eine entsprechende Überwachung vorausgesetzt - spürbarer sanktionierbar.</p>	<p>Eine konsequente Überwachung der zulässigen Geschwindigkeit mit stationären und mobilen Messanlagen wird seitens der Stadt generell befürwortet und als unterstützende Maßnahme zur Lärminderung angesehen.</p>
XXIII.25				<p>Überhaupt: Überwachung. Verkehrsregeln sind schön, ohne regelmäßige Überwachung aber zahnlose Tiger. Dies gilt auch für ein Tempolimit auf der Basler Straße. Angezeigt wäre hier erstens eine nicht zu übersehende Beschilderung, zweitens elektronische Tempoüberwachung und deren Visualisierung durch Anzeigetafeln sowie drittens regelmäßige Radarkontrollen mit sofortiger Sanktionierung.</p>	<p>Die Überwachung von Verkehrsverstößen (Parkverbote / Behindertenparkplätze / Geschwindigkeitsüberwachung) ist die Aufgabe des Gemeindevollzugsdienstes (GVD) der Stadt Lörrach. Bei Feststellung von Verstößen wird dies entsprechend geahndet.</p>
XXIII.26				<p>V. Die Situation der Basler Straße auf längere Sicht</p> <p>Kurzfristig ist ein Tempolimit von 30 km/h sowohl in pragmatischer als auch ökonomischer Hinsicht als konkurrenzlose Lösung einzustufen. Es vermindert nicht nur den Lärm dort, wo er entsteht, packt also das Übel an der Wurzel, sondern hat</p>	<p>Grundsätzlich hat die Stadt Lörrach die rechtlichen Voraussetzungen nach der Straßenverkehrsordnung zu beachten. Aspekte wie Verkehrssicherheit, verbesserte Aufenthaltsqualität</p>

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XXIII.27				<p>auch eine Reihe unvermeidlicher, positiver Zusatzeffekten (höhere Verkehrssicherheit gerade für die schwächeren Verkehrsteilnehmer, bessere Aufenthaltsqualität im Straßenraum, bessere Querbarkeit, geringere Feinstaubaufwirbelung), die an sich schon für eine Geschwindigkeitssenkung sprächen - und das alles praktisch gratis.</p> <p>Mittel- und längerfristig muss die Situation in der Basler Straße vor dem Hintergrund der verkehrlichen Veränderungen in Riehen sowieso neu gedacht werden. Ihre zentrale Erschließungsfunktion für den grenzüberschreitenden Verkehr wird sich mit dem Rückbau der Lörracher Straße wenn nicht erübrigen, so doch erheblich abschwächen. Damit würde die Vorhaltung eines solch großen Straßenraumes obsolet werden und die Funktion der Basler Straße reduzierte sich auf eine innerstädtische Verkehrsachse, was es nahelegen würde, bereits jahrzehntealte Rückbau- und Aufwertungspläne wieder zu beleben. Analog etwa zur gelungenen Umgestaltung der Freiburger Eschholzstraße könnte man dann auch den Straßenraum der Basler Straße z.B. durch Begrünung, Rückbau und gesonderte Radstreifen aufwerten und weiter beruhigen. Außerdem verfügt diese Straße über einen historischen, zum Teil denkmalgeschützten Baubestand, der es allemal verdient hätte, angemessen in Wert gesetzt zu werden. Der darüber geschaffene Mehrwert käme nicht nur der Lebensqualität der Anwohner, sondern auch dem städtischen Erscheinungsbild insgesamt zugute. Die Basler Straße hätte damit gute Chancen, sich von einem Schmutzleck zu einem Schmuckstück zu wandeln. Was kann eine Stadt mehr erreichen wollen?</p>	<p>etc. können nur als Synergieeffekte von Lärm-minderungsmaßnahmen berücksichtigt werden.</p> <p>Wird in verkehrlicher und städtebaulicher Hinsicht geprüft. Die Straße ist zudem als Hauptpendler-route für den Fahrradverkehr eingestuft.</p>

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XXIII.28				<p>VI. Fazit: Lärmschutz durch Tempo 30 als Gebot der Stunde - effektiv, kostenneutral, synergetisch, alternativlos!</p> <p>Wenn wir Anwohner der Basler Straße Lärmschutz fordern, so frönen wir damit gewiss keinem Luxus-Streben, sondern artikulieren lediglich unseren dringenden Bedarf nach halbwegs lebhaften Verhältnissen. Wir wissen und nehmen hin, dass die Basler Straße wohl nie eine wirklich ruhige Wohnstraße sein wird - was man uns im Moment jedoch zumutet, ist absolut inakzeptabel. Gleich Fischen in Aquarien verdammt man die Anwohner dazu, ihre Fenster zur Straße nahezu dauerhaft geschlossen zu halten, will man seine Wohnung nicht unerträglicher Verlärmung und Verschmutzung aussetzen. Ja, es stimmt: Vielen von uns ist diese Selbstvermeidung schon so in Fleisch und Blut übergegangen, dass wir Straßenlärm ähnlich schicksalhaft wahrnehmen wie das Wetter. Dem ist aber nicht so! Straßenlärm ist menschengemacht, deshalb ist er auch durch Menschen vermeidbar bzw. senkbar. Wir appellieren an die Mitglieder in Verwaltung und Gemeindepolitik in aller Dringlichkeit, ihre Verantwortung für die Gesundheit und die Lebensqualität der betroffenen Bürger ernst zu nehmen, indem sie den ihnen zur Verfügung stehenden Ermessensspielraum ausschöpfen und die Basler Straße gesamthaft mit einem Tempolimit von 30 km/h auch dort entlasten, wo die Bewohner handlungserzwingende Maßnahmenwerte „nur“ touchieren! Dies gebietet sowohl die Vernunft als auch der Respekt vor der körperlichen Unversehrtheit der Betroffenen!</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen. Vgl. Wertung zu XXIII.4.</p>
XXIII.29				<p>Tempo 30 liegt als Maßnahme aus sämtlichen Gründen auf der Hand. Wo im kommunalpoliti-</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XXIII.30				<p>schen Handeln genießt man - wie in dieser Sache - den Komfort, eine viele Bürger deutlich entlastende, Gefahren abwendende und lebensqualitätsverbessernde Maßnahme nahezu kostenneutral und ohne jeden erkennenswerten Nachteil für andere umsetzen zu können? Tempo 30 auf der Basler Straße hilft vielen und schadet keinem!</p> <p>Überlassen Sie das Feld nicht Lokalpolitikern, die die Belastung an der Basler Straße kleinreden wollen, Tempo 30 aus ideologischen Gründen ablehnen oder mit vernunftfreien Scheinargumenten permanent Stammtisch und Ratsarbeit verwechseln! Wer wäre in der Lage, einen wirklich ernstzunehmenden Einwand gegen Tempo 30 in der Basler Straße zu formulieren? Alle sogenannten „Gegenargumente“ entbehren schon bei oberflächlicher Überprüfung jeglicher Substanz (Kapazitätseinschränkung der Straße, Gängelung und Freiheitsbeschneidung der Autofahrer, Kostenneutralität als Generalverdacht, Messen besser als Rechnen) oder ökonomischen Realismus (Flüsterasphalt), wenn sie nicht sogar dem Tatbestand übler Nachrede (Tempolimit und Überprüfung als niederträchtige Wegelagerung, Wunsch nach körperlicher Unversehrtheit als Vorwand für Immobilienspekulanten) oder der Nötigung unterliegen (Ziehen Sie weg, wenn es Ihnen nicht passt! Wer bleibt, ist selbst schuld und hat deswegen keine Ansprüche anzumelden! Wer bleibt, weil er nichts Besseres findet oder bezahlen kann, hat auch nichts Besseres verdient). Leider hilft dagegen auch kein "Schorle danach"...</p>	<p>Auch geringe Zeitverluste sind nachteilig. Sie sind mit den Lärmentlastungen abzuwägen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
XXIV.1	Basler Straße	Bürger 17	E-Mail vom 02.03.2015	<p>Tempo 30 in der Basler Straße</p> <p>als Anwohner der Basler Straße 49 (drei Erwachsene und eine Jugendliche) fordern wir Tempo</p>	Wird zur Kenntnis genommen.

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XXIV.2				<p>30 auf der Basler Straße durchgehend von der Grenze Riehen bis Aichele Park.</p> <p>Begründung</p> <p>Lärm macht krank Wäre dem nicht so, brauchte es keine Lärmaktionspläne, denn es geht um die Abwehr von Gefahren für die Gesundheit. Für unsere Gesundheit ist es aber leider völlig unerheblich, wenn der gemessene Lärmpegel mit 5 bis 8 dB(A) unter einem festgelegten Handlungsbedarf liegt.</p>	Der Lärm wird berechnet und nicht gemessen! Messungen sind rechtlich nicht vorgesehen und fachlich nicht vertretbar.
XXIV.3				<p>Tatsächlich können wir aufgrund der Lärmbelastigung vor unserer Haustür die Fenster weder tagsüber noch nachts öffnen. Hinzu kommt neben dem Lärm die schlechte Luftqualität, die bei uns durch die Ampel für den Bahnübergang extrem belastend ist, denn in nur sehr seltenen Fällen schalten die Autofahrer/innen den Motor ihres Fahrzeuges während der Rotphase aus.</p>	Wird zur Kenntnis genommen.
XXIV.4				<p>Deshalb schließen wir uns der Auffassung von Frau Staatssekretärin Gisela Splett an, dass bei Gegenmaßnahmen die Geschwindigkeit entscheidend und Tempo 30 ein wirksamer Lärmschutz sei (so auf der Informationsveranstaltung vom 06.02.2015 in Lörrach).</p>	Die Vorgaben zur Umsetzung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen aus Lärmschutzgründen sind zu beachten (vgl. Kooperationserlass des MVI vom 23.03.2012).
XXIV.5				<p>Verlagerung Der Lärmaktionsplan stellt unter Punkt 2.1.8.5 fest: „Die geplante Verkehrsberuhigung innerhalb der Ortslage von Riehen führt zu einer weitergehenden Verlagerung der Verkehre auf die Zollfreie Straße. Neben einem Anstieg der Verkehrsbelastung auf der Wiesentalstraße, wird auch die Dammstraße zusätzlich belastet.“</p>	Wird zur Kenntnis genommen.
XXIV.6				<p>Da die Dammstraße aller Wahrscheinlichkeit eine</p>	Diese Argumentation ist nicht nachvollziehbar. In

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XXIV.7				<p>Tempo 30 – Zone erhält, wird sich der Verkehr auf der Zollfreien Straße entweder den Weg in die Innenstadt über die Weiler Straße suchen oder nach Durchfahrt der 30-Zone in der Dammstraße seinen gewohnten Weg auf der Basler Straße einschlagen. Beiden Szenarien kann man durch eine durchgehende Tempo 30-Zone auf der Basler Straße Einhalt gebieten.</p> <p>Fahrradstrecke Unter dem gleichen Punkt wird auch darauf hingewiesen, um anvisierte Ziele wie etwa 'klimaneutrale Kommune' zu erreichen, es sinnvoll sei, beispielsweise eine Fahrradpendlerroute einzurichten. Wir begrüßen und unterstützen diese Idee. Da bereits Riehen seine Verkehrsberuhigung beschlossen hat und die Lörracher Straße so umgestaltet, dass sie für Autofahrer weniger attraktiv ist, wäre es eine logische Konsequenz, wenn die Stadt Lörrach diese Verkehrsberuhigung durch die Tempo 30-Zone fortsetzt und die Basler Straße auch als Fahrradstrecke entsprechend attraktiv macht.</p>	<p>der Basler Straße wird es durch die Maßnahme Dammstraße keine Mehrbelastung geben.</p> <p>Keine originäre Maßnahme zur Lärminderung. Den Hinweis zur Radverkehrsplanung und Umgestaltung Basler Straße werden in den städtischen Überlegungen zur Gesamtradwegeplanung weiter diskutiert.</p>
XXIV.8				<p>Begrünung und Verengung In sehr alten Stadtplänen war die Basler Straße einmal als kleine Allee geplant. Sicherlich auch heute noch ein schöner Gedanke, aber eine Straßenraumgestaltung, wie im Lärmaktionsplan unter Punkt 2.5.1 angesprochen, der Basler Straße durch die Verschmälerung der Fahrbahn zugunsten eines durchgehend ausgewiesenen Radverkehrsweges wäre auch schon ein enormer Beitrag zur Lebensqualität aller Anwohner. Eine Begrünung durch entsprechende Baumkübel im XXL-Format wären optisch eine Hilfe das Stadtbild zu verbessern, könnten dem Ziel der Stadt Lörrach 'klimaneutrale Kommune' zu werden, weiterhelfen und würden das Einhalten der</p>	<p>Vgl. Wertung zu XXIV.7</p>

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XXIV.9				<p>Tempo 30-Zone entscheidend unterstützen.</p> <p>Lebensraum Basler Straße Mit Durchführung dieser Maßnahmen kann es gelingen, dass wir Herrn Oberbürgermeister Lutz beim Wort nehmen können, wenn er als übergeordnetes Ziel eine gute Lebensqualität in Lörrach benennt, die durch städtebaulich gute Lösungen, auch an Hauptverkehrsstraßen – wie die Basler Straße - guten Wohnraum zu schaffen. Die einfachste Gesamtlösung wäre die Basler Straße als Ganzes zur Tempo 30-Zone umzugestalten.</p>	Wird zur Kenntnis genommen.
XXV.1	Basler Straße	Kinderhaus „Guter Hirte“	16.03.2015	<p>wir möchten mit diesem Anschreiben die Initiative "Lebensqualität Basler Straße" unterstützen.</p> <p>Wie Ihnen sicherlich bekannt ist liegt unser Kinderhaus "Guter Hirte" auf der Basler Straße 82.</p> <p>Unsere Einrichtung besteht seit vielen Jahren und wir erleben jeden Tag den starken Verkehr vor unserem Kinderhaus. Die Geschwindigkeit der Autos ist oftmals sehr hoch und wir sorgen uns um das Wohl der Kinder.</p> <p>Unsere Familien bringen täglich ihre Kinder in unser Kinderhaus und müssen dabei immer besonders auf die Verkehrssituation achten. Eine Hinführung auf ein selbstständiges Gehen und Kommen der Kinder ist aufgrund der belastenden Verkehrssituation gar nicht möglich.</p> <p>Des Weiteren betreuen wir viele Kinder, die bei uns zu einer Mittagsruhe schlafen möchten. Die Betreuung der Kinder unter 3 Jahren erfordert dies und entspricht dem kindlichen Bedürfnis dieser Altersgruppe. Immer wieder werden wir durch laute und schnelle Autos irritiert die scheinbar über die Straße rasen. Die Geräuschkulisse ist</p>	Wird zur Kenntnis genommen.
XXV.2					Wird zur Kenntnis genommen.
XXV.3					Wird zur Kenntnis genommen.
XXV.4					Wird zur Kenntnis genommen.

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XXV.5				<p>hier oft sehr hoch und stört vor allem in der Mittagsruhe.</p> <p>Durch eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf Tempo 30 könnten sicher schon geringere Geräuschbelastungen erreicht werden. Für die Kinder wäre es besonders wünschenswert durch einen langsameren Autoverkehr das Unfallrisiko zu senken. Darüber hinaus würden wir es sehr begrüßen, wenn auf der Höhe unserer Einrichtung ein Zebrastreifen zu Überquerung der Straße angelegt werden könnte.</p> <p>Wir würden uns aufgrund der genannten Aspekte sehr freuen, wenn Sie uns in unserem Anliegen unterstützen.</p>	Die Lärmaktionsplanung kann Aspekte der Verkehrssicherheit nur als Synergieeffekte von Lärminderungsmaßnahmen berücksichtigen. Maßnahmen, die allein der Verkehrssicherheit dienen können im Lärmaktionsplan nicht festgelegt werden.
XXVI.1	Basler Straße	Bürger 18	18.03.2015	<p>als Anwohner begrüßen wir es sehr, dass die Basler Straße als Lärmschwerpunkt mit vordringlichem Handlungsbedarf eingestuft ist.</p> <p>Wir stellen zunächst Folgendes fest:</p>	Wird zur Kenntnis genommen.
XXVI.2				<p>Der Straßenverkehr hat seit Anbindung der Clara-Immerwahr-Straße an die Wiesental- und Zollfreie Straße in der Basler Straße erheblich zugenommen, sodass die Lärmdauerbelastung gestiegen ist.</p>	Die Zollfreie Straße und die damit verbundenen Verkehrsverlagerungen wurden durch die Berechnung des Planfalls „Zollfrei Straße“ im Verkehrsmodell berücksichtigt.
XXVI.3				<p>Weiterhin besteht Handlungsbedarf bei den Anschlussstellen Baumgartnerstraße sowie Weinbrennerstraße in die Basler Straße.</p> <p>Vor der Einmündung der Weinbrennerstraße in die Basler Straße steht im Abstand von ca. 50 m ein Schild "Ende 30 km/h" und danach ein Schild "Vorfahrt achten". Die Auto- und besonders die Motorradfahrer kalkulieren daher, ob dem von der Baumgartnerstraße in die Basler Straße einmündenden Verkehr tatsächlich Vorfahrt gewährt</p>	Wird zur Kenntnis genommen.

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XXVI.4				<p>werden muss, oder ob man durch Beschleunigung dem zuvorkommen kann und geben ordentlich Gas (über 50 km/h) wie bei einer Auffahrspur der Autobahn. Das stört vor allem in der Nacht.</p> <p>Den gleichen Effekt verursacht der aus der Baumgartnerstraße nach links in die Basler Straße einmündende Verkehr, denn die Autofahrer sind durch die häufigen Staus in der Baumgartnerstraße bzw. Bahnhofstraße so genervt, dass sie mit Erreichen der Basler Straße Gas geben, um ihren Frust abzubauen.</p> <p>Beide beschriebene Phänomene führen dazu, dass "vor unserer Haustür" gerast wird.</p> <p>Folgende Gefahrenpunkte kommen hinzu:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ein/Ausfahrt von 2 Tiefgaragen (Meeraner Platz 3-5 und Basler Straße 129/129B) - Ein/Ausfahrt der Garagen und Parkplätze Basler Straße 127 - Ein/Ausfahrt von Geschäften und Praxen; ihre Parkplätze dienen vielen Autofahrern nur als Wendeplatz - besonders starker Ein/Ausfahrtverkehr der Diakoniestation - Nichtbeachtung der Fahrradfahrer auf dem Fahrradweg, - Verstellen des Fahrradweges durch parkende Autos - Fußgänger, die vom Aichele Park (Haltestation der Bahn) bzw. vom Hieber/Villinger Areal die Straße überqueren möchten 	<p>Wird zur Kenntnis genommen. Im Rahmen des LAP können nur Maßnahmen zur Lärmreduzierung ergriffen werden. Maßnahmen aus Gründen der Verkehrssicherheit müssen außerhalb des LAP von der Stadt in Angriff genommen werden.</p>
XXVI.5				<p>Daher entstehen oft brenzlige Situationen, die einige Autofahrer nur durch Hupkonzerte zu entschärfen glauben.</p> <p>Es könnte ja sein, dass die Stadt Lörrach im</p>	<p>Für den Bereich des Aichele Knotens wird bereits an einer neuen Planung und Verkehrsführung gearbeitet. Bis zu deren Umsetzung wird die Stadt</p>

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
				Zuge der Neugestaltung der Kreuzung Baumgartnerstraße / Weinbrennerstraße / Basler Straße (siehe: "Südportal der Innenstadt") die angesprochenen Punkte in ferner Zukunft berücksichtigen wird, aber zunächst sehen wir im Hinblick auf den Lärmaktionsplan und vor allem wegen der Sicherheit keine andere Lösung als uns der Initiativgruppe "Lebensqualität Basler Straße" anzuschließen und ebenfalls Tempo 30 km/h zu fordern, d.h. eigentlich Ausdehnung der 30 km/h Zone über das bestehende Schild (s.o.) hinaus.	nochmals überprüfen, ob durch verkehrslenkende Maßnahmen die Situation im Kreuzungsbereich verbessert werden kann.
XXVII.	Basler Straße	Pro digno e.V.	E-Mail vom 26.03.2015	hiermit möchte ich Ihnen bekannt geben, dass unsere Bewohner sich an dem Lärmaktionsplan beteiligen. Der Lärmpegel ist tatsächlich hoch. Wir als Institution begrüßen die Aktion. Zusätzlich passieren immer wieder Unfälle, wobei die Freundin eines Bewohners verwickelt wurde und seit mehr als 3 Monate arbeitsunfähig ist. Vielleicht wäre auch Tempo 30 eine Möglichkeit dieses zu verhindern.	Die Lärmaktionsplanung kann Aspekte der Verkehrssicherheit nur als Synergieeffekte von Lärminderungsmaßnahmen berücksichtigen. Maßnahmen, die allein der Verkehrssicherheit dienen können im Lärmaktionsplan nicht festgelegt werden.
XXVIII.1	Basler Straße	Bürger 19	E-Mail vom 26.03.2015	Als Anwohnerin der Basler Straße in 3. Generation (in einem Haus mit einer errechneten Lärmbelastung von 70 db am Tag) stelle ich fest, dass die Basler Straße einer ständig zunehmenden Verkehrsbelastung ausgesetzt ist, dadurch erhöhen sich die Lärmbelastung, die Feinstaubbelastung und auch die Gefahren in unserer Straße, die Lebensqualität bleibt hierbei auf der Strecke. Da ich mich in den vergangenen Wochen intensiv mit dem LAP und den dadurch entstandenen Diskussionen und Standpunkten verschiedener Parteien auseinandergesetzt habe, ist es mir ein dringendes Anliegen die Menschen, welche entlang der Straße wohnen, in den Mittelpunkt zu stellen. Am 4. März konnten wir in der BZ lesen, dass Lärm die Todesursache von mindestens 10000 Europäern ist, schmutzige Luft und Lärm	Wird zur Kenntnis genommen.

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XXVIII.2				<p>sorgen für ernsthafte Gesundheitsprobleme. Genau aus diesen Gründen wurden die europäischen Richtlinien zur Lärmaktionsplanung erstellt, dies scheint jedoch bei einigen Menschen, besonders in Lörrach, nicht angekommen zu sein.</p> <p>Gemäß LAP hat die Basler Straße Spitzenwerte im gesundheitsschädigendem Bereich, die oberhalb der Auslösewerte von 65 db liegen und wird deshalb als Lärmschwerpunkt eingestuft, die Auslösewerte werden z.B. in der Nacht durchgehend überschritten, daraus resultiert ein vordringlicher Handlungsbedarf. Nimmt man dieses Ergebnis auch nur annähernd ernst, dürfte an der Notwendigkeit von Entlastungsmaßnahmen entlang der gesamten Basler Straße kaum zu zweifeln sein, um die Gesundheit der Anwohner vor weiterer Schädigung zu bewahren. Dass die Basler Straße wegen angeblich weniger, nicht zusammenhängender Betroffenheiten wieder aus dem Maßnahmenkatalog genommen wurde, grenzt an eine Verhöhnung der dort lebenden Menschen. Über die Berechnung der Betroffenheiten möchte ich an dieser Stelle nicht näher eingehen, jedoch darauf hinweisen, dass auf der Ostseite der Basler Straße die S-Bahnlinie und in längeren Abschnitten auch die Zeppelinstraße verläuft, also weitere Lärmbelastungen, dies wird leider immer wieder vergessen.</p>	<p>Ein vordringlicher Handlungsbedarf besteht in Bereichen mit einer Überschreitung der Lärmwerte von ($L_{DEN} = 70 \text{ dB(A)}$ und $L_{Night} = 60 \text{ dB(A)}$).</p> <p>Die Stadt Lörrach hat die rechtlichen Voraussetzungen zu beachten. Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen aus Lärmschutzgründen unterliegen zudem dem Zustimmungsvorbehalt des Regierungspräsidiums Freiburg: In einem Abstimmungsgespräch mit dem Regierungspräsidium am 23.06.2015 wurden die Möglichkeiten straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen in Lörrach diskutiert. Das RP signalisierte die Bereitschaft zur Genehmigung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h in der Basler Straße. Der Lärmaktionsplan wurde darauf um eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h in der Basler Straße zwischen Bahnhof Stetten und Aichele-Knoten erweitert.</p> <p>Die Geschwindigkeitsbegrenzungen in der Clara-Immerwahr-Straße und der Weinbrennerstraße</p>

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XXVIII.3				Im Bereich der Basler Straße Mitte gibt es bereits zwei in die Basler Straße einmündende Straßen mit Tempo 30, die Clara-Immerwahr-Straße und die Weinbrennerstraße, warum also nicht Tempo 30 weiterführen? Die Erfahrung hat gezeigt, dass just an diesen Stellen die Autofahrer wieder aufs Gaspedal treten und die langen, geraden Strecken der Basler Straße nutzen um die Geschwindigkeit wieder zu erhöhen, auch deutlich über 50 km/h. Warum nicht einen flüssigen Verkehr fördern, ohne ständiges Abbremsen und wieder beschleunigen, auch kann viel aufmerksamer und umsichtiger mit Tempo 30 gefahren werden. Gerade in den Bereichen der verschiedenen Kreuzungen wäre dies von Vorteil.	wurden <u>nicht</u> aus Lärmschutzgründen angeordnet, sondern aus Verkehrssicherheitsgründen. Verkehrssicherheitsaspekte können allerdings nur als Synergieeffekte von Lärminderungsmaßnahmen berücksichtigt werden. Maßnahmen, die allein der Verkehrssicherheit dienen, können nicht berücksichtigt werden.
XXVIII.4				Bereits im August 2013 hatte ich Herrn Nef auf die zunehmende Raserei Tag und Nacht, sowie in den Abend- und Nachtstunden stattfindende Autorennen hingewiesen (siehe Email v. 15.08.13 an Herrn Nef), leider musste ich jedoch feststellen, dass die Stadt Lörrach meine und die auch von anderen Anwohnern vorgetragenen Hinweise und Beschwerden nicht ernst nimmt. Bis dato finden keine mobilen Geschwindigkeitskontrollen in der Basler Straße statt, wie mir nun Herr Dullisch dieser Tage mitteilte, gibt es keine geeigneten Messstellen für das Messfahrzeug - kaum zu glauben!	Der Sachverhalt wird nochmals geprüft. Um jedoch Messungen durchführen zu können, müssen bestimmte Rahmenbedingungen für das Aufstellen des Messgerätes vorhanden sein.
XXVIII.5				Nun zurück zum LAP - dieser ist eine Pflichtaufgabe für die Kommunen, ergibt sich bei der Ermittlung von Lärmschwerpunkten (gemäß LAP auch die Basler Straße) die Notwendigkeit einzugreifen, dann ist dies die Aufgabe der Behörden. Tempo 30 ist ein wirksamer und sofort umsetzbarer Lärmschutz. Wie wir aus Studien wissen, wirkt dies wie eine Halbierung des Verkehrsauf-	Die Pflichtaufgabe für die Kommunen greift nur für Landes- und Bundesstraßen sowie Autobahnen mit einem Verkehrsaufkommen von größer 8.200 Kfz/24h. Der Einbezug der Basler Straße ist eine „freiwillige“ Leistung der Kommune. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit von 50 auf 30 km/h bewirkt eine Lärmreduzierung von ca. 2,5 dB(A). Auch andere Aspekte sind in der Abwägung zu berücksichtigen.

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
				kommens - also gibt es kein wirklich ernstzunehmender Einwand gegen Tempo 30.	
XXIX.1	Basler Straße	Bürger 20	E-Mail vom 26.03.2015	wir möchten mit dieser Nachricht zur Situation in der Basler Straße Stellung nehmen.	Wird zur Kenntnis genommen.
XXIX.2				Als Anwohner sind wir täglich einer enormen Verkehrs- und Lärmbelastung ausgesetzt; zu keiner Tages- bzw. Nachtzeit ist es möglich, die Fenster zur Straße hin zu öffnen, ohne Gestank und Lärm ertragen zu müssen.	
XXIX.3				Weder der Bau der Unterführung zum Neubaugebiet Stetten-Süd noch die Fertigstellung der sog. "Zollfreienstraße" haben das Verkehrsaufkommen, bzw. die Lärmbelastung reduzieren können. Im Gegenteil tragen die Neubauten in der Basler Straße mit immer mehr durchfahrenden Autos zu einer Erhöhung des Lärms noch bei. Darum fordern wir sofortige Maßnahmen zur Lärmreduktion in der Basler Straße!	
				Auf die mit einer Temporeduzierung verbundene Erhöhung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden muss hierbei nicht gesondert hingewiesen werden.	Die Lärmaktionsplanung kann Aspekte der Verkehrssicherheit nur als Synergieeffekte von Lärminderungsmaßnahmen berücksichtigen.
XXX.1	Basler Straße	Interessengemeinschaft / Bürgerinitiative	26.03.2015	hiermit legen wir Ihnen unsere Stellungnahme zum Lärmaktionsplan der Stadt Lörrach im Rahmen der Offenlage vor. Wie Sie den beiliegenden Unterlagen entnehmen können, repräsentiert unsere Initiative über 270 Personen! Die Unterzeichnerinnen sind nahezu ausnahmslos Anwohnerinnen der Basler Straße. Hinzu kommen einige Geschäftsinhaber, die ihre Büroräume, Läden oder Praxen an der Basler Straße haben, eine Belegschafts- und Elternliste der Kita „Guter Hirte“ sowie einige weitere Unterstützer	Wird zur Kenntnis genommen. Die intensive Auseinandersetzung der Bürgerinnen und Bürger mit dem Thema „Lärmaktionsplanung“ wird begrüßt.

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XXX.2				Unsere Initiative dokumentiert, dass die Anwohnerinnen - anders als oft behauptet – dem Straßenlärm auf der Basler Straße durchaus nicht indifferent gegenüberstehen, sondern ihn als massive Belästigung empfinden, der zu erheblichen Einschränkungen von Gesundheit und Lebensqualität führt. Zugleich wird deutlich, dass es sich dabei nicht nur um einige wenige, „punktuell betroffene“ Personen handelt, sondern um eine große Gruppe von Menschen, die auf Verbesserung ihrer Lebensbedingungen vor Ort dringen.	Wird zur Kenntnis genommen.
XXX.3				Wir laden Sie und alle politisch Verantwortlichen ein, in konstruktive Gespräche mit den „Bürgerexperten vor Ort“ einzutreten und an einer angemessenen Lösung zu arbeiten. Diese kann für uns Anwohner nach derzeitigem Stand nicht anders ausfallen als eine Geschwindigkeitsreduktion entlang der gesamten Basler Straße auf Tempo 30. Mit unseren „15 guten Gründen für Tempo 30“ legen wir ein Argumentarium vor, das diese Forderung ausführlich untermauert.	In einem Abstimmungsgespräch mit dem Regierungspräsidium am 23.06.2015 wurden die Möglichkeiten straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen in Lörrach diskutiert. Das RP signalisierte die Bereitschaft zur Genehmigung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h in der Basler Straße. Der Lärmaktionsplan wurde darauf um eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h in der Basler Straße zwischen Bahnhof Stetten und Aichele-Knoten erweitert.
XXX.4				Wir fordern Sie nachdrücklich auf, den Ihnen durch die Lärmaktionsplanung zukommenden - und im Schreiben der Staatssekretärin Splett vom 9.3.2015 noch einmal explizit hervorgehobenen - Ermessensspielraum im Dienste der Gesundheit der Anliegerinnen zu nutzen und zum Wohle der hier lebenden Bürgerinnen zu handeln - zeitnah, sachorientiert und transparent.	Die Gemeinde wird ihren Ermessungsspielraum nutzen. Sie muss sich aber auch zugleich an die gesetzlichen Vorgaben halten.
XXX.5				----- Die „Initiativgruppe Lebensqualität Basler Straße“ begrüßt die Aufstellung eines Lärmaktionsplanes, der zum ersten Mal flächendeckend hochwertige Berechnungsdaten zur Lärmbelastung der Stadtbewohner liefert. Im Falle der Basler Straße sind	Wird zur Kenntnis genommen.

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XXX.6				<p>die Werte - wie nicht anders zu erwarten – sehr hoch bis extrem hoch: Fast die ganze Straße entlang leben die Anwohner genau am Limit zum Maßnahmengrenzwert, viele erreichen ihn oder liegen darüber. Deshalb wurde die Basler Straße adäquat und konsequent als „Lärmschwerpunkt“ eingestuft. Umso irritierender und inakzeptabler ist für uns Anwohnerinnen, dass die Basler Straße für die Offenlage aus dem Maßnahmenkatalog zur Lärminderung ausgenommen wurde. Vor allem ist nicht verständlich, dass der Gutachter zwar eine abschnittsweise Betroffenheit feststellt, daraus aber den Schluss zieht, dass NICHTS zum Schutz der Betroffenen getan werden soll. Die Werte sind aber nicht nur im Bereich der Betroffenen, sondern generell sehr hoch. Deshalb müssen zwingend im gesamten belasteten Straßenabschnitt Schutzmaßnahmen ergriffen werden. Dadurch wird dann auch für die Zukunft eine städtebauliche Weiterentwicklung in der Basler Straße erst ermöglicht.</p> <p>Wir fordern daher:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wiederaufnahme der Basler Straße in den Maßnahmenkatalog des LAP! - Lärmschutz durch Tempo 30 entlang der gesamten Basler Straße! <p>-----</p> <p>Warum? Darum: 15 gute Gründe für Tempo 30 auf der Basler Straße</p>	<p>Der Kooperationserlass des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur erfordert eine große Anzahl an Betroffenen über den Maßnahmenwerten. Dies ist in der Basler Straße nicht der Fall. Da für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen aus Lärmschutzgründen eine Genehmigung des RP Freiburg erforderlich ist, wurde dieser Sachverhalt mit dem RP diskutiert. Das RP signalisierte Zustimmung für eine Geschwindigkeitsreduzierung auch in der Basler Straße. Entscheidend für das RP war, dass eine „große Anzahl an Betroffenen“ die Maßnahmenwerte tangiert resp. nur knapp darunter liegt.</p> <p>Vgl. Wertung zu XXX.3.</p>
XXX.7				<p>1. Lärm macht unbestritten und unweigerlich krank: Wir Anwohner sind davon dauerhaft betroffen, Passanten und Radfahrer sind unmittelbar exponiert. Tempo 30 ist effektiv. Es senkt den Lärm dort,</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XXX.8				<p>wo er entsteht und reduziert die Lärmbelastung auf die Höhe des Lärms etwa der Hälfte des Verkehrs.</p> <p>2. Jeder hat ein Recht auf körperliche Unversehrtheit! Die meisten Anwohner der Basler Straße leben hart am Grenzwert von 70db, viele darüber. Tempo 30 entlastet eine sehr große Gruppe massiv betroffener Menschen.</p>	Wird zur Kenntnis genommen.
XXX.9				<p>3. Tempo 30 senkt die Doppelbelastung vieler Menschen, die nicht nur unter dem Straßen sondern auch dem Eisenbahnlärm zu leiden haben.</p>	Wird zur Kenntnis genommen.
XXX.10				<p>4. Tempo 30 hat Vorteile ohne Nachteile: Die Verkehrskapazität der Straße bleibt unangetastet, der zusätzliche Zeitaufwand beim Befahren der Basler Straße beträgt gerade einmal 45 Sekunden!</p>	Auch geringe Zeitverluste sind nachteilig. Sie sind mit den Lärmentlastungen abzuwägen.
XXX.11				<p>5. Tempo 30 ist praktisch kostenneutral und sofort umsetzbar.</p>	Wird zur Kenntnis genommen.
XXX.12				<p>6. Tempo 30 verhindert Verkehrsverlagerungen von der ebenfalls bald verkehrsberuhigten Dammstraße auf die Basler Straße ohne selbst Verkehrsverlagerungen zu produzieren -außer auf die Wiesentalstraße, wo der Verkehr auch hin soll.</p>	Wird zur Kenntnis genommen. Eine Verkehrsverlagerung wird auch mit Tempo 30 auf der Dammstraße als nicht wahrscheinlich erachtet.
XXX.13				<p>7. Was Lärm erzeugt, erzeugt auch Gefahren: Tempo 30 erzeugt positive Synergien und sorgt für mehr Sicherheit im Straßenraum, von der nicht nur die Anwohner, sondern alle Verkehrsteilnehmer</p>	Die Lärmaktionsplanung kann Aspekte der Verkehrssicherheit nur als Synergieeffekte von Lärminderungsmaßnahmen berücksichtigen. In der Abwägung der Maßnahmen wird dies beachtet.

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XXX.14				<p>profitieren: Autofahrer, Radfahrer (beabsichtigte Pendlerroute Basler Straße), Passanten, Kinder, ältere Menschen.</p> <p>8. Tempo 30 entschärft und entlärt die besonderen Gefahren- und Lautstärkebereiche an Bahnhof und Bahnübergang Stetten, am Kindergarten „Guter Hirte“, am Kreisel Schillerstraße und am Kreuzungspunkt Aichele-Park.</p>	Tempo 30 reduziert die Lärmbelastungen dort, wo tatsächlich schneller gefahren wird. Als beispielsweise nicht an Kreisverkehren.
XXX.15				9. Tempo 30 erhöht die Aufenthaltsqualität in Straßenraum und Vorgärten.	Wird zur Kenntnis genommen.
XXX.16				10. Tempo 30 auf der ganzen Basler Straße von der Grenze bis zum Aichele-Park schafft Klarheit und Verbindlichkeit für den Autofahrer. Drängeln, exzessives Gasgeben und Rasen wird sinnlos, extreme Lärmspitzen werden gedämpft.	Wird zur Kenntnis genommen.
XXX.17				11. Tempo 30 sorgt für Entspannung im Straßenverkehr: Wer - gerade bei hohem Verkehrsaufkommen - langsamer fährt, hat mehr Voraussicht und kann flüssiger fahren. Das spart Bremsbeläge, Sprit und Nerven.	Wird zur Kenntnis genommen.
XXX.18				12. Tempo 30 vermindert die Feinstaubaufwirbelung.	Wird zur Kenntnis genommen.
XXX.19				13. Tempo 30 hebt die Lebensqualität der Anwohner und steigert die Attraktivität der Basler Straße als innenstadtnahem Wohnort und Immobilienstandort. Das schafft Anreize zu Sanierung, Wohnraumaufwertung und Stadtbildverschönerung.	Wird zur Kenntnis genommen.
XXX.20				14. Tempo 30 senkt den Lärm spürbar und	Wird zur Kenntnis genommen.

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XXX.21				<p>erleichtert den Anwohnern, ihre Fenster zur Straße zu öffnen. Eine ganze Reihe von Menschen (z.B. Koechlin-Häuser) sind darauf zwingend angewiesen, da sie gar keine rückwärtigen Lüftungsmöglichkeiten haben.</p> <p>15. Tempo 30 erleichtert sowohl das gefahrlose Einbiegen und Kreuzen als auch Ein- und Ausparken von Nutzern, Anwohnern und Besuchern.</p>	Wird zur Kenntnis genommen. Die Kreuzung Basler Straße / Hauptstraße / Weiler Straße ist Unfallschwerpunkt.
XXXI.1	Brombacher Straße	Baugenossenschaft Lörrach	15.01.2015	<p>Der Presse war zu entnehmen, dass der Lärmaktionsplan ein wichtiges kommunalpolitisches Thema 2015 sein wird.</p> <p>Von Lärm sind unsere Genossenschaftshäuser an zwei Stellen besonders betroffen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) an der Brombacher Straße 68,68a und 70,70a durch die Brombacher Straße und 2) am Hugenmattweg 8,8a, 9,9a und 10 durch den Schienenverkehr der SBB Linie S5 und S6 	Wird zur Kenntnis genommen.
XXXI.2				<p>Eine Balkonnutzung in der Brombacher Straße ist aufgrund des Lärms, auch am Wochenende nicht möglich. Im Sommer ist schlafen beim geöffneten Fenster nicht möglich. Die Brombacher Straße wird tagsüber stark von Schwerlastverkehr frequentiert.</p>	Wird zur Kenntnis genommen.
XXXI.3				<p>Wir könnten uns gut eine Zone-30-Kilometer Begrenzung auf der Brombacher Straße vorstellen und eine Umlenkung des Schwerlastverkehrs aus der Brombacher Straße, der nicht zu Firma Mondelez oder Firma Streck muss.</p>	In der Brombacher Straße werden die sog. Maßnahmenwerte (70 dB(A) L _{DEN} und 60 dB(A) L _{Night}) des Kooperationserlass des MVI vom 23.03.2012 nicht erreicht. Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen können hier deswegen nicht umgesetzt werden.

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XXXI.4				Die Stadt sollte sich zudem gegen die Einführung der Großlastwagen Gigaliner einsetzen.	Die Möglichkeiten der Stadtverwaltung auf verkehrspolitische Entscheidungen auf Bundesebene Einfluss zu nehmen, sind äußerst begrenzt.
XXXI.5				Die S-Bahn-Linie der SBB an der Hugenmattstraße ist so laut, dass wir Klagen von Bewohnerinnen und Bewohnern mitgeteilt bekommen haben. Eine Bewohnerin zieht aus, da der Lärm den Schlaf- und Lebensrhythmus ihres Babys gesundheitlich massiv stört.	Die maximale Lärmbelastung an den Häusern beträgt im Schienenverkehr 66 dB(A) L_DEN und 57 dB(A) L_Night und liegt somit über den Auslösewerten.
XXXI.6				Zudem haben sich Wohnungsinteressentinnen und -Interessenten aufgrund des erhöhten Lärmaufkommens gegen unsere Wohnungsangebote vor Ort ausgesprochen.	Wird zur Kenntnis genommen.
XXXI.7				An dieser benannten Stelle liegt die Straße niedriger als die Gleiskörper. Hier könnten wir uns eine Schutzwand am Gleiskörper in einer Höhe vorstellen, die die Räder der S-Bahnen abdeckt, um den Lärm in der Horizontalen zu reduzieren.	<p>Im Schienenverkehr werden vier Schallquellenarten unterschieden: Rollgeräusche, Antriebsgeräusche, Aggregatgeräusche und Aerodynamikgeräusche. Eine Lärmschutzwand in Höhe der Räder führt nur zu einer teilweisen Reduzierung der Geräuschemissionen (insb. Rollgeräusche).</p> <p><u>Generell gilt:</u> Die Wiesentalbahn ist eine Strecke der DB Netz AG. Als solches stellt sie eine bundeseigene Eisenbahnstrecke dar. Für die Stadt Lörrach besteht allerdings keine Möglichkeit (auch nicht über die Lärmaktionsplanung) auf Maßnahmen an bundeseigenen Eisenbahnstrecken Einfluss zu nehmen. Ab dem 01.01.2015 ist zudem das Eisenbahn Bundesamt für die Erstellung eines Lärmaktionsplans für die bundeseigenen Haupteisenbahnstrecken zuständig. Weitere Hinweise (auch zur Öffentlichkeitsbeteiligung) finden sich unter: https://www.laermaktionsplanung-schiene.de/</p>

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XXXII.1	Brunnenstraße	Bürger 21	20.02.2015	ich bin Anwohner in Lörrach-Haagen, Brunnenstraße (...). Anbei finden Sie einen Lageplan der Ortsverbindungsstraße Haagen - Hauingen (L 138 ?). Für mich und die meisten Anlieger steht das Teilstück vom Kreisel Hauinger Straße / Hornbergstraße bis zum Abzweiger Unterdorfstraße / Gartenstraße zur Diskussion. Die Brunnenstraße verläuft in diesem Bereich parallel zur L 138.	Wird zur Kenntnis genommen.
XXXII.2				Ich wohne hier nahezu 40 Jahre und habe in all den Jahren entweder alleine oder zusammen mit den anderen Bewohnern der Brunnenstraße in diesem Teilstück versucht, in Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung diese „Rennstrecke“ zu entschärfen. Leider wurde aber auch in Ihrem Entwurf des Lärmaktionsplans diese Strecke nicht aufgenommen.	Die Verkehrsbelastung auf der L138 Hauinger Straße beträgt im Verkehrsmodell der Stadt Lörrach 6.350 Kfz/24h. Die Verkehrsbelastung liegt damit unterhalb des Schwellenwertes von 8.000 Kfz/24h.
XXXII.3				Zur Historie : Ende der 70er-Jahre waren die Orteingangs- und Ortausgangsschilder von Haagen und Hauingen soweit auseinander angebracht, dass sich dieser Teil der Dorfverbindungsstraße hervorragend als „Rennstrecke“ eignete. Wir intervenierten und schlugen vor, die beiden Ortsschilder zusammenzulegen. Nach langem Hin- und Her und auf Grund der Tatsache, dass die Schwiegereltern von Herrn Nef bei uns im selben Haus wohnten, wurde dies realisiert. Auch eine Grünhecke wurde auf fast der ganzen Länge gepflanzt, was sicher die Optik verbesserte, leider aber so gut wie nichts brachte.	Wird zur Kenntnis genommen.
XXXII.4				In Ihren Unterlagen können Sie nachlesen, wie oft wir Kontakt zur Stadt hatten und darum baten, einen „Smily“ aufzustellen und Geschwindigkeitskontrollen durchzuführen. Viel ist leider nicht passiert. An Wochenenden, wenn der Verkehr noch	Bepflanzungen stellen nur einen subjektiven Lärmschutz dar. Sie haben jedoch keine relevante Lärminderungswirkung. Die Überwachung von Verkehrsverstößen ist die Aufgabe des Gemeindevollzugsdienstes (GVD) der Stadt Lörrach. Bei Feststellung von Verstößen wird dies entsprechend geahndet. Allerdings

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XXXII.5				zunimmt und auch vermehrt Motorradfahrer auf unserer „Rennstrecke“ unterwegs sind, kann man besonders in der wärmeren Jahreszeit unsere Balkone so gut wie nicht mehr benutzen. An Werktagen läuft ein Großteil des Berufsverkehrs morgens und abends hier vorbei.	unterliegt dies personellen und finanziellen Grenzen.
XXXII.6				<p>Ich hätte Ihnen diese Zeilen wahrscheinlich nicht geschickt, weil unser Problem bisher bei der Stadt keine offenen Ohren fand. Nachdem Sie nun aber einen Lärmaktionsplan aufstellen, dem ich entnehmen kann, wieviele Straßen hierin aufgenommen werden, die mit Sicherheit nicht mehr Verkehr aufzuweisen haben, beantrage ich, dass unsere „Rennstrecke“ hier ebenfalls berücksichtigt wird.</p> <p>Von unseren vier Wohnungen gehen alle großen Schlafzimmern zur L 138. Und bei vielen Nachbarn ist dies ebenfalls so. Ich beantrage für diese Räume einen Zuschuss für Schallschutzfenster. Über die Höhe des Zuschusses wird zu diskutieren sein. Als ehemaliger Besitzer des Bahnhofsgebäudes in Lörrach-Stetten weiß ich, dass die Stadt recht hohe Zuschüsse gewährt hat. Wir haben damals fast alle Fenster ausgewechselt. Auch hierzu hätte ich gerne eine Stellungnahme aus Ihrem Haus.</p>	<p>Alle im LAP berücksichtigten Straßen weisen eine deutlich höhere Verkehrsbelastung auf. Eine Berücksichtigung im LAP ist aufgrund der Verkehrsbelastung nicht möglich.</p> <p>Die Lärmschutzfenster wurden damals im Zusammenhang mit der Bahnunterführung Süd bezuschusst.</p>
XXXIII.1	Eisenbahnstraße	Bürger 22	28.02.2015	<p>im Lärmaktionsplan für Haagen ist auch die Eisenbahnstraße berücksichtigt.</p> <p>Ich wohne an der Ecke Eisenbahnstr. 1 und Hauingerstr. 32 und das seit 15 Jahren. In dieser Zeit hat sich der Verkehr nahezu verdoppelt. Gründe sind sicher das „Bauhaus“ und die Grünverwertungsanlage „Bühler“ auf dem Wittlinger Berg. Und natürlich das Neubaugebiet Neudorferstrasse usw.</p>	Wird zur Kenntnis genommen.

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XXXIII.2				Auch der tägliche Durchgangsverkehr von der Eisenbahnstraße, in Richtung Hauingen und Steinen, sowie in Richtung Wittlingen über den Wittlinger Berg trägt zum Lärm bei.	Wird zur Kenntnis genommen.
XXXIII.3				Sowie der Schwerlastverkehr, der irrtümlicherweise über Haagen nach Hauingen durchs Dorf und dann ins Gewerbegebiet Entenbad fährt. Also einen Umweg!	Wird zur Kenntnis genommen.
XXXII.4				Meine Vorschläge zum Lärmaktionsplan: <ul style="list-style-type: none"> - Ampelanlage in Haagen an der Eisenbahnstraße/Hauinger Straße abschalten. Die Fußgänger können die Ampelanlage bei Bedarf trotzdem aktivieren, um die Straße zu überqueren. 	„Lichtsignalanlagen“ dienen der Steuerung und Regelung des Verkehrs. Sie erhöhen die Verkehrssicherheit und ermöglichen schwachen Verkehrsteilnehmern (u.a. Fußgängern) ein sicheres Überqueren der Fahrbahn. Der Einsatz einer Lichtsignalanlage erfordert immer eine Gesamtbetrachtung. Auch Leistungsfähigkeitsaspekte sind zu berücksichtigen.
XXXIII.5				<ul style="list-style-type: none"> - Was ist mit dem neuen Flüsterbelag? Wenn dieser 10 Jahre befahrbar ist, ist er länger haltbar, als der jetzige Belag, der in der Hauinger Straße/Eisenbahnstraße in 2006 ausgetauscht wurde. In 2014 der Belag der Abbiegespur in der Hauinger Straße. 	Der Einsatz eines Lärmoptimierten Fahrbahnbelages ist aus wirtschaftlichen Gründen erst bei einem routinemäßigen Austausch einer vorhandenen Fahrbahndecke möglich. Sobald ein Austausch ansteht, wird diese Möglichkeit geprüft.
XXXIII.6				<ul style="list-style-type: none"> - Beschilderung an den Ampelanlagen Hasenloch und Haagen ändern: Von der A98 kommend steht auf dem Schild nach Haagen auch Hauingen. Die Folge ist, dass der Schwerlastverkehr, der eigentlich ins Entenbad möchte, durch Haagen um die schmale Kurve nach rechts in die Hauinger Straße abbiegt und auch noch durch das ganze Dorf Hauingen fährt. Das könnte vermieden werden, wenn die Beschilderung an 	Keine originäre Maßnahme der Lärmaktionsplanung. Die Zuständigkeit für die wegweisende Beschilderung beim Hasenloch obliegt der zuständigen Verkehrsbehörde. Der ortsunkundige Verkehr fährt heute überwiegend nach Navigation.

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
				der Kreuzung im Hasenloch und nach Haagen geändert würde. Der Schwerlastverkehr der ins Entenbad nach Haungen will, auf die rechte Fahrspur umleiten.	
XXXIV.1	Eisenbahnstraße	Bürger 22	13.03.2015	Wenn man das Presseecho in den zurückliegenden Wochen und Monate näher verfolgt hat, könnte man den Eindruck gewinnen, dass es im Stadtgebiet von Lörrach ausschließlich in den Hauptverkehrsadern Wallbrunnstraße und der Basler Straße diese Lärmproblematik gibt!? Von den übrigen Straßenabschnitten, wo die Anwohner mindestens so stark vom Verkehrslärm betroffen sind, ist dagegen kaum die Rede.	Auch in anderen Straßen gibt es Lärmprobleme. Der Lärmaktionsplan behandelt nicht nur die Wallbrunnstraße und Basler Straße, sondern alle Straßen im Stadtgebiet mit einer Verkehrsbelastung von mehr als 8.000 Kfz/24h. Die Wallbrunnstraße und Basler Straße findet allerdings das größte Echo in den Medien.
XXXIV.2				Es ist schon sonderbar, dass ausgerechnet diese Straßenzüge in den vergangenen Jahrzehnten ganz erheblich durch Verkehrsverlagerungen entlastet wurden; so die Wallbrunnstr. durch die Autobahn sowie Schließung des Bahnüberganges und die Basler Str. durch die Querspange Kreisel - Wiesentalstr./Zollfreie sowie Bahnunterführung in Stetten.	Wird zur Kenntnis genommen.
XXXIV.3				Beim Blick auf den Lärmaktionsplan fällt auf, dass der Abschnitt der Ortsverbindungsstraße Kreisel Eisenbahnstr. nach Brombach nicht als stark verkehrslärmbelastet aufgeführt ist!	Die Eisenbahnstraße Richtung Brombach weist eine im Vergleich geringe Verkehrsbelastung auf (< 8000 Kfz/24h).
XXXIV.4				Unser Wohnhaus Kandelstr. 8/8a grenzt direkt an diesen Ortsverbindungsabschnitt. Dagegen ist der Straßenabschnitt Kreisel - Bundesstr. stark lärmbelastet eingezeichnet (vermutlich mehr als 8000 Fahrzeuge).	Wird bestätigt.
XXXIV.5				Nun muss jedoch festzuhalten werden, dass wir nicht nur von dem Verkehrslärm der direkt anliegenden Ortsverbindungsstraße beeinträchtigt werden, sondern zusätzlich noch von dem der	Wird zur Kenntnis genommen.

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XXXIV.6				<p>Anbindung Kreisel - Bundesstr. sowie der Bundesstr. selbst und stark abgeschwächt auch noch von der Autobahn, d.h. die Verkehrslärmbelastung bei uns setzt sich aus der Summe von vielerlei Verkehrsströmen zusammen.</p> <p>Hinzu kommt, dass die alleinige Verkehrsbelastung des o. g. Ortsverbindungsabschnitt (auch bei weniger als 8000 Fahrzeugen) bestimmt mindestens so groß ist, weil alle Fahrzeuge vom Kreisel kommend stets beschleunigen und in anderer Richtung stets abbremsen müssen (kein gleichmäßiges befahren möglich). Verkehrslärmverstärkend kommt hinzu, dass sämtliche Fahrzeuge über die Stoßstelle Auffahrtsrampe / Brücke fahren müssen und diese Stoßstelle pro Fahrzeug mindestens zwei oder noch mehr in Abhängigkeit vom Fahrzeugtyp, Geschwindigkeit und Straßenzustand teilweise sehr laute Schlaggeräusche verursachen.</p>	<p>Es wird davon ausgegangen, dass mit Verkehrsbelastung eigentlich Lärmbelastung gemeint ist: Die Lärmbelastung in der Ortsverbindungsstraße kann aufgrund der Verkehrszahlen des Verkehrsmodells als gering eingeschätzt werden. Die Eisenbahnstraße zwischen B317 und Hauinger Straße weist eine um über 8-mal größere Verkehrsbelastung auf.</p>
XXXIV.7				<p>Die Auffahrtsrampe von dem Kreisel bis zur Brücke ist geradezu prädestiniert, um nach dem Kreisel kurz das Gaspedal durchzudrücken, was besonders die Lenker von PS-starken Boliden verleitet laut dröhnend zu beschleunigen, um dann kurz darauf wieder abzubremesen. Dieses unvernünftige und rücksichtslose Verhalten einzelner Fahrzeugführer ist ein weiteres Ärgernis für uns als Anwohner. Auf diesen zu erwartenden Umstand haben wir noch vor dem Bau des Porschezentrums mit Schreiben vom 09.05.2005 hingewiesen, jedoch von der Stadtverwaltung hierzu keine Antwort erhalten.</p> <p>Unsere Fragen nun an Sie:</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
XXXIV.8				<p>1. Wie wurden die verschiedenen Lärmbelastungen für unseren Straßenabschnitt</p>	<p>Die methodischen Grundlagen werden im LAP</p>

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XXXIV.9				ermittelt? 2. Was gedenkt die Stadtverwaltung zu unternehmen, um uns als Anwohner vom Verkehrslärm zu entlasten?	beschrieben. Die rechtlich verbindlichen Vorgaben der VBUS werden berücksichtigt. Der Lärmaktionsplan enthält ein Maßnahmenpaket zur Reduzierung des Verkehrslärms. Jede Maßnahme, die ergriffen wird, muss den rechtlichen Vorgaben entsprechen. Somit ist alles auch wieder Grenzen unterworfen. Ein Lärmaktionsplan kann rechtmäßig nur Maßnahmen an Lärm-schwerpunkten zur Reduzierung von Umgebungs-lärm vorsehen. Die Ortsverbindungsstraße zählt nicht dazu.
XXXIV.10				Statt weiterer 30-iger Zonen einzurichten, schlagen wir im Rahmen einer Gleichbehandlung aller Verkehrslärmgeschädigter eine auf des komplette Stadtgebiet ausgelegte 40-iger Zone! Neben der Reduzierung von Verkehrslärm ergäbe dies für alle Verkehrsteilnehmer und auch für die Verwaltung etliche Vorteile: kein Flickenteppich unterschiedlicher Geschwindigkeitsbereiche, Einsparung von Verkehrszeichen.	Eine Ausweitung der Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h auf das gesamte Stadtgebiet ist nach StVO nicht möglich und kann deshalb in einem Lärmaktionsplan nicht festgelegt werden. Die Lärminderung von 50 auf 40 km/h bewirkt eine nur minimale Lärmreduzierung von ungefähr 1,2 dB(A). Dies liegt nur minimal oberhalb der Wahrnehmbarkeitsschwelle (= 1 dB(A)). Tempo 30 bewirkt dagegen eine Lärmreduzierung von rund 2,5 dB(A). Tempo 40-Lösungen stellen zu-meist nur Kompromisslösungen dar, sind aber lärmtechnisch nicht zielführend und werden vom Regierungspräsidium als Lärmschutzmaßnahme angelehnt.
XXXV.1	Eisenbahnstraße	Bürger 24	27.03.2015	wir möchten zum Straßenabschnitt Eisenbahnstraße in Haagen Stellung nehmen. Hier wurden bei der Berechnungen des Lärmaktionsplanes Überschreitungen festgestellt.	Wird zur Kenntnis genommen.
XXXV.2				Leider konnten wir im Lärmaktionsplan keine explizite Begründung finden, warum hier die Einführung von Tempo 30 letztlich nicht vorgeschlagen wird. Andererseits wurde der Straßenabschnitt für Flüsterasphalt vorgesehen, die Begründung dafür konnten wir auch nicht deutlich aus dem Gutachten herauslesen.	Die Maßnahmenwerte des Kooperationserlasses des MVI vom 23.03.2012 (70 dB(A) für 6-22 Uhr; 60 dB(A) für 22-6 Uhr), nach denen grundsätzlich straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen in Betracht kommen, werden nur im Kreuzungsbereich mit der Hauinger Straße überschritten. Die Lärmpegel betragen hier 73 dB(A) _{LDEN} und 63 dB(A)

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XXXV.2				Wir plädieren für Tempo 30 an dieser Stelle, und zwar als Lärmschutzmaßnahme und zusätzlich aus Gründen der Verkehrssicherheit. Wir nutzen diesen Straßenabschnitt täglich, sei es im Auto, per Rad oder zu Fuß. Wir beobachten bzw. erfahren regelmäßig gefährliche Situationen aufgrund des beengten Straßenquerschnittes.	L ^{Night} . Trotz der Lichtsignalanlage basieren die Lärmberechnungen gemäß den Vorgaben auf der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung ist im Kreuzungsbereich wenig zielführend. Eine komplette Ausweitung auf die Eisenbahnstraße ist rechtlich nicht möglich. Wird zur Kenntnis genommen. Die Lärmaktionsplanung kann Aspekte der Verkehrssicherheit nur als Synergieeffekte von Lärminderungsmaßnahmen berücksichtigen. Maßnahmen, die allein der Verkehrssicherheit dienen können im Lärmaktionsplan nicht festgelegt werden.
XXXV.3				Wir halten im Sinne der Verkehrsberuhigung und damit Verbesserung der Fußweges und der Fahrradverbindung (die auch von vielen Schulkindern genutzt wird) zwischen dem zentralen Ortsteil und der S-Bahnhaltestelle eine Tempominderung für sinnvoll. Da der Straßenquerschnitt so eng und nicht ausbaufähig ist (wegen des Gewerbeanals und der Grundstücksverhältnisse zum Beispiel), ist unserer Meinung nach Tempo 30 auch die einzige finanziell vertretbare Maßnahme, um dieses Nadelöhr verkehrlich zu entspannen. Aufgrund des Rückstaus zum Kreisel hin wird zwar bei großem Verkehrsaufkommen de facto häufig nicht schneller als 30 gefahren, aber bei geringerem Verkehrsaufkommen und in der Nacht wird auf dieser kurzen Strecke auch gerne stark beschleunigt.	Vgl. Wertung zu XXXV.2
XXXV.4				Wir hoffen, dass unsere Stellungnahme in der Sache geprüft wird, auch wenn sie teilweise über das Thema Lärmaktionsplanung hinausgeht, und würden uns über eine Rückmeldung freuen.	Wird berücksichtigt.

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XXXVI.	Freiburger Straße	Bürger 25	E-Mail vom 10.02.2015	Wir berufen uns auf den Lärmaktionsplan der Stadt Lörrach, in der Freiburger Straße als stark befahrene Straße und Lärmschwerpunkt aufgeführt wird. Da an dieser Straße eine Tagespflegestätte für pflegebedürftige Menschen, eine Grundschule und ein stark frequentierter Schulweg liegen, fordern wir die Stadt Lörrach zur Lärmreduktion und zur Abwehr von Gefahren nach § 45 StVO auf, eine Tempo-30-Zone" auch außerhalb der Stoßzeiten dauerhaft einzurichten.	Die Lärmaktionsplanung kann Aspekte der Verkehrssicherheit nur als Synergieeffekte von Lärminderungsmaßnahmen berücksichtigen. Maßnahmen, die allein der Verkehrssicherheit dienen können im Lärmaktionsplan nicht festgelegt werden. Da es sich in der Freiburger Straße allerdings um einen Lärmschwerpunkt mit einer deutlichen Überschreitung der Maßnahmenwerte handelt, enthält der Lärmaktionsplan eine ganztägige Beschränkung auf 30 km/h zwischen Wiesebrücke und dem Haus Nr. 344. Dies schließt die genannten Bereiche mit ein.
XXXVII.	Freiburger Straße	Bürger 26	E-Mail vom 13.02.2015	Gleichlautender Text wie Nr. XXXVI.	Siehe Wertung zu Nr. XXXVI.
XXXVIII.	Freiburger Straße	Bürger 27	E-Mail vom 17.02.2015	Gleichlautender Text wie Nr. XXXVI.	Siehe Wertung zu Nr. XXXVI.
XXXIX.	Freiburger Straße	Bürger 28	E-Mail vom 17.02.2015	Gleichlautender Text wie Nr. XXXVI.	Siehe Wertung zu Nr. XXXVI.
XL.	Freiburger Straße	Bürger 29	E-Mail vom 22.02.2015	Gleichlautender Text wie Nr. XXXVI.	Siehe Wertung zu Nr. XXXVI.

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XLII.	Freiburger Straße	Bürger 30	E-Mail vom 23.02.2015	Gleichlautender Text wie Nr. XXXVI.	Siehe Wertung zu Nr. XXXVI.
XLII.	Freiburger Straße	Bürger 31	E-Mail vom 24.02.2015	Gleichlautender Text wie Nr. XXXVI.	Siehe Wertung zu Nr. XXXVI.
XLIII.	Freiburger Straße	Bürger 32	19.02.2015	Gleichlautender Text wie Nr. XXXVI.	Siehe Wertung zu Nr. XXXVI.

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XLIV.1	Freiburger Straße	Bürger 33	24.02.2015	Wir berufen uns auf den Lärmaktionsplan der Stadt Lörrach, in der Freiburger Straße als stark befahrene Straße und Lärmschwerpunkt aufgeführt wird. Da an dieser Straße eine Tagespflegestätte für pflegebedürftige Menschen, eine Grundschule und ein stark frequentierter Schulweg liegen, fordern wir die Stadt Lörrach zur Lärmreduktion und zur Abwehr von Gefahren nach § 45 St VO auf, eine Tempo-30-Zone" auch außerhalb der Stoßzeiten dauerhaft einzurichten.	Die Lärmaktionsplanung kann Aspekte der Verkehrssicherheit nur als Synergieeffekte von Lärminderungsmaßnahmen berücksichtigen. Maßnahmen, die allein der Verkehrssicherheit dienen können im Lärmaktionsplan nicht festgelegt werden. Da es sich in der Freiburger Straße allerdings um einen Lärmschwerpunkt mit einer deutlichen Überschreitung der Maßnahmenwerte handelt, enthält der Lärmaktionsplan eine ganztägige Beschränkung auf 30 km/h zwischen Wiesebrücke und dem Haus Nr. 344. Dies schließt die genannten Bereiche mit ein.
XLIV.2				Die Dauer der Grünschalung, des Fußgänger Streifens Freiburger Straße / Theodor Heuss Straße ist viel zu kurz. Jeden Tag begleiten Eltern die Erstklässler über die Kreuzung und es reicht den Kindern nie komplett bei grün darüber zu sein. Wir bitten Sie, die Grünschalung des Fußgänger Streifens zu verlängern.	
XLV.	Freiburger Straße	Bürger 34	27.02.3015	Gleichlautender Text wie Nr. XXXVI.	Siehe Wertung zu Nr. XXXVI.
XLVI.	Freiburger Straße	Bürger 35	01.03.2015	Gleichlautender Text wie Nr. XXXVI.	Siehe Wertung zu Nr. XXXVI.

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XLVII.1	Freiburger Straße	Grundschule Tumringen	05.03.2015	Wir fordern die Tempo 30-Zone in der Freiburger Straße, um die Lärmbelastung in den Klassenzimmern zu reduzieren. Seit Jahren wechseln Schüler und Lehrer im Jahresturnus die Zimmer zur Freiburger Straße, da wir den Verkehrslärm während des Unterrichts auf Dauer für gesundheitsschädlich halten.	Der Lärmaktionsplan enthält eine ganztägige Beschränkung auf 30 km/h zwischen Wiesebrücke und dem Haus Nr. 344 Dies schließt auch die Grundschule Tumringen mit ein.
XLVII.2				Wir hoffen, dass im Zuge der Realisierung der Tempo 30-Zone weniger Fahrzeuge die Freiburger Straße befahren werden und die Verkehrssicherheit für unsere Schülerinnen und Schüler zunimmt.	
XLVIII.	Freiburger Straße	Bürger 36	09.03.2015	Gleichlautender Text wie Nr. XXXVI.	Siehe Wertung zu Nr. XXXVI.
XLIX.	Freiburger Straße	Bürger 37	11.03.2015	Gleichlautender Text wie Nr. XXXVI.	Siehe Wertung zu Nr. XXXVI.
L.1	Freiburger Straße	Bürger 38	11.03.2015	Zurzeit wird in Lörrach der Lärmaktionsplan der Stadt diskutiert. Darin geht es auch um die Freiburger Straße, die ebenfalls Lärmschwerpunkt ist.	Der Lärmaktionsplan enthält eine ganztägige Beschränkung auf 30 km/h zwischen Wiesebrücke und dem Haus Nr. 344. Das schließt den genannten Bereich mit ein.
L.2				In diesem Zusammenhang möchte ich mich hiermit ausdrücklich für die Einführung von Tempo 30 auf der Freiburger Straße aussprechen, möglichst schon ab der Einmündung Oskar-Grether-Straße bis zur Wiesenbrücke.	
				Abgesehen von einer Verminderung der Lärmbelastung würde dies auch dazu führen, dass der Schulweg vieler Kinder zur Tumringer Grundschule, die auch mein Sohn (...) besucht, sicherer würde. Das starke Verkehrsaufkommen bei	

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
				der derzeitigen Geschwindigkeit stellt durchaus eine Gefährdung der Grundschüler dar.	
LI.	Freiburger Straße	Bürger 39	11.03.2015	Gleichlautender Text wie Nr. XXXVI.	Siehe Wertung zu Nr. XXXVI.
LII.1	Freiburger Straße	Bürger 40	Ohne Datum	Lärm: nach Gesprächen mit Anwohnern betrifft es die Nacht nicht den Tag. Sonntags ist die Straße wie ausgestorben.	Wird zur Kenntnis genommen. Eine konsequente Überwachung der zulässigen Geschwindigkeit mit stationären und mobilen Messanlagen wird seitens der Stadt generell befürwortet und als unterstützende Maßnahme zur Lärminderung angesehen. Spätestens ab 19 h ist eine staufreie Fahrt möglich. Eine ausschließlich nächtliche Beschränkung würde sich auf die Zeit 22 – 6 h beschränken.
LII.2				Nacht: Vorschlag zur Geschwindigkeitskontrolle mit dem Blitzgerät das tagsüber blitzt, wenn über die rote Ampel gefahren wird. Da diese ja abgeschaltet wird, wenn die Ampelanlage abends ausgeschaltet wird könnte man diese nutzen indem man diese dann so schaltet, dass sie die Geschwindigkeiten misst und blitzt. Zusätzlich kann man auf der gegenüberliegenden Seite nach der Ampel, am Berg, ebenfalls einen festen Blitzer installieren, der die Geschwindigkeit in die entgegengesetzte Richtung blitzt. Somit würde es dann auch die „Richtigen“ treffen. Denn Schilder werden umgangen.	
LII.3				Tag: Da die Autokolonnen meistens durch Tumringen schleichen und selten schneller als 30 fahren können ist ein Schild dafür kaum notwendig. Vor und nach den Hauptverkehrszeiten wird die Straße z.T. kaum befahren.	

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
LII.4				<p>Schule: unsere beiden Kinder sind vor nicht allzu langer Zeit auf die Tumringer Schule gegangen und es war nie ein Thema zum Lärm, weder von Schülern, Eltern oder Lehrern. Morgens fahren die Autos langsam oder langsamer als 30 weil Stau ist und wenn sich der Stau aufgelöst hat - kann man sicher nicht von einer Lärmbelästigung sprechen bei diesem wenigen Verkehrsaufkommen. Abends das Gleiche. Bei dem hohen Verkehrsaufkommen kann man gar keine 30 fahren.</p>	<p>Die Grundschule Tumringen stellt die Situation genau gegenteilig dar (vgl. Stellungnahme XLVII).</p>
LII.5				<p>Kreisverkehre: würden die Abgase vermeiden und überfüllte Straße lösen, überall hat es diese Kreisel - sogar Minikreisel wie in Weil, nur bei uns nicht. Unverständlich bei diesem Verkehrsaufkommen.</p>	<p>Der Einsatz von Kreisverkehren muss im Vorfeld sorgfältig geprüft werden (Leistungsfähigkeit, Geometrie etc.). Kreisverkehre stellen kein Allheilmittel dar. Auch ein Kreisverkehr unterliegt Beschränkungen in der Leistungsfähigkeit (Je nach Situation sind andere Knotenpunktformen leistungsfähiger).</p>
LII.6				<p>Autobahn: Diese hört man enorm, der Schall wird weit getragen, da wäre ein dringender Schutz notwendig für Mensch und Tier. Wir haben viel Wild in den Wäldern, die ebenfalls gestört werden.</p>	<p>Die Autobahn wurde im Rahmen der Lärmaktionsplanung kartiert. Die berechnete Lärmbelastung für das in der Stellungnahme genannte Gebäude beträgt $L_{DEN} = 53 \text{ dB(A)}$ und $L_{Night} = 45 \text{ dB(A)}$. Die Auslösewerte der Lärmaktionsplanung werden um 10 dB(A) unterschritten. Lärmschutzmaßnahmen können daraus nicht begründet werden. Zudem sei darauf hingewiesen, dass aktive Lärmschutzmaßnahmen in einem Lärmaktionsplan aufgrund ihrer Planfeststellungspflicht nicht festgelegt werden können. Straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen können aus diesen Werten ohnehin nicht begründet werden. Ein Anspruch auf Lärmsanierung nach VLärmSch97 (z.B. Schallschutzfenster) kann aus den vorliegenden</p>

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
LII.7				<p>Der Artikel in der Badischen Zeitung vom 9.2.15 „Menschen schützen wo sie wohnen“: Na da bekommen wir eine Wut im Bauch. Wir wohnen an der alten Luckestraße im Dorfkern. Wir haben keine Gehwege und „wir Tumringer“ gehen auf den Straßen, was allen bekannt ist. Wie in jedem Dorf ist man auch hier ein eingespieltes Team, man kennt sich und nimmt Rücksicht, aber man muß auch aufpassen, da man nicht davon ausgehen kann, daß man immer gesehen wird. Das war immer schon so und das ist sicher nicht verkehrt.</p>	<p>Daten ebenfalls nicht erhoben werden. Die Auslösewerte für die Lärmsanierung nach VLärm-Schr97 betragen 57 nachts und 67 tags. Zuständig für die A98 (Straßenverkehrs- und baubehörde) ist das Regierungspräsidium Freiburg.</p> <p>Kein Aspekt der Lärmaktionsplanung.</p>
LII.8				<p>Wir werden nicht geschützt vor den Abkürzern, die von der oder zu der Autobahn möchten, statt dessen werden wir beschnitten mit Verbotsschildern und schwierigen Einfahrten. Es ist uns verleidet ständig bei der Polizei anzurufen und nach Kontrollen zu bitten, die haben keine Zeit oder wichtigere Aufgaben.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
LII.9				<p>Sollten wir angefahren werden - was hoffentlich nicht geschieht, werden wir die Stadt dafür verantwortlich machen müssen, da diese trotz vielen, vielen Anrufen und Gesprächen nicht reagiert.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
LII.10				<p>Es ist seltsam, dass man sich um neue Beschwerden kümmert obwohl es viele bestehende ungelöste Probleme gibt, die für uns Einwohner sehr gefährlich sind. Stattdessen werden in den neu gebauten breiten Straßen mit Gehwegen und Parkmöglichkeiten</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
LII.11				<p>alles Mögliche getan, um dort die Anwohner zufrieden zu stellen.</p> <p>Wir erhalten nicht mal Schwellen, um die Geschwindigkeit zu drosseln.</p>	<p>Schwellen sind als Verkehrsberuhigungsmaßnahme nicht besonders geeignet und kommen nur in Ausnahmefällen zur Behebung örtlich eingrenzbarer Gefahrenpunkte (insb. Reduzierung der Unfälle mit Fußgängern) in Betracht. Aus lärmtechnischer Sicht führen sie aufgrund unsteriler Fahrweise sogar zu einer Erhöhung der Lärmbelastungen.</p>
LII.11				<p>Bei uns im alten Dorfkern kann man kaum noch zu Fuß gehen, da alles vollgeparkt ist mit Autos von irgendwelchen Leuten, die hier gar nicht wohnen und unsere Kinder und alten Leute mit Rollatoren müssen sehen wie sie klar kommen bzw. heim ankommen. Wenn wir um Hilfe bitten, dann wird zu unseren Lasten eine Straße zur Einbahnstraße umfunktioniert bzw. nur für Anwohner oder man braucht viel viel Zeit für ein paar Meter.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen. Kein Thema der Lärmaktionsplanung.</p>
LII.12				<p>Ich wurde schon angefahren bzw. ein Außenspiegel hat sich in meinem Ärmel eingehakt, ein Türhänger wurde geschuppt weil er einen Autofahrer beschimpft hat, der einen Privatweg benutzt hat - viel zu schnell. Meine Schwiegermutter wurde von hinten gestreift, als sie die Straße hochlief usw. Meine Familie im Dorfkern kommt kaum noch aus der Ausfahrt raus. Und wir alle kommen fast nicht aus der Kreuzung über die Ampel. Das ist ätzend.</p> <p>Wie wird das wohl werden, wenn der Neubau an der Ecke an der Freiburger Straße fertig ist mit ca. 50 Wohneinheiten???</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
LIII.	Freiburger Straße	Bürger 41	Ohne Datum	Gleichlautender Text wie Nr. XXXVI.	Siehe Wertung zu Nr. XXXVI.

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
LIV.	Freiburger Straße	Bürger 42	Ohne Datum	Gleichlautender Text wie Nr. XXXVI.	Siehe Wertung zu Nr. XXXVI.
LV.	Freiburger Straße	Bürger 43	Ohne Datum	Gleichlautender Text wie Nr. XXXVI.	Siehe Wertung zu Nr. XXXVI.
LVI.1	Gretherstraße, Haagenerstraße, Luisenstraße	Bürger 44	E-Mail vom 28.03.2015	<p>Die Veranstaltung mit Frau Dr. Gisela Splett am 06. Februar 2015 bezüglich der Lärmkartierung machte deutlich, dass auch Straßen in den Lärmaktionsplan aufgenommen werden sollten, wo nach den Worten von Frau Splett „die Menschen unter Verkehr leiden“.</p> <p>Nicht allein die Anzahl und die Geschwindigkeit des Verkehrs seien Faktoren, die dabei berücksichtigt werden sollten, sondern weitere Faktoren wie u.a. die enge Bebauung entlang der Straßen, keine Pufferzonen, Feinstaub u.ä., die auf die Grether-, Haagener- und Luisenstraße zutreffen und deshalb ihre Aufnahme in die Lärmkartierung aus unserer Sicht ausreichend begründen würden.</p>	<p>Die Gretherstraße ist bereits Bestandteil des Lärmaktionsplanes: Die Lärmbelastungen betragen hier maximal 68 L_{DEN} und 57 dB(A) L_{Night}. Es wurde ein Lärmschwerpunkt festgestellt. Allerdings sind die Maßnahmenwerte des Kooperationserlasses des MVI vom 23.03.2012, nach denen straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen grundsätzlich in Betracht kommen, nicht erreicht. Die Haagener und Luisenstraße besitzen nach dem Verkehrsmodell der Stadt Lörrach eine maximale Verkehrsstärke von rund 3.800 Kfz/24h. Hohe Lärmbelastungen sind nicht zu erwarten. Zudem besitzen beide Straßen bereits eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h. Weitere kurzfristig umsetzbare Maßnahmen können hier</p>

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
LVI.2				Abgesehen von der Gretherstraße verfügen die Haagener- und Luisenstraße zwar bereits über eine 30-er Zone, die aber in den Abendstunden, nachts und auch tagsüber, wenn der Verkehr es zulässt, oft nicht eingehalten wird. Da sie zusätzlich als öffentlicher Parkraum für die heimischen, auswärtigen und vermehrt ausländischen Besucher dienen und gleichzeitig als „Verkehrssammelstraßen“ fungieren, werden sie durchgehend vom Lastwagen-, Parkplatzsuch-, Durchgangs-, Ämter- und Krankenhausverkehr verstärkt befahren, was bei unverändert steigendem Verkehrsaufkommen eine auf die Dauer unzumutbare Belastung der Anwohner/-innen darstellt.	nicht ergriffen werden. Die Enge der Bebauung wird in den Lärmberechnungen berücksichtigt. Keine Aspekte der Lärmaktionsplanung. Maßnahmen aus Lärmschutzgründen können hier rechtlich nicht ergriffen werden. Mit der Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h ist bereits das Minimum, welches aus Lärmschutzgründen realisierbar wäre, erreicht. Für die anderen Aspekte ist ein Verkehrskonzept außerhalb der Lärmaktionsplanung das bessere Instrumentarium.
LVI.3				Von der Aufnahme in den Lärmaktionsplan erhoffen wir uns für die erwähnten Straßen, dass in diesem Bereich vermehrt Verkehrsmaßnahmen zum Schutz des Elisabethen-Krankenhauses, der Kinder des Bonifatius-Kindergartens, der kranken Kinder der Erich-Kästner-Schule und der Anwohner/-innen umgesetzt werden, wie Zebrastreifen, Geschwindigkeitsanzeigen, Verkehrskontrollen und weitere Schutzmaßnahmen, die hier bis heute unzureichend vorhanden sind.	Im Rahmen der LAP können nur Maßnahmen zur Lärminderung ergriffen werden. Fußgängerüberwege sind keine Maßnahmen der Lärmaktionsplanung. Eine konsequente Überwachung der zulässigen Geschwindigkeit mit stationären und mobilen Messanlagen wird seitens der Stadt generell befürwortet und als unterstützende Maßnahme zur Lärminderung angesehen. Ansonsten vgl. Wertung zu LVI.2.
LVII.1	Haagener Straße, Luisenstraße	Bürger 45	E-Mail vom 13.02.2015	Wenn es um den Lärmaktionsplan in Lörrach geht, dann darf man unter keinen Umständen die Haagener/Luisenstraße sowie deren gefährliche Kreuzung außen vor lassen. Durch die geänderte Verkehrsführung hat sich in diesem Bereich sowohl die Lärmbelastung aber auch die Gefahrensituation enorm gesteigert. Für die Menschen sowie den direkt an der Straße liegenden Kindergarten eine Situation, welche dringend in den Lärmaktionsplan mit aufgenommen werden	Die Luisenstraße ist nach dem Verkehrsmodell der Stadt Lörrach mit maximal rund 3.400 Kfz/24h und die Haagener Straße mit rund 3.800 Kfz/24h belastet. Ein Überschreiten der Auslösewerte resp. Maßnahmenwerte ist aufgrund dieser Zahlen nicht zu erwarten. Aspekte der Verkehrssicherheit kann eine Lärmaktionsplanung nur als Synergieeffekte von Lärminderungsmaßnahmen berücksichtigen. Maßnahmen, die allein der

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
LVII.2				<p>sollte.</p> <p>Um für dieses Problem eine für alle ausgewogene und gerechte Lösung zu finden, sollte man alle Fahrzeuge welche Richtung Palmstraße wollen - als Einbahnverkehr über die Tumringerstraße bis Rießstraße und dann rechts um den Brunnen in die Palmstraße leiten -und den aus der Palmstraße - über die Haagerstraße zur Luisenstraße lenken. Beides selbstverständlich wie erwähnt im Einrichtungsverkehr. Somit hätte sich das Gefahrenpotenzial halbiert und die Haagerstraße wäre mit weniger Fahrzeugen vom Lärm entlastet.</p>	<p>Verkehrssicherheit dienen können im Lärmaktionsplan nicht festgelegt werden.</p> <p>Im Rahmen der LAP können rechtmäßig nur Maßnahmen an Lärmschwerpunkten ergriffen werden. Maßnahmen allein aus Gründen der Verkehrssicherheit können im Lärmaktionsplan nicht ergriffen werden.</p>
LVII.3				<p>Die enge Bebauung in diesem Bereich - sowie der Kindergarten erfordert meines Erachtens auch eine besondere Beachtung, aus welchem Grund man die Lärmkartierung ergänzen sollte.</p>	<p>In den Schallberechnungen werden die örtlichen Gegebenheiten, wie die Enge der Bebauung, berücksichtigt. Ein wesentlich bedeutender Faktor für die Höhe der Lärmbelastungen ist allerdings die zugrunde gelegte Verkehrsbelastung und die zulässige Geschwindigkeit. Aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens auf den genannten Straßen (s.o.) ist eine Überschreitung von Auslöse- resp. Maßnahmenwerte nicht zu erwarten.</p>
LVIII.1	Haager Straße	Bürger 46	E-Mail vom 27.03.2015	<p>Die Veranstaltung im Saal der Bibliothek an jenem Freitagnachmittag habe ich verfolgt und fand sie aufschlussreich.</p> <p>Die darstellte (modelliert-rechnerische) Auswahllogik kann ich nachvollziehen, doch bin ich der Meinung, dass die Identifizierung betroffener Straßenzüge anhand smiley erhobener Daten eher zweifelhaft ist, denn vom Typ her handelt es sich ja um eine reaktive Messung, d.h. die Fahrerinnen der erfassten Fahrzeuge reagieren (überwiegend im beabsichtigten Sinne), entweder spontan oder weil sie wissen, wo die smiley Messstationen jeweils stehen.</p>	<p>Basis des Lörracher Verkehrsmodell ist ein nationales Verkehrsmodell mit einer deutschlandweiten Modellierung. Zur besseren Abbildung der Gesamtstadt wurde das Modell durch eigene Zählungen und Befragungen, welche 2011 im gesamten Lörracher Stadtgebiet stattfanden, verfeinert. An insgesamt 42 Zählstellen wurden die Verkehrsbelastungen manuell erfasst, an nur 5 Zählstellen erfolgte eine automatische Erfassung. Die Befragungen (Quell-/Ziel-Auswertung) und</p>

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
LVIII.2				<p>Nachdem wir inzwischen seit über 12 Jahren in der Haagener Straße wohnen, haben wir das Gefühl, dass der Verkehr nach Bezug der Wohnblöcke in der Haagenerstr. 47 / 49, wo vormals die wiss. Regionalbibliothek stand, zugenommen hat. Sie werden wissen, wieviele Fahrzeuge in den Tiefgaragen der Gebäude auf Bewegung warten, also als potenzieller Verkehr hinzu gekommen sind.</p>	<p>die Zählungen dienten anschließend der Kalibrierung des Verkehrsmodells. Für den Lärmaktionsplan wurde ein neuer Planfall „mit Zollfreie Straße“ gerechnet. Die Identifizierung betroffener Straße erfolgte anhand dieses Verkehrsmodelles und nicht aufgrund einer Zählung mit Seitendargeräten.</p> <p>Das Verkehrsmodell weist für die Haagener Straße in diesem Bereich ein Verkehrsaufkommen von maximal rund 1.600 Kfz/24h aus.</p>
LVIII.3				<p>Mich macht es unterschwellig aggressiv zu hören, wie oft die Begrenzung auf 30 km/h einfach ignoriert wird und wie viele unnötig laute Fahrzeuge unterwegs sind. Erschwerend ist zweifellos, dass unser Haus nun mal dichter als andere an der Straße steht. Vorbei rollende Radfahrer können dies nur zum Teil kompensieren...</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
LVIII.4				<p>Von folgenden Maßnahmen verspreche ich mir eine wirksame Verkehrsberuhigung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Blitzanlage im Bereich der Kreuzung Haagener/ Mozartstr. 	<p>Eine konsequente Überwachung der zulässigen Geschwindigkeit mit stationären und mobilen Messanlagen wird seitens der Stadt generell befürwortet und als unterstützende Maßnahme zur Lärminderung angesehen.</p>
LVIII.5				<ul style="list-style-type: none"> - häufigere Kontrolle zu lauter oder anderweitig auffälliger Fahrzeuge, gerade an Abenden des Wochenendes, aber auch nachts. 	<p>Die Einhaltung der fahrzeugtechnischen Vorschriften ist eine Aufgabe der Polizei.</p>

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
LVIII.6				Ich fürchte, es wird noch lange dauern, bis sich der Anteil leiser E-Mobile akustisch auswirkt. Ideal wäre es, wenn die jeweils bestehende Tempobegrenzung fahrzeugseitig sicher gestellt würde (ISA), denn etliche Fahrer sind ja der Meinung, Tempo 30 ließe sich praktisch nicht realisieren.	<p>Mit zunehmender E-Mobilität ist nur eine minimale Lärmreduzierung zu erzielen: Ab einer Geschwindigkeit von 30 km/h überwiegt das Rollgeräusch gegenüber dem Motorenlärm. Mit alternativen Antrieben ist nur eine Reduzierung des Motorenlärms verbunden, nicht aber des Rollgeräusches. Das Rollgeräusch hängt von der gefahrenen Geschwindigkeit und der Straßenoberfläche ab.</p> <p>Eine fahrzeugseitige Tempobegrenzung, wie hier gefordert, ist eine Aufgabe der Industrie und der Bundespolitik.</p>
LIX.1	Hauptstraße, Steinenweg	Bürger 47	25.02.2015	<p>zum Entwurf des Lärmaktionsplans nehmen wir wie folgt Stellung:</p> <ol style="list-style-type: none"> Wir fordern eine Untersuchung der Lärmsituation und Verkehrsbelastung anhand aktueller Zahlen in Lörrach-Stetten auf der Hauptstraße/Steinenweg im durch Wohnbebauung geprägten Bereich nach der 30km/h Zone Richtung Salzert. Die Verkehrs- und Lärmbelastung scheint uns an andere in der Stadt Lörrach freiwillig untersuchte Bereiche heranzureichen. Die Untersuchung muss in den Blick nehmen, dass nach Fertigstellung der Zollfreien Straße, der Einführung einer 30 km/h Regelung in der Wallbrunnstraße und der beabsichtigten Erschwerung der Ortsdurchfahrt Riehen diese Verbindung vermehrt genutzt wird in Zukunft verstärkt genutzt werden wird. Einerseits wurde sie offenbar bereits als bequeme Stadtfahrt, Stadtfahrt, Ausweichroute und Zufahrt zum überörtlichen Straßennetz (A 98, B 316) entdeckt, wie sich in der subjektiv wahrge- 	<p>Verkehrszählungen in der Hauptstraße in Stetten ergeben Verkehrsbelastung ein Verkehrsaufkommen von 5.300 Kfz/24h. Sie liegt damit deutlich unter dem Schwellenwert von 8.000 Kfz/24h.</p>

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
LIX.2				<p>nommenen Verkehrszunahme in der letzten Zeit zeigt. Andererseits erfüllt sie weiter die Verbindungsfunktion zum Stadtteil Salzert mit dem Wohngebiet Salzert und Vorengele, zu den neuen Baugebieten im Süden der Stadt (Eggen, Maienbühl sowie Stetten-Süd) wodurch bereits eine hohe Grundbelastung gegeben ist.</p> <p>2. Die bestehende 50 km/h Regelung bis zum Ortszentrum Stetten wird dem gebotenen Lärmschutz nicht gerecht. Bei den betroffenen Bereichen handelt es sich um Wohngebiete, wobei die Wohnnutzung auch den der Wohnnutzung dienenden Außenbereich wie Freisitze, Terrassen und Balkone umfasst. Da Geschwindigkeitskontrollen - stationäre Messeinrichtungen wie an anderen Stellen in der Stadt, z.B. Ötlinger Straße gibt es hier nicht - nach Aussagen der Straßenverkehrsbehörden vorwiegend an als gefährdet eingestuften Orten wie Schulen, Kindergärten vorgenommen werden, findet eine Kontrolle hier praktisch nicht statt, was aber Voraussetzung für deren Einhaltung ist, mit der Folge, dass vielfach noch schneller als die erlaubten 50 km/h gefahren wird. Hinzu kommen Sondereffekte aufgrund der Steigungssituation (Beschleunigungsverhalten) bzw. Gefällstrecke (zusätzlich überhöhte Geschwindigkeit bergab), die zu einer Verschärfung der Lärmsituation führen. Es dürfte schon zu einem unerwünschten Verlagerungseffekt gekommen sein und noch kommen, nachdem die Geschwindigkeitsbeschränkung in der Wallbrunnstraße dazu führt, diese Verbindung in</p>	<p>Die Lärmaktionsplanung betrachtet keine Entwicklung der Verkehrsmengen, sondern muss die aktuell bestehenden Verkehrsbelastungen als Grundlage für die schalltechnischen Berechnungen verwenden. Eintretende Veränderungen bei den Verkehrsbelastungen werden im Zuge des spätestens alle 5 Jahre stattfindenden Aktualisierung des Lärmaktionsplanes berücksichtigt.</p> <p>Eine konsequente Überwachung der zulässigen Geschwindigkeit mit stationären und mobilen Messanlagen wird seitens der Stadt generell befürwortet und als unterstützende Maßnahme zur Lärminderung angesehen.</p> <p>Eine Umfahrung der Wallbrunnstraße ist unwirksam und zeitaufwendig. In möglichen Umfahrungsbereichen gilt ebenfalls teils Tempo 30, so dass eine Umfahrung keinen Vorteil bringt.</p>

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
LIX.3				<p>die Stadt unattraktiver zu machen.</p> <p>3. Wir fordern die Verlängerung der 30km/h Zone bis zum Ende des bebauten Bereichs des Steinenwegs (etwa Einmündung Obermattweg) mit konsequenter Überwachung, wies etwa in der Ötlinger Straße geschieht. Dies würde neben einer Lärmreduzierung zu erwünschten Synergien führen wie weniger Abgase, mehr Sicherheit. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass es in dem Bereich bergwärts keine Fahrradspur bzw. mit zu benutzenden Gehweg gibt, was dazu führt, dass Fahrradfahrer aufgrund der großen Geschwindigkeitsunterschiede gefährdet werden, z.B. beim Linksabbiegen.</p>	<p>Eine Verlängerung des 30 km/h-Bereiches ist aus Lärmschutzgründen rechtlich nicht möglich.</p> <p>Die Lärmaktionsplanung kann Aspekte der Verkehrssicherheit nur als Synergieeffekte von Lärminderungsmaßnahmen berücksichtigen. Maßnahmen, die allein der Verkehrssicherheit dienen können im Lärmaktionsplan nicht festgelegt werden.</p>
LIX.4				<p>Die Forderung steht in Einklang mit dem Masterplan Mobilität, auf den sich die Stadt Lörrach als Leitlinie der Verkehrspolitik festgelegt hat. Es handelt sich hierbei um eine einfache, kostengünstige und überschaubare Maßnahme, mit der dem Lärmschutz, Umweltschutz und der Verkehrssicherheit Rechnung getragen werden könnte. Ausdrücklich möchten wir darauf hinweisen, dass eine schematische Orientierung an Fahrzeugzahlen der Situation nicht gerecht würde, überdies stellt sich dann auch die Frage der Gleichbehandlung z.B. mit der Regelung in der Ötlinger Straße (30 km/h), stationäre Überwachung.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
LX.1	Lörracher Straße	Bürger 48	E-Mail vom 05.03.2015 (03.09.2014)	<p>ich lebe mit meiner Familie in der Lörracher Str. (...) in Brombach. Das ist die Straße, die bis zur Sparkasse durch Brombach durchführt. Dort herrscht täglich sehr viel Verkehr, vor allem nachts hält sich kaum jemand an die vorgeschriebene Geschwindigkeit von 50 km/h, dass ist auch</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
LX.2				vielen anderen Anwohnern unserer Straße schon negativ aufgefallen.	Wird zur Kenntnis genommen. Die Gründe der Anordnung einer straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme in einer anderen Gemeinde, sind der Stadt Lörrach nicht bekannt. In der Ortsdurchfahrt Brombach wurde bereits im Herbst zwischen der Hofmattstraße Süd und der Franz-Ehret-Straße eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h ganztags angeordnet. Dies erfolgte aus Verkehrssicherheitsgründen: In diesem Bereich queren aufgrund der anliegenden Geschäfte und Einrichtungen viele Fußgänger die Straße. Aufgrund des Kurvenverlaufes werden Fußgänger erst spät wahrgenommen. Des Weiteren wurde für die gesamte Ortsdurchfahrt ein LKW-Durchfahrtsverbot angeordnet. Ausgenommen hiervon sind Anliegerfahrten. Der Lärmaktionsplan sieht eine Ausweitung der derzeitigen Geschwindigkeitsbegrenzung auf den Bereich Haus Schopfheimer Straße 21 bis zur Lörracher Straße 29 aufgrund der ermittelten Lärmwerte vor. Es kann nicht vor jedem Haus eine stationäre Geschwindigkeitsüberwachungsanlage installiert werden. Dennoch: eine konsequente Überwachung der zulässigen Geschwindigkeit mit stationären und mobilen Messanlagen wird seitens der Stadt generell befürwortet und als unterstützende Maßnahme zur Lärminderung angesehen.
LX.3				In anderen Gemeinden wie z.B. in Eimeldingen gibt es seit einer Weile Schilder die vorschreiben, dass zwischen 22 und 6 Uhr die Geschwindigkeit auf 30 km/h gedrosselt werden muss. Es wäre fantastisch, wenn die Stadt Lörrach auch in unserer Straße nachts solche Schilder aufstellen würde.	
LX.4				Außerdem wären wir, die Anwohner der Lörracher Str. (..) dafür, dass vor unserem Haus ein Blitzer aufgestellt wird.	
LXI.1	Lörracher Straße	Bürger 49	26.03.2015	wir nehmen Stellung zum Lärmaktionsplan der Stadt Lörrach. Wie in unserem Absender zu entnehmen ist, sind wir Bürger des Ortsteiles Brombach und wohnen direkt an der hochfrequentierten Ortsdurchfahrt	

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
LXI.2				<p>Lörracher Straße, Kreuzung Eisenbahnstraße. Seit die 30-er Zone in Brombach eingeführt wurde, konnten wir keine merkliche Verbesserung der Verkehrssituation feststellen. Es ist noch gleich viel PKW-Verkehr und seit dem LKW-Fahrverbot gefühlt immer noch gleich viel LKW.</p> <p>Ergänzend erwähnen möchten wir hierbei noch, dass die Signalisierung des LKW-Fahrverbotes auch aus Laiensicht nicht ausreichend ist. So zeigt kein Schild von der B 317 an der Ost-Zufahrt des Ortes Brombach, dass ein Abbiegen für LKW verboten ist. Erst nach der Kreuzung weist ein kleines Schild auf dieses Verbot hin. Eine ausreichende Wendemöglichkeit für LKW besteht an dieser Stelle nicht. Ähnlich sieht das bei der Südwestzufahrt nach Brombach aus. Ein kleines Schild weist am Kreisverkehr auf ein Verbot hin. Hier ist es allerdings noch möglich im Kreisverkehr weiter zu fahren. In der Eisenbahnstraße von Haagen her ist erst gar kein Verbotsschild angebracht!</p>	<p>erfolgte zwischen der Hofmattstraße Süd und der Franz-Ehret-Straße aus Verkehrssicherheitsgründen: In diesem Bereich queren aufgrund der anliegenden Geschäfte und Einrichtungen viele Fußgänger die Straße. Aufgrund des Kurvenverlaufes werden Fußgänger eher spät wahrgenommen. Eine Verlagerung des Verkehrs war damit nicht beabsichtigt. Anders sieht dies mit dem Lkw-Durchfahrtsverbot aus: Hier soll vor allem eine Verlagerung auf die B317 erreicht werden, wodurch die Lärmbelastung in der Ortsdurchfahrt Brombach gesenkt werden soll. Dabei ist zu beachten, dass es sich nicht um ein Lkw-Fahrverbot, sondern um ein Durchfahrtsverbot handelt. Anliegerverkehr ist weiterhin möglich.</p> <p>Die Beschilderung wird überprüft.</p>
LXI.3				<p>In der Gegenrichtung, so müssen wir leider des Öfteren beobachten, benutzen viele LKW die Abkürzung durch den südwestlichen Teil Brombachs, um über die Eisenbahnstraße nach Haagen abzubiegen.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen. Der fließende Verkehr kann nicht durch Gemeindevollzugsdienstes (GVD) der Stadt Lörrach kontrolliert werden. Das Thema wird mit der Polizei besprochen.</p>

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
LXI.4				<p>Eine weitere Lärmbelästigung erfolgt an der Kreuzung Lörracher Str. / Eisenbahnstr. Zu Stoßzeiten ist ein Abbiegen aus der Eisenbahnstraße in die Lörracher Straße nach links nur sehr schwer möglich. Mit der Konsequenz, dass es des Öfteren zu „Hupkonzerten“ ungeduldiger Wartender kommt, zu „Kavalierstarts“ oder aber extrem hochdrehender Motoren. Die Fahrer wollen sicherstellen, dass sie rechtzeitig auf die Geschwindigkeit des herannahenden Verkehrs kommen. Und dies nicht nur durch die „Probefahrer“ des benachbarten Sportwagen Autohauses.</p>	<p>Die Lärmaktionsplanung behandelt keine Aspekte der verkehrstechnischen Leistungsfähigkeit.</p>
LXI.5				<p>Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 mit entsprechenden Kontrollen wäre hier bestimmt hilfreich. Dann hätten auch Fahrzeuge aus den nicht vorfahrtsberechtigten Straßen die Möglichkeit sich ohne große Lärmemission in den fließenden Verkehr einzufügen. Dies würde gerade auch an den beiden Fußgängerüberwegen für mehr Sicherheit sorgen, da sich die Fahrer meist nicht noch zusätzlich auf die Fußgänger konzentrieren. Der Vorrang der Fußgänger wird hier leider von vielen Verkehrsteilnehmern missachtet.</p>	<p>Eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h ist aus Lärmschutzgründen hier nicht möglich. Die Lärmaktionsplanung kann Aspekte der Verkehrssicherheit nur als Synergieeffekte von Lärminderungsmaßnahmen berücksichtigen. Maßnahmen, die allein der Verkehrssicherheit dienen können im Lärmaktionsplan nicht festgelegt werden.</p>
LXI.6				<p>Was wir nicht ganz nachvollziehen können ist die Tatsache, dass in der Berechnung der Rapp Trans AG bedauerlicherweise weder die Kreuzungssituationen von den Ortsverbindungen Hauingen- Brombach auf die Schopfheimer Straße noch die Ortsverbindung Haagen-Bombach (Eisenbahnstraße) berücksichtigt sind. Im Gegensatz dazu ist beispielsweise in Haagen nur die Eisenbahnstraße berücksichtigt, nicht aber die Ortsdurchfahrt von Tumringen her in Richtung Hauingen. Somit ist die lärmverstärkende Wirkung der Kreuzungen mit ihrem nicht unerheblichen Verkehr gar nicht berücksichtigt.</p>	<p>Die Franz-Ehret-Straße (Ortsverbindung Haagen – Hauingen) und Eisenbahnstraße (Ortsverbindung Haagen – Brombach) weisen nach dem Verkehrsmodell der Stadt Lörrach eine Verkehrsbelastung von ca. 3000 Kfz/24h bzw. 860 Kfz/24h aus. Das Verkehrsaufkommen in diesen Straßen liegt damit deutlich unterhalb des Schwellenwertes von 8.000 Kfz/24h. Eine Überschreitung von Auslösewert resp. Maßnahmenwert ist nicht zu erwarten. Die Verkehrsbelastung in der Eisenbahnstraße in Haagen liegt deutlich über 8.000 Kfz/24h (rund 9.350 Kfz/24h).</p>

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
LXI.7				Die Lörracher Straße zeigt auf Abbildung 30 eine sehr hohe Lärmbelastung und erfüllt gemäß Definition (Kap. 6.4.2) keine wichtige Verkehrsfunktion. Sie weist im Gegensatz zu allen im Standgebiet untersuchten Straßen (außer der Bundesstraße und Autobahn) die höchste Verkehrsbelastung auf. Dennoch werden Lärmschutzmaßnahmen nur für einen Bruchteil (< 1/3) der belasteten Strecke vorgesehen. Eine Verlängerung oder zumindest eine zusätzliche 30-er Zone an Kreuzungspunkten wie an Einmündung der Eisenbahnstraße wäre sicherlich als sinnvoll zu erachten.	Der Lärmschwerpunkt Brombach Lörracher / Schopfheimer Straße wird als Lärmschwerpunkt mit sehr hoher Lärmbelastung geführt, da hier in Teilabschnitten die Maßnahmenwerte (siehe Kooperationserlass des MVI vom 23.03.2012) überschritten werden. Der 30 km/h-Bereich begrenzt sich auf den Schwerpunkt der Lärmbelastung (dort wo die Maßnahmenwerte überschritten werden).
LXI.8				Gerade durch die sehr gute Möglichkeit am Messegelände auf die Regio-S-Bahn umzusteigen, wird doch die Eisenbahnstraße von umliegenden Pendlern gerne genutzt.	Trotzdem wird in der Eisenbahnstraße nur ein geringes Verkehrsaufkommen festgestellt (s.o.).
LXI.9				Entgegen der Erläuterung zur Verhältnismäßigkeit der Geschwindigkeitsbegrenzung ist anzumerken, dass nur damit eine Reduktion der erläuterten Lärmspitzen erreicht werden kann. Diese Eigenschaft hat ein neuer „Flüster -Asphalt leider nicht.	Im Gegenteil: Ein Lärmoptimierter Asphalt greift den Lärm (analog zur Geschwindigkeitsbegrenzung) direkt an der Quelle seines Entstehens an (Stichwort: Rollgeräusch).
LXI.10				Ziel der Tempo 30-Zone und des LKW-Fahrverbots in Brombach sollte sein, dass der Transitverkehr auf die Umgehungsstraße B317 verlagert wird. Leider lässt in Lörrach eine attraktivere Gestaltung der Ortsumfahrungen zu wünschen übrig.	Ziel des bestehenden Tempo 30-Bereichs war eine Verbesserung der Verkehrssicherheit, keine Verkehrsverlagerung. Die B317 liegt in der Baulast des Bundes. Hier ist nicht die Stadt Lörrach, sondern das RP Freiburg zuständig.
LXI.11				Durch die derzeitig realisierten Ampelschaltungen auf der B 317 erfolgt der Verkehrsfluss tagsüber äußerst schleppend. So haben wir schon des Öfteren für eine Fahrt von Lörrach-Stetten	Betreiber der Lichtsignalanlagen entlang der B317 ist das Regierungspräsidium Freiburg. Eine Optimierung der Schaltung ohne weitere bauliche

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
LXI.12				<p>nach Brombach über die B 317 20 Minuten und mehr, durch die Innenstadt trotz Ampeln und Zone 30 nur 8 Minuten (also 60 % Zeitersparnis) gebraucht.</p> <p>Ähnlich sieht das auch rund um Brombach aus. So haben wir zum Beispiel vergangenen Donnerstag um kurz vor 15 Uhr für 300 m zwischen Kreisel Brombach Südwest und Kreuzung B 317 Auffahrt A 98 rund 10 Minuten gebraucht, länger als die Fahrt durch ganz Brombach. Somit ist der Anreiz, die Umgehungsstraße zu nutzen, nicht gegeben, sehr zum Leidwesen der Anwohner.</p>	<p>Maßnahmen würde voraussichtlich nur eine geringe Verbesserung bewirken.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
LXI.13				<p>Eine „grüne Welle“ auf der B317 würde nicht nur einen besseren Verkehrsfluss und damit eine bessere Akzeptanz der Umfahrstrecken, sondern auch eine geringere Lärm- und auch Umweltbelastung bedeuten, da Brems- und Beschleunigungsphasen reduziert werden. Dies bedeutet zwar einen finanziellen Aufwand, wahrscheinlich auch zu erheblichem Abstimmungs- und Überzeugungsaufwand mit dem RP Freiburg, kommt aber sicherlich den Bemühungen um das Ziel eine klimaneutrale Stadt zu werden, einen Schritt näher. Und das dürfte auch in Freiburg einleuchtend sein.</p>	<p>Vgl. Wertung zu LXI.11. Es wird darauf hingewiesen, dass die Planung von Lichtsignalanlagen eine hochkomplexe Thematik darstellt und nicht alles realisierbar ist.</p>
LXI.14				<p>Abschließend möchten wir noch erwähnen, dass Verbote und Regeln leider nur eingehalten werden, wenn diese auch in ausreichendem Maße kontrolliert werden (siehe auch Kapitel 2.9.1 des Berichts zum Lärmaktionsplan der Rapp Trans AG). So sollte nicht nur die Geschwindigkeit in den 30er-Zonen sondern auch das LKW-Fahrverbot kontrolliert werden.</p> <p>In der Eisenbahnstraße gilt Tempo 50, was des Öfteren nicht beachtet wird. Zur Regio-Messe, die diesen Monat stattfand, wurde Tempo 30 und</p>	<p>Eine konsequente Überwachung der zulässigen Geschwindigkeit mit stationären und mobilen Messanlagen wird seitens der Stadt generell befürwortet und als unterstützende Maßnahme zur Lärminderung angesehen. Auch das LKW-Durchfahrtsverbot muss regelmäßig überwacht werden.</p>

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
LXI.15				Halteverbot eingerichtet. Zu gefühlt über 90 % blieben diese Vorschriftenänderungen unbeachtet. Wir stehen Ihnen gerne für einen vor Ort Besuch zur Verfügung in denen wir ihnen die Situation live erläutern und Sie sich selber ein Bild davon machen können.	Wird zur Kenntnis genommen.
LXII.1	Lörracher Straße	Interessengemeinschaft / Bürgerinitiative	24.03.2015	anbei unsere Stellungnahme zu dem veröffentlichten Lärmaktionsplan der Stadt Lörrach, im Rahmen der laufenden zweiten Bürgerbeteiligung. Dabei beziehen wir uns auf die besondere Situation im Ortsteil Brombach, die unbestritten im Interesse und Anliegen zahlreicher Bürger liegt. Die Lörracher Straße in Brombach gehört tatsächlich zu den Lärmschwerpunkten mit den höchsten Lärm und Betroffenheitswerten in der Stadt Lörrach, und erfordert daher dringende weitergehende Maßnahmen zur Reduzierung der Verkehrsbelastung und Emissionen.	Wird zur Kenntnis genommen.
LXII.2				Bevor auf die Situation im Einzelnen eingegangen wird, sei zunächst angemerkt, dass es vielfach wünschenswert wäre, wenn die Stadt Lörrach bzw. das Amt für Verkehr einen gesamthaften Verkehrsplan für die Stadt Lörrach erstellt. Leider muss in jüngster Zeit immer wieder damit gerechnet werden, dass von öffentlichen Organen, wie auch der Presse Stimmung z.B. gegen Tempo 30 und weitere Maßnahmen gemacht wird. Das ist an keinem anderen Ort in Baden-Württemberg in dieser Form der Fall, wie auch von Seiten des zuständigen Ministeriums bestätigt wurde. Die betroffenen Bürger nehmen dies mit großer Enttäuschung wahr, insbesondere die Anfragen einzelner Landtagsabgeordneter und Gemeinderäte die mit hoher Energie versuchen,	In der Stadt Lörrach existiert der Masterplan Mobilität der ständig aktualisiert und fortgeschrieben wird. Dieser ist auch im Internet einsehbar: http://www.loerrach.de/umwelt/klimaschutz/Mobilit%C3%A4t-/Masterplan-Mobilit%C3%A4t-

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
LXII.3				<p>die Lärminderungs-Maßnahmen zu unterminieren. Dabei hatte offenbar keiner der Vorgenannten es für nötig erachtet, der öffentlichen Vorstellung des Lärmaktionsplanes beizuwohnen und in einen offenen Dialog mit den anwesenden, zu meist direkt betroffenen Bürgern zu treten.</p> <p>Hiervon distanzieren wir uns mit aller Klarheit und wollen im Rahmen dieser Beteiligung die zahlreichen Bürgerstimmen gerade auch im Ortsteil Brombach deutlich zur Sprache bringen.</p>	Wird zur Kenntnis genommen.
LXII.4				<p>So wollen viele Einwohner wie wir, dass Brombach kein Ort ist, in dem die Straße nur als Weg von A nach B gesehen wird, sondern als Lebens- und Aufenthaltsraum von Menschen, auch Älteren und Kindern. Insbesondere der dominante Straßenraum der Lörracher Straße bestimmt heute das Dorfzentrum mit täglich über 15.000 Fahrzeugen und mehreren Hundert LKW! Hier besteht nicht nur ein besonderes Gefährdungsrisiko, sondern eine massive Gesundheitsgefährdung durch die extrem hohen Lärm- und Schadstoff-Emissionen.</p>	Wird zur Kenntnis genommen.
LXII.5				<p>Die Bürger nehmen dies schmerzlich wahr und der Lärmaktionsplan bestätigt die Zahlen: Die Durchgangsstraße im Brombacher Dorfkern ist die heute am meisten Lärm-belastete Straße in ganz Lörrach. Und das trotz der direkt benachbarten, übergeordneten B317 Umgehungsstraße.</p>	Wird zur Kenntnis genommen.
LXII.6				<p>Wer könnte vor diesem Hintergrund an den vorgeschlagenen Maßnahmen des Lärmaktionsplans überhaupt zweifeln, wie z.B. Einführung einer streckenbezogenen Reduzierung auf Tempo 30, ein LKW-Durchgangsverbot oder anderen Maßnahmen?</p>	Wird zur Kenntnis genommen.

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
LXII.7				<p><u>Frühere Maßnahmvorschläge in Brombach</u></p> <p>Bereits Anfang 2014 wurde durch betroffene Bürger und im Sinne eines "Attraktiven Brombach" dem Ortschaftsrat sowie dem Fachbereich Straßen / Verkehr / Sicherheit ein erstes Maßnahmenbündel vorgeschlagen und beantragt, hierzu zählen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Absenkung der Geschwindigkeit auf Tempo 30, nicht streckenbezogen, denn es gibt eine Umgehungsstraße 	<p>Der Lärmaktionsplan sieht für Bereiche, indem die Maßnahmenwerte des Kooperationserlass des MVI vom 23.03.2012 überschritten werden, eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h vor. In anderen Bereichen der OD Brombach werden diese Werte nicht überschritten.</p>
LXII.8				<ul style="list-style-type: none"> - Gezieltes LKW-Durchgangsverbotschild für Nicht-Anlieger, sowie generelles LKW-Nachtfahrverbot zur Einhaltung der Nachtruhe (wie mittlerweile bereits bei jedem Flughafen) 	<p>Der Lärmaktionsplan enthält ein LKW-Durchfahrtsverbot (ausgen. Anlieger) für die OD-Brombach. Dieses wurde bereits im Herbst 2014 umgesetzt. Ein generelles Lkw-Nachtfahrverbot (mit Anlieger) bezieht sich auf den Zeitraum von 22 bis 6 Uhr. Dies ist aufgrund des morgendlichen Lieferverkehrs (zumeist schon vor 6 Uhr) nicht möglich. Ein Flughafen und eine Wohnstraße sind nicht miteinander vergleichbar.</p>
LXII.9				<ul style="list-style-type: none"> - Gezielte Vermeidung von Durchgangsverkehr, durch Förderung des Verkehrsablaufs am Kreisel / Ortseingang Brombach. Jeder kann bestätigen, dass vielfach Durchgangsverkehr durch Brombach fährt, anstatt auf die B317 Umgehungsstraße auszuweichen. Hier ist dringend auch eine Anpassung der Ampelschaltungen Richtung Autobahn zu fordern. Die Ampel am Recyclinghof ist abzustellen, da es zu massiven Rückstaus kommt. Zusätzlich muss eine eindeutige Beschilderung im Kreisel den Verkehr in 	<p>Eine weitere Förderung des Verkehrsablaufs ist am Kreisel / Ortseingang Brombach nicht möglich.</p> <p>Die Lichtsignalanlage am Recyclinghof wurde seitens der übergeordneten Straßenverkehrsbehörde im Zusammenhang mit dem Bau des Re-</p>

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
LXII.10				<p>Richtung Umgehungstraße leiten.</p> <p>- Ggf. weitere unterstützende Maßnahmen im 30er Bereich zur Sensibilisierung der Fahrer z.B. Blitzanlagen, Geschwindigkeitsanzeigetafel, Schwellen, Parkplätze/-buchten, Bepflanzung.</p>	<p>cyclinghofes gefordert. Die Stadt ist mit dem Regierungspräsidium Freiburg bzgl. des Knotens im Gespräch.</p> <p>Eine konsequente Überwachung der zulässigen Geschwindigkeit mit stationären und mobilen Messanlagen wird seitens der Stadt generell befürwortet und als unterstützende Maßnahme zur Lärminderung angesehen. Schwellen führen aufgrund unsteter Fahrweise, sogar zu einer leichten Erhöhung der Lärmbelastungen. Diese sind als Verkehrsberuhigungsmaßnahme ungeeignet. Sie kommen meist nur punktuell zur Verringerung von Unfällen bei Fußgängern zum Einsatz.</p>
LXII.11				<p>Im Herbst 2014 wurden einzelne Maßnahmen, eine streckenbezogene Temporeduzierung auf Tempo 30 im Ortskern sowie ein LKW-Durchfahrverbot für Nichtanlieger eingeführt. Bedauerlicher Weise erfolgte die Einführung "auf Probe", und es stellt sich vor dem Hintergrund der erdrückenden Datenlage und den offensichtlichen gesundheitlichen Risiken die Frage, wie die Stadt Lörrach tatsächlich erwägen könnte, diese Maßnahmen rückgängig zu machen? Was geschieht nun nach Ablauf der „Probezeit“ vor Inkrafttreten des jetzigen Lärmaktionsplanes?</p>	<p>Die Geschwindigkeitsbeschränkung ist im Lärmaktionsplan erhalten und wird um weitere 350 m ausgeweitet. Auch das bereits realisierte LKW-Durchfahrtsverbot ist im Lärmaktionsplan enthalten. Beide Maßnahmen bleiben bestehen!</p>
LXII.12				<p><u>Erfahrungen mit den bisherigen Maßnahmen</u></p> <p>Die letzten Wochen und Monate mit „Tempo 30 auf Probe und LKW-Durchfahrverbot“ in Brombach haben auch einige Befürchtungen bestätigt: Es reicht bei weitem nicht aus, nur ein paar neue Verkehrsschilder aufzustellen.</p>	<p>Wird zugestimmt.</p>
LXII.13				<p><u>Verkehrskontrollen:</u> Uns ist nicht bekannt, dass in</p>	<p>Nach einer Kulanzzeit (nach Umsetzung der</p>

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
LXII.14				<p>besagtem Zeitraum irgendwelche Verkehrskontrollen zu wenigstens einer der Maßnahmen vorgenommen wurden trotz der Lärmschwerpunkte und des hohen Gefährdungspotenzials.</p> <ul style="list-style-type: none"> - In der Folge wird nach wie vor mit zum Teil hohen Geschwindigkeiten gefahren, vor allem zur schützenswerten Nachtzeit. Tempo 30-Fahrer werden mit Überholmanövern und als Hindernis innerorts massiv bedrängt und behaupt. 	<p>Maßnahme) werden die Verkehrskontrollen verstärkt durchgeführt.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
LXII.15				<ul style="list-style-type: none"> - Wie lässt sich der Wert der „Maßnahmen auf Probe“ beurteilen, wenn sich viele nicht daran halten müssen (vgl. Wallbrunnstraße)? 	<p>Grundsätzlich ist jeder Verkehrsteilnehmer verpflichtet, sich an die Verkehrsregeln zu halten. Die gewählte Form der Überwachung und Sanktionierung ändert an dieser Tatsache nichts. Selbst eine Geschwindigkeitsreduzierung von 50 auf 30 ohne ausreichende Kontrollen führt nachweislich zu einer Senkung des Geschwindigkeitsniveaus mit einer daraus resultierenden Lärmentlastung.</p>
LXII.16				<ul style="list-style-type: none"> - Was bedeutet dies für die Zukunft, wenn der Lärmaktionsplan dann erstmal umgesetzt und zu den Akten gelegt ist? 	<p>Der Lärmaktionsplan wird gemäß den Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie mindestens alle 5 Jahren aktualisiert und fortgeschrieben.</p>
LXII.17				<ul style="list-style-type: none"> - Permanentes Hupen und Anfahren mit quietschenden Reifen aufgrund dieser Verkehrssituation, an der Ecke Römerstraße und anderen Querstraßen zur Lörracher Straße. Grund dafür sind die unterschiedlichen Geschwindigkeiten der Verkehrsteilnehmer (unberechenbar zwischen 30 und 70 km/h). 	<p>Wird zur Kenntnis genommen. Für den Geschwindigkeitsbereich zwischen 30 und 70 km/h sind Geschwindigkeitstrichter zu empfehlen (kurzes Stück mit 50 km/h) um ein abruptes Abbremsen bzw. Beschleunigen zu vermeiden. In Lörrach ist eine Anordnung von Geschwindigkeitstrichtern nicht notwendig.</p>
LXII.18				<p><u>LKW-Durchfahrtsverbot:</u> Die bisherige Erfahrung mit dem eingeführten LKW-Durchfahrtsverbot (außer Anliegern) in den letzten Monaten ist weniger</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
LXII.19				<p>gut, und geradezu absurd. Nach wie vor durchqueren täglich hunderte von LKW den Ortskern.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zum einen gibt es keinerlei Kontrollen 	<p>Der fließende Verkehr kann nicht durch Gemeindevollzugsdienstes (GVD) der Stadt Lörrach kontrolliert werden. Das Thema wird mit der Polizei besprochen.</p>
LXII.20				<ul style="list-style-type: none"> - Zum anderen ist offen, wer sich als Anlieger berufen kann. Ist dies auch, wer mit dem LKW auf dem Weg nach Haagen oder Hauingen durch Brombach unterwegs ist oder wer sich mit dem 30 Toner ein Brötchen beim Bäcker holt (und 'natürlich nur kurz' im Halteverbot auf dem Gehweg parkt)? 	<p>Die Beschilderung wird im Rahmen der verkehrsrechtlichen Anordnung geprüft.</p>
LXII.21				<ul style="list-style-type: none"> - Entscheidend ist aber, dass ein großer Teil des LKW-Verkehrs das anliegende Speditions- und Logistikzentrum am Ortsausgang (Schöpflinareal) zum Ziel hat. Sind das tatsächlich 'Anlieger'? Macht es Sinn, dass diese 'Anlieger' am anderen Ende zum Ortsausgang den gesamten Dorfkern durchqueren? Zum Teil kommen schwere LKW im Ortskern kaum aneinander vorbei. Das Schöpflin-Areal kann viel besser über die B317 und die Schopfheimerstraße angefahren werden, und zwar ohne jegliche Einschränkung oder Zeitverlust für Fahrer oder Spediteur. 	<p>In Gesprächen mit den Spediteuren und Unternehmen wird die Anlieferung über den nördlich gelegenen Zubringer empfohlen.</p>
LXII.22				<p>Für Brombach und die Menschen wäre das ein entscheidender Schritt und Gewinn, und sollte auf recht einfache Weise umsetzbar sein, z.B. LKW-Durchfahrt nur bis Ortsmitte oder entsprechende Verein-</p>	<p>Vgl. Wertung zu LXII.19 und LXII.21.</p>

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
LXII.23				<p>barungen mit Verantwortlichen und Speditoren?</p> <p><u>Weitere Maßnahmen im Rahmen des vorliegenden Lärmaktionsplans</u></p> <p>Mit Hinblick auf den vorliegenden Lärmaktionsplan und die aktuelle Situation in Brombach möchten wir nun weitergehende Fragen und Maßnahmen berücksichtigt bzw. beantwortet wissen.</p>	Wird zur Kenntnis genommen.
LXII.24				<ul style="list-style-type: none"> - Wie von zahlreichen offiziellen Seiten bestätigt ist es unstrittig, dass in den letzten Jahren und Monaten in der Lörracher Straße eine deutliche Entwicklung gegenüber den Vorjahren zu beobachten ist, insbesondere Zuwachs des motorisierten Individualverkehrs sowie vielfache Zunahme des Schwerlastverkehrs. Wie ist dies in den Tages- und Nachtwerten des aktuellen Lärmaktionsplans berücksichtigt, die auf älteren Daten, zu meist von vor 4-5 Jahren beruhen? Muss nicht eine überarbeitete Maßnahmenempfehlung auf Basis aktualisierter Daten gefordert und vorgenommen werden? 	<p>Zur Eindämmung des Schwerverkehrs, wurde deshalb in der Lörracher Straße im Herbst 2014 ein Lkw-Durchfahrtsverbot eingerichtet.</p> <p>Die Lärmaktionsplanung hat aufgrund der zweifachen Bürgerbeteiligung und der vielen Abstimmungen und Gremientermine eine sehr lange Verfahrensdauer. Projektstart war im Jahr 2012. Das Verkehrsmodell wurde mit der Verkehrsnachfrage von 2011 erstellt. Nach Abschluss der Lärmaktionsplanung erfolgt eine Aktualisierung in 5 Jahren (Vorgabe der EU-Umgebungs-lärmrichtlinie) mit den zu diesem Zeitpunkt aktuellen Verkehrsbelastungen. Eine vorzeitige Aktualisierung von Lärmkarten würde dazu führen, dass die Verfahrensdauer sich deutlich in die Länge zieht (Gremien, Abstimmungen, Bürgerbeteiligung etc.) und die Realisierung von Maßnahmen auf sich warten lässt. Des Weiteren ist eine Neuberechnung nicht zielführend. Zum Vergleich: Eine Verdopplung der Verkehrsstärke führt zu einer Lärmerhöhung um lediglich 3 dB(A).</p>

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
LXII.25				<ul style="list-style-type: none"> - Der Lärmaktionsplan bestätigt (und das selbst auf Basis einer zu niedrigen Datenbasis von vor 4-5 Jahren), dass die Lörracher Straße die im gesamten Stadtgebiet die am zweit-/meisten belastete Straße ist! <ul style="list-style-type: none"> o Lärmpegel von bis zu 74 dB tags und 64 dB nachts o Höchste Betroffenheitszahlen überhaupt bei Überschreitung von 65 dB L(DEN) und 55 dB L(Night) o Sehr hohe Betroffenheit bei der Überschreitungen von 70 dB L(DEN) und 60 dB L(Night) mit umgehenden Handlungsbedarf 	<p>Ältere Daten sind im Allgemeinen nicht zwangsläufig niedriger.</p>
LXII.26				<ul style="list-style-type: none"> - Streckenbezogenes Tempo 30 + LKW-Durchfahrtsverbot bringen nachts (im Idealfall) ca. 2-3 dB ein, d.h. es verbleiben nach Einführung der Maßnahmen immer noch > 60 dB L(Night) mit umgehenden Handlungsbedarf. Auf Basis dieser sehr hohen Werte und Betroffenheiten, welche weiteren Maßnahmen sind vorgesehen bzw. werden angeboten (z.B. Schallschutz für besonders Betroffene)? 	<p>Durch die Lärmaktionsplanung kann es in hochbelasteten Straßen nicht leise werden, sondern bestenfalls etwas. Weitere Maßnahmen werden sukzessive geprüft, wie z.B. der Einbau eines lärmoptimierten Belags (bei der nächsten anstehenden Belagserneuerung)</p>
LXII.27				<ul style="list-style-type: none"> - Es ist auch nach Einführung von Tempo 30 im Ortskern immer noch schneller durch Brombach zu fahren als die B317 Umgehung zu nutzen. Das wird jeder Ortskundige bestätigen können. Das heißt, welche Maßnahmen zur Vermeidung und Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf die benachbarte B317 müssen vorgenommen werden, um den Durchgangsverkehr zu minimieren? 	<p>Die Stadt ist mit dem Regierungspräsidium bzgl. der Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Knotens Hasenloch im Gespräch.</p>

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
LXII.28				<ul style="list-style-type: none"> ○ Verlängerung des streckenbezogenen Tempo 30 in der Lörracher Straße bis zum Brombacher Kreisel (oder bis Eisenbahnstraße) mit verkehrsleitender Wirkung, die als Lärmminde-rungs-Maßnahme generell auch vorgesehen ist. Für den betroffenen Verkehrsteilnehmer hätte dies kaum Auswirkungen (bei Abschaltung der Ampel am Recyclinghof) 	<p>Der Lärmaktionsplan sieht für die Brombacher Straße eine ganztägige Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h zwischen den Häusern Schopfheimer Straße 21 und Lörracher Straße 29 aus Lärmschutzgründen vor. Eine weitergehende Geschwindigkeitsbeschränkung ist aus Lärmschutzgründen nicht möglich.</p>
LXII.29				<ul style="list-style-type: none"> ○ Im Lärmaktionsplan wird lediglich erwähnt, dass eine Tempo 30 Strecke mit 1,6 km ggf. zu lang und nicht empfehlenswert wäre. Auf welcher Basis erfolgt diese Bewertung? In der Wallbrunnstraße wird ein über 1,1 km langes Stück diskutiert, andernorts werden über 2 km Tempo 30 direkt eingeführt, wie aktuell in Wambach zum Schutze der Bürger. Führt das Argument nicht auch die eigentliche Intention ad absurdum, denn es soll ja gerade nicht durchgefahren, sondern umfahren werden?! 	<p>Vgl. Wertung zu LXII.28.</p>
LXII.30				<ul style="list-style-type: none"> - Darüber hinaus ist der ÖPNV und vor allem der Radverkehr zu unterstützen. Es besteht in Brombach ein zunehmendes Gefährdungsrisiko für Radfahrer; praktisch kein an seiner Gesundheit interessierter Radfahrer nutzt den nicht vollständig vorhandenen „Radweg“ an der Lörra- 	<p>Die Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs ist auch das Ziel der Stadt Lörrach. Aus diesem Grund sind derzeit zwei Gutachten beauftragt, die den Stadtbusverkehr und die Regio-S-Bahn überprüfen bzw. die Auswirkung einer besseren Vertaktung bei der Regio-S-Bahn zum Inhalt haben. Auch die Förderung des Radverkehrs ist ein Ziel: Den Hinweis zur Radverkehrsplanung wird</p>

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
LXII.31				<p>cher Straße (in der proklamierten Fahrradstadt Lörrach)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Fahrradweg im Ortszentrum, da Radfahrer permanent an die Seite gedrängt werden ○ Für Fußgänger besteht ein besonders Gefährdungsrisiko im Zentrumsbereich, sowie beim Überqueren der Straße. Am Zebrastreifen Ecke Hofmattstraße ist es nicht nur für Kinder und ältere Bürger schwierig diesen zu überqueren, da PKW diesen regelmäßig einfach überfahren. Es sind folglich zu wenig gesicherte Übergänge vorhanden. Im morgendlichen und abendlichen Berufsverkehr ist ein Überqueren der Straße kaum möglich. <p>- Weitere unterstützende Maßnahmen im 30er Bereich zur Sensibilisierung der Fahrer z.B. Geschwindigkeitsanzeigetafel, Schwellen, Parkplätze/-buchten, Bepflanzung, Blitzer! (die nicht erst ab 50 km/h auslösen im Zentrum).</p>	<p>in den städtischen Überlegungen zur Gesamtradwegeplanung weiter diskutiert. Die Wirksamkeit der Maßnahmen hinsichtlich der Lärminderung ist jedoch beschränkt. Zum Vergleich: Eine Halbierung des Verkehrsaufkommens, entspricht einer Lärminderung von lediglich 3 dB(A). Aspekte der Verkehrssicherheit kann die Lärmaktionsplanung nur als Synergieeffekte von Lärminderungsmaßnahmen berücksichtigen. Maßnahmen, die allein der Verkehrssicherheit dienen können im Lärmaktionsplan nicht festgelegt werden.</p> <p>Vgl. Wertung zu LXII.10.</p>
LXII.32				<p>- LKW und andere Autos parken in der Bushaltestelle um rasch ihre Einkäufe zu erledigen, ständiges Hupen ist die Folge, die Verlegung der Bushaltestelle und die eventuelle Schaffung von Kurzzeitparkplätzen müsste die Konsequenz sein.</p>	<p>Keine originäre Maßnahme der Lärmaktionsplanung. Durch die Anordnung von StVO-Zeichen 224 darf 15 m vor und hinter dem Schild nicht geparkt werden. Veränderungen der Situation in der OD Brombach sind von der Stadt außerhalb der Lärmaktionsplanung prüfen.</p>
LXII.33				<p>- Bauliche Maßnahmen am Straßenrand zum Schutz von Radfahrern und Fußgängern sind zu schaffen und zu pflegen, z.B. aktuell ständiges Verschieben der</p>	<p>Keine originäre Maßnahme der Lärmaktionsplanung. Veränderungen der Situation in der OD Brombach sind von der Stadt außerhalb der Lärmaktionsplanung prüfen.</p>

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
LXII.34				<p>von der Stadt bereitgestellten Blumenträge, um Waren anzuliefern.</p> <p><u>Gesamtsicht und weitergehende Maßnahmen zum Lärmaktionsplan</u></p> <p>Zusammenfassend ist der Zuwachs des motorisierten Verkehrs in der Lörracher Straße im Ortszentrum aus Gründen der Verkehrssicherheit, der gesundheitlichen Belastung der Anwohner" und im Sinne eines 'Attraktiven Lörrachs' nicht weiter zu verkräften. Ziel unseres Anliegens sowie zahlreicher Mitbürger in und um Brombach, ist daher die Reduzierung der Verkehrs- und Emissionsbelastung, die Verbesserung der Verkehrssicherheit sowie die Förderung des Radfahrens und Zu-Fuß-Gehens in der Lörracher Straße.</p>	Wird zur Kenntnis genommen.
LXII.35				<p>Die Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan können nur absolutes Minimalziel sein, gerade was die besondere Situation in Brombach betrifft. Die Firma Rapp bestätigt dies auch, mit dem Hinweis auf ihren limitierten Auftrag.</p> <p>Wie dargelegt, fordern wir weitere Maßnahmen umgehend zu prüfen und umzusetzen, z.B.</p>	Wird zur Kenntnis genommen.
LXII.36				<ul style="list-style-type: none"> - Aktualisierung der Datenbasis und -analysen in Brombach aufgrund des deutlichen Zuwachses des motorisierten Individualverkehrs sowie der massiven Zunahme des Schwerlastverkehrs zu Tages- und Nachtzeiten. 	Vgl. Wertung zu LXII.24.
LXII.37				<ul style="list-style-type: none"> - Verkehrsleitende Maßnahmen zur Vermeidung und Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf die existierende, benachbarte B317 Umgehungsstraße 	Vgl. Wertung zu LXII.9.

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
LXII.38				<ul style="list-style-type: none"> - Verlängerung der Tempo 30 Strecke in der Lörracher Straße bis zum Brombacher Kreisel (alternativ bis Kreuzung Eisenbahnstraße) 	Vgl. Wertung zu LXII.28.
LXII.39				<ul style="list-style-type: none"> - Flankierung und Unterstützung der Maßnahmen durch regelmäßige und/oder stationäre Kontrollen (z.B. Blitzer oder Geschwindigkeitsanzeigetafeln), vor allem abends und nachts 	Eine konsequente Überwachung der zulässigen Geschwindigkeit mit stationären und mobilen Messanlagen wird seitens der Stadt generell befürwortet und als unterstützende Maßnahme zur Lärminderung angesehen.
LXII.40				<ul style="list-style-type: none"> - Weitere unterstützende Maßnahmen im 30er Bereich zur Sensibilisierung der Fahrer z.B. Geschwindigkeitsanzeigetafel, Schwellen, Parkplätze/-buchten, Bepflanzung, 	Vgl. Wertung zu LXII.10.
LXII.41				<ul style="list-style-type: none"> - Verstetigung des Verkehrs zur Vermeidung von permanentem Hupen und Anfahren mit quietschenden Reifen aufgrund dieser Verkehrssituation, vor allem an den Querstraßen zur Lörracher Straße 	Eine Verbesserung des Verkehrsflusses bewirkt auch eine Erhöhung der Attraktivität für den Durchgangsverkehr.
LXII.42				<ul style="list-style-type: none"> - Schaffung eines Radweges auf der Lörracher Straße! Im Ortszentrum existiert dieser nicht und auch auf weiteren Teilabschnitten nur bedingt, d.h. zum Radfahren ist hier die Nutzung des Gehweges erlaubt. Eine für Radfahrer rechtlich nicht abgesicherte Situation 	Den Hinweis zur Radverkehrsplanung wird in den städtischen Überlegungen zur Gesamtradwegeplanung weiter diskutiert.
LXII.43				<ul style="list-style-type: none"> - Zebrastreifen an der Ecke Hofmattstraße signalisieren, ggf. weitere Zebrastreifen auf der Lörracher Straße 	Die Lärmaktionsplanung kann Aspekte der Verkehrssicherheit nur als Synergieeffekte von Lärminderungsmaßnahmen berücksichtigen. Maßnahmen, die allein der Verkehrssicherheit dienen können im Lärmaktionsplan nicht festgelegt werden.

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
LXIII.1	Schillerstraße	Bürger 51	08.03.2015	Es ist unbestritten, dass Lärm das Wohlbefinden in erheblichem Maße beeinträchtigt und zu Gesundheitsproblemen führen kann. Dies in besonderem Maße, wenn die Nachtruhe gestört wird. Wir befürworten daher, dass ein Lärmaktionsplan erstellt und Maßnahmen zur Verringerung des Umgebungslärms getroffen werden.	Wird zur Kenntnis genommen.
LXIII.2				Geschwindigkeitsbegrenzungen erachten wir als sinnvoll und wirkungsvoll, da sie den Verkehrslärm deutlich reduzieren, gleichzeitig die Verkehrssicherheit erhöhen und dadurch zu einer Verbesserung der Lebensqualität in der Stadt beitragen. Die in letzter Zeit eingeführten und leider nach wie vor umstrittenen Geschwindigkeitsbegrenzungen in der Wallbrunnstraße sowie in der Lörracher / Schopfheimer Straße in Brombach bestätigen dies eindrucksvoll. Als Autofahrer benutzen wir diese Straßenabschnitte regelmäßig. Zwar hat es auch bei uns eine gewisse „Eingewöhnungszeit“ gebraucht, aber inzwischen sind wir davon überzeugt, dass Tempo 30 hier richtig und positiv ist - für die Anwohner, aber auch für alle Straßennutzer.	Wird zur Kenntnis genommen.
LXIII.3				Eigene Erfahrungen zeigen aber, dass Geschwindigkeitsbeschränkungen regelmäßig überwacht werden müssen. So begrüßen wir, dass im Bericht auch eine „Verschärfte Überwachung der bestehenden und zukünftigen Geschwindigkeiten durch die Stadtverwaltung“ als Maßnahme aufgeführt ist. Leider ist derzeit, mit Ausnahme der wenigen festinstallierten Anlagen, von Geschwindigkeitskontrollen im Stadtgebiet sehr wenig zu spüren. So wird in unserer Straße (Schillerstraße) trotz Tempo 30 viel zu schnell gefahren, was zu einer erheblichen Lärmmehrbelastung führt und immer wieder gefährliche Situationen entstehen lässt. Hier besteht dringender Handlungsbedarf,	Eine konsequente Überwachung der zulässigen Geschwindigkeit mit stationären und mobilen Messanlagen wird seitens der Stadt generell befürwortet und als unterstützende Maßnahme zur Lärminderung angesehen.

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
LXIII.4				<p>und wir erwarten, dass die Stadtverwaltung in diesem Punkt auch wirklich aktiv wird.</p> <p>Leider beschränken sich die im Lärmaktionsplan vorgeschlagenen Maßnahmen im Wesentlichen auf (wenige) Geschwindigkeitsbeschränkungen an besonders lärmbelasteten Straßenabschnitten. Doch „geht es bei der Bekämpfung des Umgebungslärms nicht (nur) um die Vermeidung oder Verhinderung erheblichen - im Sinn von schädlichen - Lärms, sondern (bereits) um die Verbesserung der Lärmsituation insgesamt.“ (Zitat im Bericht Förmliche Beteiligung, S. 10). Wir vermissen daher weitere Maßnahmen, welche zum großen Teil einfach, schnell und kostengünstig realisiert werden können und an vielen Stellen zu einer merklichen Verbesserung der Lärmsituation beitragen würden, wie beispielsweise:</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen. Ein Lärmaktionsplan hat im Allgemeinen eine Reduzierung des Verkehrslärms zum Inhalt. Einfache, schnelle und kostengünstige Maßnahmen sind „Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen“.</p>
LXIII.5				<ul style="list-style-type: none"> - Einhaltung der Nachtruhe bei städtischen Einrichtungen (z. B. keine Turnhallenbelegungen nach 22 Uhr) 	<p>Keine originäre Maßnahme der Lärmaktionsplanung (vgl. Wertung zu LXIII.4).</p>
LXIII.6				<ul style="list-style-type: none"> - Einsatz von lärmarmen Anlagen und Geräten bei städtischen Einrichtungen (z.B. Lüftungsanlagen, Laubbläser) 	<p>Der Gewerbelärm wird nach TA Lärm geregelt. Die darin enthaltenen „Immissionsrichtwerte“ für Wohngebiete liegen unter den Auslösewerten der Lärmaktionsplanung.</p>
LXIII.7				<ul style="list-style-type: none"> - Sensibilisierung der Stadtangestellten für Lärmbelange 	<p>Keine originäre Maßnahme der Lärmaktionsplanung. Allein die Erstellung eines Lärmaktionsplans führt schon zu einer Sensibilisierung.</p>
LXIII.8				<ul style="list-style-type: none"> - Aktionen zur Sensibilisierung der Einwohner für Lärmbelange 	<p>Die Erstellung eines Lärmaktionsplans leistet dazu einen erheblichen Beitrag, wie anhand der Anzahl der eingegangenen Stellungnahmen seitens der Bürgerinnen und Bürger festzustellen ist.</p>

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
LXIII.9				- Zentrale Erfassung, Auswertung und Veröffentlichung von Lärmklagen/-beschwerden der Einwohner durch die Stadtverwaltung	Die im Rahmen der förmlichen Öffentlichkeitsbeteiligung eingegangenen Stellungnahmen werden nach ihrer fachlichen Wertung, zusammen mit dem fertigen Lärmaktionsplan, durch die Stadtverwaltung, selbstverständlich anonymisiert, veröffentlicht.
LXIV.1	Schillerstraße	Bürger 52	E-Mail vom 27.03.2015	Es ist gut, dass die Stadt Lörrach sich bemüht, Lösungen zu finden, um besonders lärmintensive Straßenabschnitte zu beruhigen. Wir bitten Sie um mehr Geschwindigkeitsbegrenzungen in besonders lärmintensiven Straßenabschnitten.	Wird berücksichtigt. Die Stadtverwaltung hat die rechtlichen Vorgaben der Lärmaktionsplanung zu beachten.
LXIV.2				Unser persönlich besonders wichtiges Anliegen ist die Schillerstraße. Am 27.6.2014 schrieb ich eine mail an Frau Fräulin wegen der Lärmbelastung für uns Anwohner der Schillerstraße. Es wurde kurz darauf eine 30-er Zone Markierung in der Nähe unseres Hauses aufgebracht.	Wird zur Kenntnis genommen. Die Schillerstraße ist aufgrund der niedrigen Verkehrsbelastung (4.300 Kfz/h westl. Kreuzstraße und 1.400 Kfz/24 im östlichen Bereich) nicht Bestandteil des Lärmaktionsplans.
LXIV.3				Leider hat dies gar nichts verändert. Es wird in der Schillerstraße in der Regel viel schneller gefahren, und nachts (insbesondere am Wochenende) wird oft über 50 km/h schnell durchgerast (ohne Rücksichtnahme auf die rechts vor links-Regelung). Während der Hallenbadsaison ist die Verkehrsbelastung sehr stark, schon morgens vor 6 Uhr beginnt die Anfahrt der PKWs zum Frschwimmen.	Wird zur Kenntnis genommen.
LXIV.4				Leider gab es wohl eine Empfehlung von Seiten der Schulen an Eltern, ihre Kinder morgens und mittags über die Schillerstr. am Wendehammer zur Schule zu bringen und abzuholen- Dies ist für uns Anwohner eine noch stärkere Verkehrsbelastung!	Wird zur Kenntnis genommen.
LXIV.5				Die Schillerstraße ist leider eine sehr breite Straße, die zum schnell fahren geradezu einlädt,	Bepflanzungen stellen nur einen subjektiven

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
LXIV.6				<p>und auch keinerlei Bäume aufweist, die den Lärm etwas schlucken könnten, damit es in der Straße nicht so schallt. Leider ist die Schillerstr. die direkte Straße zum Leuselhardt hinauf. Ein Vorschlag wär z. B. Inseln rechts und links entlang der gesamten Straßenseiten mit Bäumen darauf. Somit wäre die Highwaysituation unterbrochen.</p> <p>Wir bitten Sie inständig, weitere Maßnahmen zu treffen, um die Lärmsituation der Stadt Lörrach zu verbessern, wie z.B. generell Tempo 30 innerorts, und auch besondere Maßnahmen zur Einhaltung der 30 er Zonen.</p>	<p>Lärmschutz dar. Sie haben jedoch keine relevante Lärminderungswirkung. Maßnahmen zur örtlichen Verkehrsberuhigung sind außerhalb der Lärmaktionsplanung zu prüfen.</p> <p>Eine Ausweitung der Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h auf das gesamte Stadtgebiet ist aus Lärmschutzgründen nach StVO nicht möglich</p>
LXIV.7				<p>Das Hallenbad/Turnhallenkomplex hinter unserem Haus ist auch eine stete Lärmbelastung. Wir bitten Sie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - eine ruhige Lüftungsanlage gegen die laute vorhandene auszutauschen. 	Keine Aufgabe der Lärmaktionsplanung. Wird gesondert geprüft.
LXIV.8				<ul style="list-style-type: none"> - Die Turnhalle wird z.B. noch dienstagnachts um 22:30 von Sportgruppen genutzt, das Schreien der Sportler und der Lärm der Bälle ist ärgerlich. 	Vgl. Wertung zu LVIV.7
LXIV.9				<ul style="list-style-type: none"> - Verstärkte Polizeikontrollen nachts vor dem Hallenbad wegen regelmäßigen Ruhestörungen. 	Keine Aufgabe der Lärmaktionsplanung
LXIV.10				<p>Des Weiteren finden wir es auch sehr wichtig, sicherzustellen, dass alle Fahrzeuge bei geschlossener Schranke den Motor abmachen. Die Lärmbelastung und Luftverschmutzung dort ist nicht vertretbar.</p>	Wird geprüft.
LXIV.11				<p>Es gehört eine ständige Ampelregelung an Schillerstr./Brühlstr. und Schillerstr./ Kreuzstr. um die Unfallgefahren zu minimieren</p>	Die Lärmaktionsplanung kann Aspekte der Verkehrssicherheit nur als Synergieeffekte von Lärminderungsmaßnahmen berücksichtigen.

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
					Maßnahmen, die allein der Verkehrssicherheit dienen können im Lärmaktionsplan nicht festgelegt werden. Zudem stellen die genannten Knotenpunkte keine Unfallschwerpunkte dar.
LXV.1	Tüllinger Straße	Bürger 53	E-Mail vom 16.02.2015	Ich möchte mich heute als Anwohner der Tüllinger Straße in Lörrach an Sie wenden. Vor dreieinhalb Jahren bin ich mit meiner Familie aus Basel nach Lörrach gezogen. Während wir uns in Tüllingen recht wohl fühlen, sind wir der Ansicht, dass an der Tüllinger Straße dringend Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt werden sollten. Seit unserem Umzug haben wir keine einzige Kontrolle an der Straße bemerkt.	Die Überwachung von Verkehrsverstößen (Parkverbote / Behindertenparkplätze / Geschwindigkeitsüberwachung) ist die Aufgabe des Gemeindevollzugsdienstes (GVD) der Stadt Lörrach. Bei Feststellung von Verstößen wird dies entsprechend geahndet. Die Häufigkeit von Kontrollen unterliegt allerdings finanziellen und personellen Grenzen. Wird leider zur Kenntnis genommen. Vgl. Wertung zu LXV.1 Wird zur Kenntnis genommen. Keine Maßnahmen der Lärmaktionsplanung. Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen können rechtmäßig nur an Lärmschwerpunkten ergriffen werden. Ansonsten vgl. Wertung zu LXV.7 Wird zur Kenntnis genommen.
LXV.2				Von den Autofahrern wird die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h meist als freiwillig interpretiert; die Durchschnittsgeschwindigkeiten liegen bei weit über 50 km/h, und auch Raser mit 100 km/h sind keine Seltenheit.	
LXV.3				Zum Schutz der Anwohner muss dringend die Einhaltung der Geschwindigkeitsbeschränkung kontrolliert werden.	
LXV.4				Seit die Umgehungsstraße nach Weil eröffnet worden ist, hat zwar die Zahl der Autos auf der Tüllinger Str. etwas abgenommen, jedoch ist die Zahl der Raser gestiegen.	
LXV.5				Sehr zu begrüßen wären auch verkehrsberuhigende Maßnahmen oder eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30-40 km/h. Besonders die geraden Strecken zwischen Lörrach und Obertüllingen sind vom Schnellfahren betroffen.	
LXV.6				Wir vertrauen darauf, dass die Stadt Lörrach	

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
LXV.7				<p>Maßnahmen zum Schutz der Anwohner unternehmen wird. Für weitere Auskünfte stehen wir Ihnen gern zur Verfügung.</p> <p>P.S. Es wundert mich, dass die Tüllinger Straße im Lärmschutzplan der Stadt kaum Erwähnung findet. Ich bin der Ansicht, dass eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30-40 km/h auch aus Lärmschutzgründen sehr begrüßt würde.</p>	<p>Die Tüllinger Straße weist nach dem Verkehrsmodell der Stadt Lörrach im Planfall „mit Zollfreie Straße“ eine Verkehrsbelastung von rund 2.500 Kfz/24h auf. Sie liegt damit deutlich unterhalb der angesetzten 8.000 Kfz/24h. Eine Überschreitung von Auslöse- resp. Maßnahmenwerten ist nicht zu erwarten. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung aus Lärmschutzwänden ist daher rechtlich nicht möglich.</p>
LXV.8			16.03.2015	<p>2. Schreiben:</p> <p>Als Anwohner der Tüllinger Straße in Lörrach möchte ich zum Lärmaktionsplan Stellung nehmen.</p> <p>Ich möchte beantragen, Lärmschutzmaßnahmen auch für die Tüllinger Straße durchzuführen. Die Tüllinger Straße zählt zu den sehr stark befahrenen Straßen im Stadtgebiet Lörrach. Ich möchte anregen, eine Erfassung des Verkehrsaufkommens an der Tüllinger Straße durchzuführen; wahrscheinlich würde die Mindestanforderung zur Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen von 8.200 Fahrzeugen pro Tag in etwa erreicht werden.</p>	<p>Die Tüllinger Straße weist nach dem Verkehrsmodell der Stadt Lörrach im Planfall „mit Zollfreie Straße“ eine Verkehrsbelastung von rund 2.500 Kfz/24h auf. Eine Überschreitung von Auslöse- resp. Maßnahmenwerten ist nicht zu erwarten. Bei einer Verkehrszählung im Jahre 2011 im Zuge der Untersuchungen für ein städtisches Gesamtkonzept wurde auf der Tüllinger Straße ein Verkehrsaufkommen von 6.640 Kfz/24h (ohne Zollfreie Straße) festgestellt. Beide Werte liegen damit deutlich unterhalb der angesetzten 8.000 Kfz/24h. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung aus Lärmschutzgründen ist daher rechtlich nicht möglich.</p>
LXV.9				<p>Wir sind im Jahr 2011 aus der Schweiz an die Tüllinger Str. gezogen. Auch wenn die Fertigstellung der Umgehungsstraße die Tüllinger Str. entlastet hat, ist das Verkehrsaufkommen doch nach wie vor sehr groß. Es ist bisher nicht gelungen, den gesamten Durchgangsverkehr auf die Wiesentalstraße zu verschieben.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
LXV.10				Eine besondere Belastung für die Anwohner der Tüllinger Straße stellen die zahlreichen Geschwindigkeitsüberschreitungen dar. Zahlreiche Raser sind hier mit Geschwindigkeiten zwischen 70 und 100 km/h auf den geraden Abschnitten der Straße zwischen Lörrach und Obertüllingen unterwegs und gefährden Mensch und Tier, ganz zu schweigen von der stark gesteigerten Lärmbelastung.	Wird zur Kenntnis genommen.
LXV.11				An der Tüllinger Straße sind so gut wie keine Maßnahmen zur Vermeidung sehr schnellen Fahrens und zur Einschränkung der Lärmbelastung vorgenommen worden. Die Straße führt mitten durch ein Wohngebiet mit alten Leuten und Kindern, macht aber den Eindruck einer Bundesstraße, oder, offenbar für viele Autofahrer, den einer Rennstrecke auf der man mal, sozusagen, die Sau rauslassen kann.	Wird zur Kenntnis genommen.
LXV.12				Radfahren auf der Tüllinger Str. ist zudem eine gefährliche Angelegenheit.	Wird zur Kenntnis genommen.
LXV.13				Deshalb meine Anregungen: - Erhöhung der Zahl der Verkehrsschilder, die die Geschwindigkeitsbeschränkung anzeigen.	Fragen der Verkehrskonzeption / Verkehrssicherheit sind nicht Bestandteil des Lärmaktionsplanes. Diese Stellungnahme wird gesondert geprüft.
LXV.14				- Einführung von geschwindigkeitsbeschränkenden Maßnahmen, wie Schikanen und Bodenschwellen	Bodenschwellen sind als Maßnahme zur Lärminderung ungeeignet. Aufgrund unsteter Fahrweise und der Überfahrgeräusche kommt es zu einer Erhöhung der Lärmbelastungen.
LXV.15				- Regelmäßige Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen, um eindeutliches Signal gegen die Raser zu setzen.	Die Überwachung von Verkehrsverstößen (Parkverbote / Behindertenparkplätze / Geschwindigkeitsüberwachung) ist die Aufgabe des Gemeindevollzugsdienstes (GVD) der Stadt Lörrach. Bei

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
LXV.16				<ul style="list-style-type: none"> - Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30-40 km/h, wie auch für Weil am Rhein verwirklicht. 	<p>Feststellung von Verstößen wird dies entsprechend geahndet. Die Häufigkeit von Kontrollen unterliegt allerdings finanziellen und personellen Grenzen.</p> <p>Aus Lärmschutzgründen nicht möglich. Vgl. Wertung zu LXV.8.</p>
LXV.17				<ul style="list-style-type: none"> - Anlegung eines verbreiterten Radwegs auf der einen Seite der Straße und eines durchgehenden Fußgängerweges auf der anderen Seite der Straße 	Kein Thema und keine Maßnahme der Lärmaktionsplanung.
LXV.18				<ul style="list-style-type: none"> - Messung der Zahl der Fahrzeuge pro Tag 	Eine Verkehrszählung fand 2011 statt. Die Auswirkungen der Zollfreien Straße (Eröffnung Oktober 2013) sind darin noch nicht berücksichtigt.
LXV.19				<ul style="list-style-type: none"> - Einführung von Lärmschutzmaßnahmen, wie z.B. Tempo 30 	Vgl. Wertung zu LXV.8
LXV.20				<ul style="list-style-type: none"> - Beschränkung der Nutzung der Straße auf Anlieger von Mitternacht bis 6 Uhr morgens. 	Vor einem derartigen Schritt wäre zu überprüfen, in welchem Umfang noch Durchgangsverkehr besteht.
LXV.21				Ich würde mich freuen, wenn möglichst viele dieser Anregungen umgesetzt werden könnten und hoffe, auch für die anderen Anlieger sprechen zu können.	Wird zur Kenntnis genommen.
LXV.22				Gegenwärtig fühlen sich die Anwohner der Straße schon etwas alleingelassen, da die Stadt Lörrach keine Anstalten unternommen hat, um sie angemessen vor den Gefahren und dem Lärm der Raser zu schützen.	Wird zur Kenntnis genommen. Die Stadt Lörrach hat sich seit langem für die Realisierung der Zollfreien Straße eingesetzt, womit eine wesentliche Entlastung der Tüllinger Straße erreicht wurde.
LXVI.	Unterdorfstraße / Steinenstraße	Bürger 54	05.02.2015 per E-Mail	sehr interessiert verfolge ich aktuelle Debatte und begrüße die lärmreduzierenden Maßnahmen im Rahmen des aktuellen Lärmaktionsplans. Leider	Die L138 Unterdorfstraße / Steinenstraße besitzt im Verkehrsmodell der Stadt Lörrach (Planfall „mit Zollfreie Straße“) ein Verkehrsaufkommen von rund 6.400 resp. 4300 Kfz/24h (je nach

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
				wurde bei der Kartierung die L138 Unterdorfstraße / Steinenstraße in Hauingen nicht berücksichtigt, da die Verkehrsbelastung scheinbar unter der Grenze von 8.000 Kfz/24h zu liegen scheint. Gerne möchte ich fragen, bei wie vielen Fahrzeugen wir hier nach den aktuellen Berechnungen liegen? Über diese Auskunft würde ich mich sehr freuen.	Standort). Beide Straßen liegen damit unterhalb von 8.000 Kfz/24h.
LXVII.1	Wallbrunnstraße	Bürger 55	E-Mail vom 09.02.2015	als Anwohner kann ich diese Maßnahme nur befürworten. Auch die Erläuterungen der Staatssekretärin im Verkehrsministerium des Landes BaWü geben ein eindeutiges Bild.	Wird zur Kenntnis genommen.
LXVII.2				Der Gesundheitsschutz der Bevölkerung steht an oberster Stelle. Ich möchte mich auf diesem Wege noch einmal für die positive Zusammenarbeit der Verkehrsplaner in Lörrach mit den betroffenen Anwohner der IGL Wallbrunnstraße bedanken.	Wird zur Kenntnis genommen.
LXVII.3				Tempo 30 ist kein Weltuntergang für die 11000 Autofahrer, die täglich in die Stadt Lörrach fahren, aber ohne Überwachung dieser Geschwindigkeitsbegrenzung lässt die Disziplin zu wünschen übrig. Darum sollte auch der Blitzer wieder bei 30 eingeschaltet werden."	Zur Festsetzung von Maßnahmen zur Lärmaktionsplanung sind die Vor- und Nachteile abzuwägen.
LXVII.4				In diesem Sinne wünsche ich allen Lörracher Bürgern, dass Ihre Forderungen Gehör finden.	Alle Stellungnahmen / Forderungen seitens der Bürgerinnen und Bürger werden unter <u>fachlichen</u> Gesichtspunkten gewertet.
LXVIII.1	Wallbrunnstraße	Bürger 56	E-Mail vom 09.02.2015	die Infoveranstaltung zum Lärmaktionsplan hat mich ermutigt, Ihnen eine nervige Lärmquelle zu melden: In der Holzgasse vor dem Haus Nr. 31 ist ein rechteckiger Kanalrost in die Straße eingelassen. Jedesmal, wenn ein Auto drüberfährt, wackelt und scheppert er sehr laut.	Dies wurde zwischenzeitlich repariert.

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
LXVIII.2				Ansonsten möchte ich die Aussagen von Fr. Dr. Splett aus meiner persönlichen Erfahrung gerne bestätigen: Die Temporeduktion in der Wallbrunnstraße reduziert den Lärm (ganz besonders den der Busse und LKWs) erheblich. Außerdem wackelt unser Haus nicht mehr, wenn ein schweres Fahrzeug vorbeifährt.	Wird zur Kenntnis genommen.
LXVIII.3			E-Mail vom 21.03.2015	Als Bewohnerin der Wallbrunnstraße kann ich die positiven Auswirkungen von Tempo 30 (sofern die Autofahrer sich daran halten!) nur bestätigen. Als Autofahrerin möchte ich anmerken, dass ich eine allgemeine Geschwindigkeitsreduktion innerorts auf 30km/h befürworte. Dies dient nicht nur dem Lärmschutz und der Abgasminderung, sondern erhöht auch die Sicherheit und Aufenthaltsqualität in der Stadt.	Wird zur Kenntnis genommen.
LXIX.1	Wallbrunnstraße	Bürger 57	E-Mail vom 16.02.2015	(...) Leider ist diese 30-er Zone, die außer ein paar einzelnen keiner will und braucht, immer noch aktiv, und da hilft es auch nicht die fest installierten Blitzer auf 50 einzustellen und ein paar Meter weiter mit mobilen Blitzern die Fahrer in die Falle zu locken.	Die Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h geht auf den Lärmaktionsplan der Stadt Lössach zurück. Für die Erstellung des Planes gibt es rechtliche Vorgaben, sowohl über den Inhalt als auch das Verfahren. Sind bestimmte Lärmwerte überschritten, muss die Stadt entsprechend handeln und lärmindernde Maßnahmen ergreifen. In der Wallbrunnstraße wurde ein maximaler Lärmpegel von 63 dB(A) L _{Night} und 74 dB(A) L _{DEN} festgestellt. Bei Werten in dieser Höhe verdichtet sich nach dem Kooperationserlass des MVI vom 23.03.2012 das Ermessen einer Behörde hin zur Pflicht zum Einschreiten.
LXIX.2				Wir leben in einer Gemeinschaft, und in einer solchen sollte/kann es nicht sein dass einzelne Interessen über das Interesse von vielen gestellt wird.	Artikel 2 Abs. 2 GG: „ Jeder hat das Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit. “ Das schließt den Schutz vor gesundheitsgefährdeten Lärmbelastungen mit ein.

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
LXIX.3				Auf der Homepage schreiben Sie folgende Worte: „Die Information und Einbeziehung der Bürgerinnen und Bürger bei wichtigen Entscheidungen auf diesen und allen anderen Aufgabefeldern der Stadt liegen mir am Herzen.“	Deshalb erfolgt eine Bürgerbeteiligung.
LXIX.4				Wieso kann nicht einfach eine Bürgerabstimmung über die 30-er Zonen, in Lörrach durchgeführt werden. Es sind ja einige andere (sinnlose) 30-er Zonen geplant. Da macht es doch Sinn auch den Bürger in die Entscheidung mit einzubeziehen. Ich habe das Gefühl dass diese 30-er Zonen immer mehr eingerichtet werden um die Autofahrer aus der Stadt zu bekommen. Wenn dort keine Autos gewünscht/geduldet werden dann kann ja die komplette Innenstadt für den Autoverkehr gesperrt werden. Das wäre dann eine ehrliche Entscheidung mit der man auch leben kann.	Ein Bürgerentscheid über eine Tempo 30 Regelung (keine Tempo 30 Zone mit Rechts vor Links-Regelung) ist aufgrund der rechtlichen Rahmenbedingungen nicht möglich. Jedoch eine Bürgerbeteiligung. Ansonsten vgl. Wertung zu LXIX.2.
LXIX.5				Wäre es möglich den Schulhof der Realschule an Samstagen wieder zum Parken zu öffnen. Damit würden Sie es schaffen viele Autos nicht zu zwingen in die Innenstadt zu fahren. Immerhin wird dieser durch uns Steuerzahler finanziert und ich sehe keinen Grund warum diese Parkfläche die ganze Woche, aber nicht am Samstag zum Parken benutzt werden kann.	Das Zulassen des Parkens auf dem Hof des Realschulgeländes am Wochenende würde den Park-Suchverkehr in einem durch Wohnen geprägten Umfeld deutlich erhöhen und somit auch die Lärmsituation. Aus diesem Grund sehen wir davon ab, den Hof für öffentliches Parken an den Wochenenden zur Verfügung zu stellen.
LXIX.6				<p><u>Antwort von Bürger (03.03.2015) auf E-Mail von OB Lutz:</u></p> <p>Hört sich für mich allerdings eher nach Verstecken hinter Vorschriften an. Welche Lärmwerte sind den überschritten? Wie können Sie so etwas in den Raum stellen ohne jemals eine Lärmmessung durchgeführt zu haben? Hört sich auch wieder nach Verstecken hinter der strittigen Rechenformel für Lärm an.</p>	Die Stadt Lörrach versteckt sich nicht hinter Vorschriften, sondern muss diese nach geltendem Recht anwenden. Die Berechnungen basieren auf den Verkehrszahlen des Verkehrsmodells der Stadt Lörrach. Lärmmessungen sind sehr stark von den Rahmenbedingungen wie z.B. Witte-

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
LXIX.7				<p>Anbei die rechtlichen Anforderungen einer 30-er Zone. Die Interessanten Stellen in rot: http://de.wikipedia.org/wiki/Tempo-30-Zone#Rechtliche_Situation_in_Deutschland</p> <p><u>Rechtliche Situation in Deutschland</u> In Deutschland werden Tempo-30-Zonen auf Basis des § 45 Abs. 1c der StVO eingerichtet. Der Beginn der Tempo-30-Zone wird mit Zeichen 274.1, das Ende mit Zeichen 274.2 gekennzeichnet. Die Vorfahrt ist innerhalb einer Tempo-30-Zone grundsätzlich durch die Regel „rechts vor links“ (§ 8 StVO) festgelegt, für ältere lichtzeichengeregelte Einmündungen besteht jedoch Bestandsschutz. In Tempo-30-Zonen dürfen darüber hinaus keine benutzungspflichtigen Radwege ausgewiesen werden. Seit dem 1. Februar 2001 müssen in Deutschland Tempo-30-Zonen nicht mehr durch Hindernisse auf der Fahrbahn angekündigt werden. Mit der neu eingeführten Vorschrift des § 39 Abs. 1a StVO wurde festgelegt, dass der Autofahrer innerhalb geschlossener Ortschaften abseits der Vorfahrtstraßen mit der Anordnung von Tempo-30-Zonen jederzeit zu rechnen hat. Die VwV-StVO führt aus (Rd.-Nr. 37 zu § 45): „Die Anordnung von Tempo 30-Zonen soll auf der Grundlage einer flächenhaften Verkehrsplanung der Gemeinde vorgenommen werden, in deren Rahmen zugleich das innerörtliche Vorfahrtstraßennetz (Zeichen 306) festgelegt werden soll. Dabei ist ein leistungsfähiges, auch den Bedürfnissen des öffentlichen Personennahverkehrs und des Wirtschaftsverkehrs entsprechendes</p>	<p>rungsverhältnissen abhängig und bilden im Gegensatz zu Berechnungen immer nur den gemessenen Zeitraum ab. Die Berechnungsvorschriften basieren auf wissenschaftlichen Erkenntnissen und sind allgemein anerkannt.</p> <p>Es handelt sich bei der Geschwindigkeitsbegrenzung um keine Tempo 30 - Zone, sondern um ein sogenanntes "Streckenverbot". Das Zeichen 274 StVO verbietet, auf einer Strecke (also nicht in einer Zone - Zeichen 274.1), schneller als mit einer bestimmten Geschwindigkeit zu fahren (vgl. § 41 Abs. 2 Nr. 7 StVO). Bei diesem Zeichen gilt nicht die Rechts vor Links Regelung.</p>

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
LXIX.8				Vorfahrtstraßennetz (Zeichen 306) sicherzustellen. Der öffentlichen Sicherheit und Ordnung (wie Rettungswesen, Katastrophenschutz, Feuerwehr) sowie der Verkehrssicherheit ist vorrangig Rechnung zu tragen." Die Definition eines Vorfahrtstraßennetzes ist also Voraussetzung zur Einrichtung von Tempo-30-Zonen.	
LXIX.9				Wenn schon 30-er Zone, dann bitte richtig und den Vorschriften entsprechend!!!	Die geltenden Regeln der Straßenverkehrsordnung (StVO) wurden beachtet.
LXIX.10				Demnach herrscht in der 30-er Zone "Rechts vor Links". Somit müssen die Einfahrt Köchlinstraße auf Wallbrunnstraße und Einfahrt Hünenberg auf Wallbrunnstraße Vorfahrtstraßen im Sinne "Rechts vor Links" werden. Außerdem muss der die Wallbrunnstraße eingezeichnete Radweg wieder entfernt werden. Und wie leistungsfähig die Wallbrunnstraße jetzt dem Personennahverkehr entspricht ist äußerst fragwürdig.	Wie unter LXIX.7 ausgeführt gilt hier nicht die Rechts vor Linke Regelung. Bei einem Streckenverbot endet nach StVO entgegen oft weit verbreiteter Meinung die Geschwindigkeitsbegrenzung auch nicht automatisch an der nächsten Kreuzung oder Einmündung, sondern grundsätzlich erst, wenn es durch ein entsprechendes Aufhebungszeichen aufgehoben wird. Dies wird auch durch die aktuelle Rechtsprechung (z.B. OLG Hamm 2 Ss OWi 524/01) gestützt. In Kombination mit einem Zusatzzeichen gilt das Verbot solange bis die angezeigte Gefahr zweifelsfrei nicht mehr ergibt. Eine angezeigte Geschwindigkeitsbegrenzung endet auch dann, wenn es durch eine erneute Begrenzung ersetzt wird.
LXIX.11				Parken Realschule: Komischerweise dürfen einzelne Fahrzeuge dort parken. Evtl. eine bevorzugte Behandlung einzelner?	Auf dem Schulhof ist das Parken für Lehrer und VHS-Besucher gestattet. Aus diesem Grund werden dort immer wieder parkende Autos stehen können.
LXIX.12				Auch hier das Verstecken hinter dem erhöhten Lärmpegel. Das sind max. 30 Meter von der Kreuzstraße bis zur Realschule.	Das Parken auf dem Schulgelände der Realschule und der Lärmpegel in der Wallbrunnstraße stehen in keinem Zusammenhang.
				Durch das Sperren der Realschule erhöhen Sie die Lärmpegel, weil alle herumfahren und einen	Das Parken auf dem Schulhof wurde mehrmals geprüft und wird auch weiterhin nur für die

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
LXIX.13				<p>Parkplatz suchen. Das betrifft alle Straßen diesseits der Bahnlinie. Wenn man diesseits der Bahnlinie die Parkplatzsituation verbessern würde dann könnte man auch den Lärm durch Parkplatzsuchende mindern und den Verkehr in der Innenstadt massiv entlasten. Ich hoffe das geplante Parkhaus ist nicht auch wieder in der Innenstadt.</p> <p><u>Erneute Antwort Bürger (10.03.2015):</u></p> <p>Dann muss es sich am Samstagmorgen um Einzelunterricht in der Realschule handeln... ...oder Personen mit Schlüssel für die Einfahrt nutzen diesen Vorteil zum privaten parken.</p>	<p>Schule und den dortigen Veranstaltungen zur Verfügung stehen.</p> <p>Dies entzieht sich unserer Kenntnis.</p>
LXIX.14				<p>Haben Sie andere Vorschläge um die Autos aus der Innenstadt zu bekommen und diesseits der Bahnlinie Parkplätze anzubieten?</p>	<p>Östlich der Bahn stehen leider nur wenige Freiflächen für neue Parkplätze zur Verfügung. Ein geplantes Parkhaus wurde aus Unwirtschaftlichkeit verworfen. Derzeit plant die Stadt Lörrach die Installation eines neuen Parkleitsystems.</p>
LXIX.13				<p>Ich finde es extrem schade dass man der Allgemeinheit diese Möglichkeit zum Parken nicht öffnet. Diese bezahlt ja mit ihren Steuergeldern auch die öffentlichen Einrichtungen. Auch die Parkplätze hinter dem Vermessungsamt, und hier kann man nicht von lärmberuhigter Zone sprechen, sind leider der Öffentlichkeit nicht mehr zugänglich. Wenn man diesen Parkplatz am Samstag anschaut ist der, wie auch bei der Realschule, zum größten Teil leer. Wäre ein Ansatz um die Parksituation in Lörrach zu entschärfen. War früher übrigens möglich hinter dem Vermessungsamt wie auch auf dem Realschulparkplatz zu parken.</p>	<p>Vgl. Wertung zu LXIX.5.</p>
LXX.1	Wallbrunnstraße	Bürger 58	E-Mail vom 21.03.2015	In den letzten Jahren sind in Lörrach sehr viele	Wird zur Kenntnis genommen.

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
LXX.2				<p>Maßnahmen zur Beruhigung des Straßenverkehrs in der Innenstadt (Zentrum) durchgeführt worden. Die Attraktivität der Innenstadt ist stark gewachsen.</p> <p>Viel Verkehr drängt sich nach Lörrach herein, durch Lörrach hindurch und aus Lörrach heraus. Park+Ride – Möglichkeiten hat Lörrach nie wirklich in Betracht gezogen, sondern ebenfalls im Stadtkern viele Parkhäuser und Parkmöglichkeiten geschaffen. Auch das neue große Dienstleistungszentrum auf dem „Post-Areal“ wird eine Tiefgarage erhalten.</p>	Dies ist vorrangig ein Thema des Masterplans Mobilität und nicht der Lärmaktionsplanung
LXX.3				<p>In der Wallbrunnstraße können wir erleben, was eine Reduzierung der Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h für positive Ergebnisse mit sich bringt. Das große Verkehrsaufkommen fließt in ruhigeren Bahnen. Fahrzeuglenkerinnen können bewusster und schneller auf sensible Situationen reagieren, ein besseres Miteinander und aufeinander achten ist möglich. Die größte Erleichterung ist die starke Lärminderung, die bis in die 3. und 4. Straßenreihen am Hünenberg-Süd zur Kenntnis genommen wird. Lärm entsteht nicht nur durch die Fahrzeug-Motoren, sondern auch durch die extremen Ablauf-Geräusche der Reifen.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Das ist korrekt. Ab einer Geschwindigkeit von 30 km/h überwiegt das Rollgeräusch gegenüber dem Motorengeräusch.</p>
LXX.4				<p>Vergleicht man die positiven Ergebnisse der Geschwindigkeits-Reduktion mit der überaus geringen „Mehrzeit“, die es benötigt um die entsprechende Fahrstrecke zu bewältigen, sollte es in unserer Stadt Lörrach, die sich so stark im Bereich des Umweltschutzes engagiert und der Energie-Einsparung verschrieben hat, selbstverständlich sein, zum Wohle, ja zum Schutze der Gesundheit der betroffenen Anwohner die Geschwindigkeiten zu drosseln.</p>	Wird zur Kenntnis genommen.

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
LXX.5				Wohl kaum jemand wird aus diesem Grund Lörrach meiden. Auch das können wir mittlerweile am Beispiel der Wallbrunnstraße erkennen. Dazu wünsche ich uns allen viel Mut und Fairness.	Wird zur Kenntnis genommen.
LXXI.1	Wallbrunnstraße	Bürger 59	E-Mail vom 26.03.2015	<p>Ich kann den Lärmaktionsplan der Stadt Lörrach nur begrüßen.</p> <p>Als Anwohnerin der Wallbrunnstraße kann ich bestätigen, dass Tempo 30 den Straßenlärm deutlich reduziert. Als Mutter zweier Kinder war mir die Temporeduzierung in erster Linie zur größeren Sicherheit im Straßenverkehr ein Anliegen. Mein Mann und ich waren jedoch beide überrascht, wie deutlich der Lärmunterschied nach Einführung von Tempo 30, mit entsprechend eingestellten Blitzern war.</p>	Wird zur Kenntnis genommen. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h bewirkt gegenüber Tempo 50 eine Lärmreduktion von rund 2,5 dB(A). Zum Vergleich: Eine Halbierung des Verkehrsaufkommens bewirkt eine Lärmreduktion von 3 dB(A).
LXXI.2				Die Behauptung, der Autolärm würde aufgrund der höheren Drehzahl sogar zunehmen, kann ich in keiner Weise bestätigen. Mit dieser Erfahrung kann ich mir nur für alle Anwohner in Lörrach wünschen, dass sie nicht mehr länger krankmachendem Lärm ausgesetzt sind. Dass Lärm auf Dauer krank macht ist bestätigt. Lärm kann sogar so krank machen, dass Menschen daran sterben, wie vor kurzem in der BZ zu lesen war. Den Spaß am Autofahren über die Gesundheit von Anwohnern zu stellen, empfinde ich als menschenverachtend.	Wird zur Kenntnis genommen. Inwieweit die Wahl der Gangstufe die Lärmemissionen bei Tempo 30 beeinflusst, wird immer wieder diskutiert. Messungen der Fachhochschule Jena kommen zum Ergebnis, dass die Gangwahl bei einem Pkw „eine untergeordnete Rolle“ spielt. (vgl. <i>Topp, Hartmut: Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen mit Wohnnutzung; Straßenverkehrstechnik Heft 1/2014, S. 23 ff.</i>)
LXXI.3				Lörrach fehlt es vorne und hinten an Wohnraum. Wie kann man da sagen, die Anwohner hätten sich ja anderswo etwas suchen können – zumindest nicht in Lörrach. Auch das Preisargument ist	Artikel 2 Abs. 2 GG: „ Jeder hat das Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit. “ Das schließt den Schutz vor gesundheitsgefährdeten Lärmbelastungen mit ein.
					Wird zur Kenntnis genommen.

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
LXXI.4				<p>nicht stichhaltig. Wir wohnen hier mitnichten billig. Bei den beiden letzten Häusern, die hier gebaut wurden, liegen die Kosten für eine 4-Zimmer-Wohnung (knapp über 100 qm) zwischen 1200 und 1550 Euro Kaltmiete. Dies dürfte auch für Lörracher Verhältnisse am oberen Rand liegen. Dennoch waren alle Wohnungen vor der Fertigstellung der Häuser vermietet.</p> <p>Die gerechteste Lösung wäre in ganz Lörrach flächendeckend Tempo 30 einzuführen. Dann könnten alle Lörracher in einem 30er-Bereich wohnen und jeder müsste überall Tempo 30 fahren. Dies käme der Gesundheit in doppelter Weise zugute: durch Lärmreduzierung und mehr Sicherheit im Straßenverkehr.</p>	Ein Lärmaktionsplan kann rechtmäßig nur Maßnahmen an Lärmschwerpunkten zur Reduzierung von Umgebungslärm vorsehen. Eine Ausweitung der Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h auf das gesamte Stadtgebiet ist nach StVO nicht möglich und kann deshalb in einem Lärmaktionsplan nicht festgelegt werden.
LXXII.1	Wallbrunnstraße	Bürger 60	Ohne Datum	<p>Als Salzert-Bewohnerin bin ich häufig mit der 30er-Zone in der Wallbrunnstraße konfrontiert. Meine Meinung zu dieser Regelung (und der vielen in unserem Bekanntenkreis!):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Wallbrunnstraße ist eine Hauptzufahrtstraße in die Stadt Lörrach aus Richtung Rheinfeldern. Ein Lärmschutz in einer Hauptzufahrtstraße kann nicht durch Tempo 30 geregelt werden! Dies ist unpassend und „bremst“ aus, nach Lörrach zu fahren. 	<p>Die Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h geht auf den Lärmaktionsplan der Stadt Lörrach zurück. Für die Erstellung des Planes gibt es rechtliche Vorgaben, sowohl über den Inhalt als auch das Verfahren. Sind bestimmte Lärmwerte überschritten, muss die Stadt entsprechend handeln und lärmindernde Maßnahmen ergreifen. In der Wallbrunnstraße wurde ein maximaler Lärmpegel von 63 dB(A) L_{Night} und 74 dB(A) L_{DEN} festgestellt. Bei Werten in dieser Höhe verdichtet sich nach dem Kooperationserlass des MVI vom 23.03.2012 das Ermessen einer Behörde hin zur Pflicht zum Einschreiten.</p> <p>Den betroffenen Bürgern kann eine Lärmschutzmaßnahme, die zugleich auch eine Maßnahme zum Schutze der Gesundheit darstellt, nicht mit dem Hinweis versagt werden: es „bremst“ aus!</p>

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
LXXII.2				<ul style="list-style-type: none"> - Dass die Schule an einer Hauptverkehrsstraße liegt, war beim Bau bekannt 	<p>Die Fahrzeitreduktion beträgt hier nur rund 50 Sekunden.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen. Die Geschwindigkeitsbegrenzung wurde aus Lärmschutzgründen angeordnet. Eine Verbesserung der Verkehrssicherheit (z.B. von Schülern) kann nur als Synergieeffekt berücksichtigt werden.</p>
LXXII.3				<ul style="list-style-type: none"> - Die Sicherheit beim Überqueren der Straße ist durch die Drückerampel ausreichend gegeben! 	<p>Verkehrssicherheitsaspekte können grundsätzlich nur als Synergieeffekte von Lärminderungsmaßnahmen berücksichtigt werden. Querungsmöglichkeiten sind für den Fußgänger in der Wallbrunnstraße nur wenige vorhanden.</p>
LXXII.4				<ul style="list-style-type: none"> - Die Politik in Lörrach sollte sich nicht nach dem Willen einiger weniger Aktiver Anwohner der Wallbrunnstraße, die große Öffentlichkeitsarbeit leisten, richten und die Knie zwingen lassen, sondern mit Ruhe und überlegt geführt werden, besonders zu diesem Thema! 	<p>Die Geschwindigkeitsbeschränkung ist keine Entscheidung der Politik sondern der zuständigen Straßenverkehrsbehörde. Die Stadtverwaltung ist an das Thema Lärmaktionsplanung überlegt und neutral herangegangen.</p>
LXXII.5				<ul style="list-style-type: none"> - Durch den Lärmschutz an der Wallbrunnstraße wird der Wert der Häuser/Wohnungen steigen, auch die Mieten – Folge: noch weniger „billiger“ Wohnraum in Lörrach 	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
LXXII.6				<ul style="list-style-type: none"> - Es gibt viele Möglichkeiten der Umsetzung des Lärmschutzes, Tempo 30-Zonen überall einzuführen ist bei Hauptverkehrsstraßen unpassend und macht Lörrach unattraktiv als Einkaufsstadt“ 	<p>Hauptverkehrsstraßen und Tempo-30-Bereiche schließen sich nicht aus. Es ist immer eine Einzelfallprüfung erforderlich; pauschalisierte Aussagen helfen nicht. <i>(Hinweise zu Tempo 30 auf HVS finden sich in einem Fachartikel von Prof. Dr.-Ing. H. Topp, TU Kaiserslautern, Institut für Mobilität & Verkehr: Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen mit Wohnnutzung; Straßenverkehrstechnik Heft 1/2014, S 23 ff.)</i></p>

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
LXXII.7				<ul style="list-style-type: none"> - Speziell für Salzert-Bewohner fehlen östlich der Bahnschienen Parkplätze, Alternativen zum Auto sind unattraktiv (Bus zu teuer für kurze Strecken, wenn das Auto trotzdem vorhanden ist und gebraucht wird, das Fahrrad ist durch den Berg nicht umsetzbar) 	Parkraumbewirtschaftung ist nicht Teil der Lärmaktionsplanung.
LXXII.8				<ul style="list-style-type: none"> - Die gesamte Verkehrsentwicklung für Autofahrer hat sich in Lörrach dermaßen verschlechtert, dass es nicht mehr erstrebenswert ist, in Lörrach einzukaufen“ 	Wird zur Kenntnis genommen.
LXXII.9				Ich hoffe auf eine überlegte Änderung der Umsetzung des Lärmschutzes, so dass Lörrach als Einkaufsstadt auch für Salzertbewohner wieder attraktiv wird	Wird zur Kenntnis genommen.
LXXII.10				P.S.: Wie ich hörte, ist die Zeit, in der Notärzte nach einem Notruf vor Ort sein müssen, schon heraufgesetzt worden. Kann das gewünscht sein, dass durch viele 30er Zonen evtl. ein Mensch stirbt?	Die Geschwindigkeitsbeschränkung und die Einsatzzeit für die Rettungsdienste stehen in keinem Zusammenhang! In einem Notfall (z.B. um Menschenleben zu retten) darf das Rettungsfahrzeug Sonderrechte nach § 35 StVO sowie Wegerechte nach § 38 StVO in Anspruch nehmen. Dies betrifft auch die Übertretung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit.
LXXIII.1	Weinbrennerstraße	Bürger 61	19.02.2015	Viele Male in den vergangenen Jahren habe ich mich zum Thema Lärm- und Luftverschmutzung an die zuständige Stelle im Rathaus Lörrach gewandt -ohne Erfolg und auch ohne Stellungnahme der entsprechenden Abteilung.	Wird zur Kenntnis genommen.
LXXIII.2				Nun hat sich die Lage generell dramatisch verschärft, Lärm und Verschmutzung haben erheblich zugenommen und das o.g. Thema ist aktueller denn je.	Wird zur Kenntnis genommen.
LXXIII.3				Aus diesem Grund - und auch, weil Bürgerbeteiligung und -meinung zu den betreffenden Themen	Wird zur Kenntnis genommen.

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
LXXIII.4				<p>nun ausdrücklich erwünscht sind - möchte ich mich noch einmal an Sie wenden, obwohl ich inzwischen eigentlich „aufgegeben“ hatte und mir keine Chance mehr ausgerechnet hatte, gehört zu werden.</p> <p>Bei den Überlegungen zu Lärmbelastung oder -belästigung hat die Weinbrennerstraße nach wie vor keinen Platz. Sie ist aber eine der Hauptverkehrsstrassen in Lörrach, zudem ein Wohngebiet nebst Altenheim und vielen Mietshäusern. Seit vielen Jahren ist zwar Tempo 30 vorgegeben, ohne dass es eingehalten wird. Auch die aufgelöste Ampel an der Burghofkreuzung brachte keinen nennenswerten Erfolg. Weiterhin fahren Autos, Lastwagen und vor allem Motorräder mit erheblicher Lärm- und Abgasentwicklung ungehemmt in viel zu hohem Tempo.</p>	<p>Die Weinbrennerstraße besitzt im Verkehrsmodell der Stadt Lörrach ein Verkehrsaufkommen von 6.500 Kfz/24h. Sie unterschreitet daher den Schwellenwert von 8.000 Kfz/24h. Da hier bereits Tempo 30 gilt, sind weitere Maßnahmen aus Lärmschutzgründen nicht machbar.</p>
LXXIII.5				<p>Eine stationäre durchgehende Geschwindigkeitskontrolle und die generelle Verbannung von Motorrädern aus der Innenstadt könnten hier Erleichterung schaffen und den Bewohnern ein Stückchen Wohnqualität zurückbringen. Es geht nicht an, dass vor allem in den Sommermonaten Motorräder und Autos mit aufgedrehten Motoren durch die Stadt rasen und mit ihrem Lärm und Gestank Anwohner und Passanten belästigen.</p>	<p>Eine konsequente Überwachung der zulässigen Geschwindigkeit mit stationären und mobilen Messanlagen wird seitens der Stadt generell befürwortet und als unterstützende Maßnahme zur Lärminderung angesehen.</p> <p>Dem Straßenverkehr gewidmete Straßen können nur unter engen Randbedingungen für einzelne Verkehrsarten gesperrt werden.</p>
LXXIII.6				<p>Angesichts der zahlreichen Beschwerden und Klagen seitens vieler Bürger in Lörrach zum Thema Lärmbelastung sollte das Problem nunmehr definitiv und effektiv angegangen und über eine Verkehrspolitik nachgedacht werden, die die Lebensqualität in der Stadt weitreichend (nicht nur in der für Einkaufstouristen attraktiven Fußgängerzone) auf Dauer sichert.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen. In der Stadt Lörrach existiert der Masterplan Mobilität der ständig aktualisiert und fortgeschrieben wird. Dieser ist auch im Internet einsehbar: http://www.loerrach.de/umwelt/klimaschutz/Mobilit%C3%A4t-/Masterplan-Mobilit%C3%A4t-</p>
LXXIII.7				<p>Es besteht offensichtlicher Leidensdruck und in</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
				seiner Konsequenz Handlungsbedarf. Höchste Zeit, dass etwas geschieht und es nicht nur bei Planung und Versprechen („...die Bürger schützen, wo sie wohnen...“) bleibt. Es gibt genügend Städte, in denen eine durchgreifende Verkehrspolitik viel bewirkt hat und an deren Konzept man sich sehr wohl orientieren könnte. Es allen recht zu machen, ist schwierig - das steht fest. Es ist aber ein Gebot der Verkehrsplanung in Städten, dass die Lebens- bzw. Wohnqualität der Einwohner Priorität vor Straßenverkehr und damit verbundener Lärmbelästigung und -belastung haben sollte.	
LXXIV.1	Weinbrennerstraße	Bürger 62	17.03.2015	Wir, das heißt die Anrainer der Weinbrennerstraße - sehen uns seit Jahren immer mehr durch unvernünftiges Rowdytum mit aufgemotzten Autos oder Motorrädern, aber auch, unserer Meinung nach, ganz normalen Verkehrsteilnehmern durch Geschwindigkeitsübertretungen belästigt, belastet, ja teilweise terrorisiert.	Wird zur Kenntnis genommen.
LXXIV.2				Die Weinbrennerstraße ist von beiden Seiten - d.h. von der Spitalstraße, sowie von der Basler Straße kommend, zur Rennstrecke verschiedener pubertärer Rennfahrer geworden - welche mit dröhnenden Auspuffen auf diese Weise versuchen zu imponieren. Es werden, sowie das Wetter sich von der besseren Seite zeigt, regelrechte Rennen gefahren. Startpunkte auf das Gaspedal zu drücken sind das Burghof-Parkhaus bzw. das Altersheim gegenüber - von der einen Seite und die Spitalstraße Richtung Weinbrennerstraße auf der anderen Seite. Oftmals mit quietschenden Reifen um dem Rasen wohl eine besondere Note zu verleihen.	Wird zur Kenntnis genommen.
LXXIV.3				Es wurde vom Hochhaus aus von den unterschiedlichen Parteien schon mehrmals die Polizei verständigt - eine Besserung lässt allerdings auf	Wird zur Kenntnis genommen.

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
LXXIV.4				sich warten. Unsere dringende Bitte an Sie wäre, entweder durch kontinuierliche Kontrollen dafür zu sorgen, dass dieses Problem behoben wird - was natürlich noch besser wäre, wäre Blitzgeräte zu installieren. Beispiel Ötlingerstraße.	Eine konsequente Überwachung der zulässigen Geschwindigkeit mit stationären und mobilen Messanlagen wird seitens der Stadt generell befürwortet und als unterstützende Maßnahme zur Lärminderung angesehen.
LXXV.1	Wiesenstraße Haagen	Bürger 63	14.02.2015	Nach der Lektüre des Berichts war ich einerseits froh, dass nun auf die immer stärker werdenden Immissionen reagiert wird, zum Zweiten jedoch erstaunt, dass unser Gebiet an der Wiesenstraße in Haagen nicht zu den Lärmschwerpunkten zählt und demnach auch keine zukünftigen Maßnahmen zu erwarten sind, oder geplant werden.	Die Wiesenstraße besitzt eine nur geringe Verkehrsbelastung. Wesentliche Lärmquelle ist hier die B317. Die Lärmpegel für die Häuser entlang der Wiesenstraße betragen maximal $L_{DEN} = 64$ dB(A) und $L_{Night} = 55$ dB(A). Die Auslöswerte werden hier nicht überschritten, ein Lärmschwerpunkt konnte nicht festgestellt werden. Maßnahmenwerte werden deutlich unterschritten. Ein Lärmschutz entlang der B317 in Haagen ist bereits vorhanden.
LXXV.2				Wenn ich den Bericht richtig verstanden habe, ist die Grundlage die Verkehrszählung von 2010. Diese wurde in das Verkehrsmodell der Stadt Lörrach integriert, woraus sich dann der derzeitige Stand der Kartographie ergeben hat. Das klingt für mich Alles sehr theoretisch und statistisch. Wurde die Tatsache berücksichtigt, dass der Fahrzeugverkehr seit der letzten Zählung zugenommen hat und weiter zunehmen wird? Selbst bei dieser Grundlage ist jedoch ersichtlich, dass die B317 in dem Bereich gegenüber der Wiesenstraße die meist befahrene Straße (unmittelbar nach der Autobahn) im Gebiet der Stadt Lörrach ist!	Die den Lärmberechnungen zugrunde zu legenden Verkehrsbelastungen werden allgemein anhand von Verkehrszählungen ermittelt. Im Falle der Stadt Lörrach wäre dieses Vorgehen jedoch nicht sinnvoll gewesen, da die Verkehrsfreigabe der Zollfreien Straße und damit eine wesentliche Veränderung der Verkehrsbelastungen im innerstädtischen Straßennetz vor der Beschlussfassung des Lärmaktionsplans zu erwarten war. Die Eröffnung der Zollfreien Straße fand im Oktober 2013 statt. Der Projektstart für den LAP war allerdings schon im Jahr 2012. Grundsätzlich hat aufgrund der zweifachen Bürgerbeteiligung und der vielen Abstimmungen und Gremientermine ein Lärmaktionsplan eine sehr lange Verfahrensdauer, weshalb dieser erst im Jahr 2015 abgeschlossen werden kann. Nach den Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie erfolgt eine Aktualisierung der Lärmberechnungen in 5 Jahren (Vorgabe der EU-Umgebungslärmrichtlinie) mit den zu diesem Zeitpunkt dann

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
LXXV.3				<p>Berücksichtigt wurden aktuelle Geschwindigkeitsbegrenzungen und offensichtlich gab es auch Begrenzungen um das „Vorhandensein eines aktiven Lärmschutz“ zu begutachten. Ob dieser Lärmschutz auch seine Funktion erfüllt, wurde vermutlich nicht geprüft?! Ich vermisse den Verweis auf standortbezogene Immissionsmessungen.</p>	<p>aktuellen Verkehrsbelastungen. Für die B317 im Bereich Haagen (Zählstelle 84652) weist das Verkehrsmonitoring des Landes einen Rückgang des Verkehrsaufkommens zwischen 2010 und 2013 (aktuellste verfügbare Daten) um rund 1% auf. Betrachtet man die Entwicklung der letzte Jahre, so kann man von einem konstanten Verkehrsaufkommen sprechen. Die Verkehrsdaten des Landes können auch unter: http://www.svz-bw.de/verkehrsmonitoring.html eingesehen werden.</p> <p>Die Verfahrensvorgaben der 34. BImSchV zur Lärmkartierung und Aktionsplanung sind zu berücksichtigen (VBUS – Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen und VBEB – Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm). Messungen von Straßenverkehrslärm sind gemäß VBUS nicht vorgesehen und mit den Vorgaben der Umgebungslärmrichtlinie auch nicht zu vereinbaren. Darüber hinaus sind Messungen auch fachlich nicht vertretbar.</p> <p>Messungen stellen vom Prinzip her nur Momentaufnahmen dar, weil sie immer nur von den gerade vorherrschenden Randbedingungen ausgehen. Dazu zählen u.a. Witterungseinflüsse, Hintergrundgeräusche, zeitliche Schwankungen in der Verkehrsstärke u.a. Im Regelfall liegen die Berechnungsergebnisse immer über denen der Messungen. Besonderheiten wie z.B. ungünstige meteorologische Verhältnisse, Lärmreflexionen an Gebäuden und Lärmschutzwänden sind in den Berechnungsvorschriften berücksichtigt. Eingangsgröße für die Verkehrsbelastung ist immer der DTV (durchschnittlicher täglicher Verkehr aller Tage des Jahres). Hinweise zum Thema Lärmmessung und Lärmberechnung finden sich</p>

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XXV.4				In den vergangenen zwei Jahren hat der Wieseverband umfangreiche forstwirtschaftliche Arbeiten im Bereich der Wiese bis unmittelbar zur Schallschutzwand durchgeführt. Dies unter anderem mit dem Ergebnis, dass sich die Immissionen des Verkehrs deutlich erhöht haben.	auch unter: http://www.bmub.bund.de/themen/luft-laerm-verkehr/laerm-schutz/laerm-schutz-im-ueberblick/laerm-messung-laerm-berechnung/ Bepflanzungen stellen nur einen subjektiven Lärmschutz dar. Sie haben jedoch keine relevante Lärminderungswirkung.
LXXV.5				Das es Schwerpunkte im Stadtgebiet gibt, die dringend einer Maßnahme bedürfen steht für mich außer Frage. Das jedoch unsere Lage zu einer am stärksten befahrenen Straße der Stadt in der Maßnahmenplanung unberücksichtigt bleibt, kann ich nicht akzeptieren und fordere sie zu einer Stellungnahme auf.	Nicht die Verkehrsbelastung ist das entscheidende, sondern die Immissionsbelastungen.
LXXVI.1	Wiesenstraße Haagen	Bürger 64	25.02.2015	Vielen Dank für die Ausarbeitung eines Lärmaktionsplans für die Stadt Lörrach. Leider mussten wir feststellen, dass keine Maßnahmen für das Wohngebiet bei der Wiesenstraße in Haagen geplant sind.	Die Wiesenstraße besitzt eine nur geringe Verkehrsbelastung. Wesentliche Lärmquelle ist hier die B317. Die Lärmpegel für die Häuser entlang der Wiesenstraße betragen maximal $L_{DEN} = 64$ dB(A) und $L_{Night} = 55$ dB(A). Die Auslösewerte werden hier nicht überschritten, ein Lärmschwerpunkt konnte nicht festgestellt werden. Maßnahmenwerte werden deutlich unterschritten. Ein Lärmschutz entlang der B317 in Haagen ist bereits vorhanden.
LXXVI.2				Dieses Gebiet bzw. speziell die Wiesenstraße ist in der „Lärmkarte 1“ rot markiert und den hohen Lärmpegel können wir Ihnen auch bestätigen. Aus dem Bericht ist nicht klar ersichtlich, ob diese Lärmkarte auf Basis von statistischen Werten oder auf realen Messungen gemacht wurde.	Der Legende zur Lärmkarte 1 ist zu entnehmen, dass es sich hier um den Pegelbereich von 60 bis 65 dB(A) handelt. Dies liegt unterhalb des Auslösewertes. Die Methodik und das Berechnungsverfahren sind im Bericht deutlich beschrieben worden (vgl. Kap. 2.1.1 und 2.1.2). Grundsätzlich sind die Verfahrensvorgaben der 34. BImSchV zur Lärmkartierung und Aktionsplanung zu berücksichtigen.

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
LXXVI.3				Aufgrund folgender Punkte, bitten wir Sie das Gebiet Wiesenstraße, Haagen in den Lärmaktionsplan mit aufzunehmen:	<p>Messungen von Straßenverkehrslärm sind gemäß VBUS nicht vorgesehen und mit den Vorgaben der Umgebungslärmrichtlinie auch nicht zu vereinbaren. Darüber hinaus sind Messungen auch fachlich nicht vertretbar.</p> <p>Messungen stellen vom Prinzip her nur Momentaufnahmen dar, weil sie immer nur von den gerade vorherrschenden Randbedingungen ausgehen. Dazu zählen u.a. Witterungseinflüsse, Hintergrundgeräusche, zeitliche Schwankungen in der Verkehrsstärke u.a. Im Regelfall liegen die Berechnungsergebnisse immer über denen der Messungen. Besonderheiten wie z.B. ungünstige meteorologische Verhältnisse, Lärmreflexionen an Gebäuden und Lärmschutzwänden sind in den Berechnungsvorschriften berücksichtigt. Eingangsgröße für die Verkehrsbelastung ist immer der DTV (durchschnittlicher täglicher Verkehr aller Tage des Jahres). Hinweise zum Thema Lärmmessung und Lärmberechnung finden sich auch unter: http://www.bmub.bund.de/themen/luft-laerm-verkehr/laermschutz/laermschutz-im-ueberblick/laermmessung-laermberechnung/</p> <p>Die Lärmkartierung beinhaltet auch die B317 im Bereich Wiesenstraße. Vgl. Wertung zu LXXVI.1</p>
LXXVI.4				<ul style="list-style-type: none"> - Der Verkehr auf der B317 und speziell der laute LKW Verkehr hat gefühlt in den letzten Jahren enorm zugenommen und wird voraussichtlich weiter zunehmen. 	<p>Für die B317 im Bereich Haagen (Zählstelle 84652) weist das Verkehrsmonitoring des Landes einen Rückgang des Verkehrsaufkommens zwischen 2010 und 2013 (aktuellste verfügbare Daten) um rund 1% auf. Auch das Schwerverkehrsaufkommen hat sich im gleichen Zeitraum reduziert. Betrachtet man die Entwicklung der letzte Jahre, so kann man von einem konstanten Verkehrsaufkommen sprechen. Die Verkehrsdaten des Landes können auch unter: http://www.svz-</p>

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
LXXVI.5				<ul style="list-style-type: none"> - Auf der B317 gibt es zwar einen „Lärmschutz“, welcher jedoch nicht die gewünschte Wirkung bringt, da er grundsätzlich zu niedrig ist. 	<p>bw.de/verkehrsmonitoring.html eingesehen werden.</p> <p>Der Lärmschutz wurde mit seiner Höhe in der Lärmkartierung berücksichtigt.</p>
LXXVI.6				<ul style="list-style-type: none"> - Auf der Brücke über die Wiese ist der viel zu niedrige Lärmschutz absolut wirkungslos. 	Vgl. Wertung zu LXXVI.5.
LXXVI.7				<ul style="list-style-type: none"> - Im letzten Jahr wurden viele Bäume nahe der existierenden Schallschutzwand (B317) gefällt, mit dem Ergebnis dass sich der Lärmpegel enorm erhöht hat. 	Bepflanzungen stellen nur einen subjektiven Lärmschutz dar. Sie haben jedoch keine relevante Lärminderungswirkung.
LXXVI.8				<ul style="list-style-type: none"> - Zum Lärm der B317 kommt der Lärm der nahen S-Bahn sowie der Eisenbahnstraße hinzu. 	<p>Die Eisenbahnstraße wurde in den Lärmkartierungen des Lärmaktionsplans berücksichtigt.</p> <p>Der Schienenlärm wurde ebenfalls kartiert. Die Lärmbelastungen infolge des Schienenverkehrs liegen bei 54 dB(A) L_{DEN} und 45 dB(A) L_{Night}.</p>
LXXVI.9				Die B317 gehört zu einer der meist befahrenen Straßen im Stadtgebiet und gerade die Wiesenstraße leidet sehr unter diesem Lärm. Wir bitten Sie, sich noch einmal mit diesem Gebiet zu befassen.	Nicht die Verkehrsbelastung ist das entscheidende, sondern die Immissionsbelastungen.
LXXVII.1	Wiesentalstraße	Bürger 65	10.03.2015	<p>(...)</p> <p>In den letzten Wochen haben Sie viel über die Lärmbelastung geschrieben und ich möchte Ihnen gerne meinen Beitrag dazu abgeben:</p> <p>Die Rümminger Str. (..) liegt ca. 3 m zurückgesetzt von der Wiesentalstr. auf der Höhe der Firma Betting. Unsere Balkon sind nach vorne raus zur Wiesentalstraße gebaut.</p>	Wird zur Kenntnis genommen.

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
LXXVII.2				Seit etwas mehr wie einem Jahr, seit die Stadt Lörrach angefangen hat die Verkehrshauptachse auf die Wiesentalstraße zu verlegen haben wir erheblich mehr Verschmutzungen auf Balkon und Fenster; dazu die Lärmmehrbelastung durch den zunehmenden vielen Verkehr. Ich kann die Stadtplanung schon verstehen, denn der Verkehr muss ja irgendwo durch, doch die Wallbrunnstraße hat man als Einfahrtstrasse zur Stadt mit einem 30 Temposchild versehen und wir bekommen den Verkehr und Lärm ab.	Wird zur Kenntnis genommen. Eine Verlagerungswirkung auf die B317 durch eine Tempo 30-Beschränkung auf der Wallbrunnstraße ist unwahrscheinlich.
LXXVII.3				Ist sich die Stadt Lörrach bewusst, dass auch Bürger und Bürgerinnen an der Wiesentalstraße lange gespart und gearbeitet haben um sich ein Eigentum zu kaufen? Wie steht es um die Wertminderung unserer Wohnungen durch die arg verquente Wiesentalstraße? Wer bezahlt oder entschädigt uns für solche Auslagen/ Minderwert bei einem Verkauf der Liegenschaft?	Kein Thema der Lärmaktionsplanung.
LXXVII.4				Den Balkon kann man tagsüber nicht nutzen wegen des Verkehrslärm und abends wird gehupt und mit den Bremsen gequietscht, dass man regelmäßig zusammenzuckt, wo ist da die vermehrte Kontrolle der Polizei? Die Blitzkästen sind ja gut und schön, aber Geschwindigkeitskontrollen an der Hauptachse würden sicher helfen.	Die Stadtverwaltung hat keinen Einfluss auf die Kontrollen der Landespolizei von Baden-Württemberg.
LXXVII.5				Wie weiter? Ich bin Ihnen sehr verbunden, wenn Sie das Problem der Anwohner der Wiesentalstraße aufnehmen und lade Sie gerne zu einem Kaffee auf unseren Balkon ein	Wird zur Kenntnis genommen.
LXXVIII.1	Wiesentalstraße und Zollfreie	Bürger 66	02.03.2015	Ich lese und höre zurzeit sehr viel über die Lärmbelastung und die geplanten Lärmschutzmaßnahmen in Lörrach. Meine Familie und ich wohnen seit 15 Jahren in	

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
LXXVIII.2				<p>Stetten in der Austraße (..). Unser Schlafzimmerfenster geht in Richtung Wiesentalstraße und der Abstand zur Straße beträgt ca. 12 Meter. Seit der Fertigstellung der zollfreien Straße hat sich der Verkehr aber extrem erhöht, sodass es für uns eine erhebliche Belastung ist. Tagsüber ist diese im Moment nicht ganz so störend, im Sommer bei geöffneter Balkontür oder sitzen auf dem Balkon allerdings schon. Aber am schlimmsten ist die Lärmbelastung nachts, schlafen bei geöffnetem Fenster ist unmöglich durch den ständigen Verkehr. Mein Mann und ich leiden mittlerweile schon an Schlafstörungen. Wir empfinden dies als erhebliche Beeinträchtigung unserer Wohnqualität.</p> <p>Vor ca. 1 Jahr war die Schallschutzmauer in der Wiesentalstraße in aller Munde, weswegen auch sämtliche Bäume entlang der Straße gefällt wurden. Von dieser für uns enorm wichtigen Baumaßnahme hören wir aber leider garnichts mehr. Ist der Bau der Schallschutzmauer in Vergessenheit geraten oder wieso geht es damit nicht weiter?</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen. Eine Lärmschutzwand ist seitens des Bundes, vertreten durch das RP Freiburg, als Straßenbaulastträger der B317 vorgesehen.</p> <p>Der Bau ist seitens des Regierungspräsidiums Freiburg für 2016 geplant.</p>
LXXIX.1	Wiesentalstraße und Zollfreie	Bürger 67	30.03.2015	<p>Wir, die vier Parteien der Wiesentalstr. (..), möchten hiermit folgende Eingabe zur Lärmbegrenzung vor unserem gemeinsamen Wohnhaus machen.</p> <p>Wir sind das Eckhaus Weilerstr.-Wiesentalstraße.</p> <p>Seit der Eröffnung der verlängerten Bundesstraße, ist der Verkehr an der Kreuzung Weiler-Wiesentalstraße, zum Teil um das Doppelte gestiegen und somit auch der Lärm- und Emissionspegel. Wir würden eine Begrenzung in diesem Bereich auf Tempo 30, als dringlich ersehen.</p>	<p>Die veränderten Verkehrsbelastungen infolge der Eröffnung der Zollfreien Straße sind in dem Lärmaktionsplan bereits berücksichtigt. Der Lärmpegel an dem Gebäude weist einen Lärmpegel von 65 dB(A) L_{DEN} und 56 dB(A) L_{Night} auf. Dies liegt deutlich unterhalb der in dem Kooperationserlass des MVI vom 23.03.2012 genannten Maßnahmenwerte (70/60 dB(A)) ab denen grundsätzlich</p>

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
LXXIX.2				Ab 4 Uhr 30, fahren hier auch die Zulieferer mit ihren Lastwagen entlang. Es wird kurz abgebremst, um dann „tempobeschleunigend“ „um die Ecke zu donnern“.	straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen in Betracht kommen. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung kann hier deswegen nicht begründet werden. Wird zur Kenntnis genommen.
LXXIX.3				Dabei scheppern die Anhänger, da der Bereich der Weilerstraße in diesem Abschnitt der Straße Belagsreparaturunebenheiten aufweist. Das Geräusch entspricht herunter fallender Töpfe, unerträglich.	Wird zur Kenntnis genommen.
LXXIX.4				Viele Fahrzeugführer passieren den Ampelbereich ungebremst, auch bei Gelb, was schon zu mehreren Auffahrunfällen geführt hat. (Wir wissen dies, denn wir haben ja leider den Platz in der ersten Reihe.)	Wird zur Kenntnis genommen.
LXXIX.5				Es wäre von Vorteil, die Ampel zu versetzen, um hier eine Entzerrung zu erreichen. An dieser Stelle: die Ampel, Ausfahrt, Einfahrt und die Radfahrer. Jeden Tag bedeutet das: Hupen, Geschimpfe... Viele von der Weilerstraße abbiegende Fahrer übersehen die rote Ampel ganz. Hier sind einfach zu viele Ablenkungen.	Lichtsignalanlagen dienen der Steuerung und Regelung des Verkehrs. Der Einsatz von Lichtsignalanlagen erfordert immer eine Gesamt Betrachtungsweise (Qualität des Verkehrsablaufs, Verkehrssicherheit etc.). Betreiber der LSA ist das RP Freiburg als zuständige Straßenbaubehörde für die B317. Die Stadt Lörrach ist aber generell schon seit längerem im Austausch mit dem RP hinsichtlich der Situation an der Wiesentalstraße (z.B. was die zukünftige Gestaltung der Knotenpunkte angeht).
LXXIX.6				Die Fahrradfahrer weichen inzwischen auf unseren reinen Gehweg aus, um dem Verkehr aus dem Weg zu sein.	Wird zur Kenntnis genommen.

Nr.	Betroffene Straße	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
LXXIX.7				Dies hat zur Folge, dass die Kinder in unserem Haus nicht mehr gefahrlos, auf dem Fußgängerweg, das Grundstück verlassen können. Es sind hunderte Fahrradfahrer jeden Tag! Die meisten von ihnen Erwachsene.	Wird zur Kenntnis genommen.
LXXIX.8				Das Verhalten ist mehr als gefährlich, aber verständlich. Beide Straßen sind zu schnell befahren und zu unübersichtlich, an der Ausfahrt und Einfahrt.	Wird zur Kenntnis genommen.
LXXIX.9				Leider wird nun mal nicht rechtzeitig, vor der Ampel oder der Kreuzung, das Tempo verringert. Es wird am Limit herangefahren, kurz abgebremst und weiter.	Wird zur Kenntnis genommen.
LXXIX.10				Bei einer Tempobegrenzung und Entzerrung kommen einige Dezibel weniger Lärm und Abgase zustande. Vielleicht könnten wir im Sommer am Abend, bei geöffnetem Fenster, die exponiertesten Räume wieder nutzen.	Wird zur Kenntnis genommen. Vgl. Wertung zu LXXIX.1 und LXXIX.5.