

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und der Dienststellen zum förmlichen Beteiligungsverfahren

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
I.	Kabel BW, Kassel	11.02.2015	<p>Die Kabel BW GmbH wird den Termin (<i>Anm.: Informationsveranstaltung für die TöB am 14.07.2014</i>) nicht wahrnehmen, da eine persönliche Anwesenheit aus unserer Sicht momentan nicht erforderlich ist. Wir bitten um ihr Verständnis.</p> <p>Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung. Bitte geben Sie dabei immer unsere oben stehende Vorgangsnummer an.</p>	Wird zur Kenntnis genommen.
II.	bn Netze, Freiburg	13.02.2015	<p>Bezug nehmend auf Ihr Schreiben vom 02. Februar 2015 nimmt unsere zuständige Fachabteilung zu dem o. g. Antrag wie folgt Stellung:</p> <p>„Nach eingehender Prüfung der vorgelegten Pläne und schriftlichen Unterlagen teilen wir Ihnen mit, dass seitens der bnNETZE GmbH / badenova AG & Co. KG derzeit keine Einwände bezüglich des Lärmaktionsplan, 2. Stufe bestehen.“</p>	Wird zur Kenntnis genommen.
III.1	terranets bw, Stuttgart	13.02.2015	wir bedanken uns für die Beteiligung am oben genannten Anhörungsverfahren und teilen Ihnen mit, dass Leitungen und Anlagen unseres Unternehmens von der Lärmaktionsplanung nicht direkt betroffen sind.	Wird zur Kenntnis genommen.
III.2			Im räumlichen Geltungsbereich des gesamten Lärmaktionsgebietes liegen Anlagen der terranets bw GmbH.	Wird zur Kenntnis genommen.
III.3			Sollten der räumliche Geltungsbereich geändert	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
III.4			<p>werden und sonstige Auswirkungen auf die Anlagen der terranets bw GmbH nicht auszuschließen sein, bitten wir um erneute Beteiligung.</p> <p>Mit Schreiben vom 03.07.2014 haben wir letztmalig zur o. g. Lärmaktionsplanung Stellung genommen. Diese Stellungnahme gilt weiterhin.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen. Der Lärmaktionsplan erstreckt sich auf das Gemarkungsgebiet der Stadt Lörrach.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen. Die Stellungnahme wurde im Verfahren berücksichtigt. Es wird auf die Auswertung der Stellungnahmen aus der frühzeitigen Beteiligung verwiesen.</p>
IV.1	Hauptzollamt Lörrach	23.02.2015	<p>Ich bedanke mich für die Beteiligung an der Planung zur Erstellung der 2. Stufe des Lärmaktionsplans für das Stadtgebiet Lörrach und die Einladung zur Informationsveranstaltung am 25.02.2015 sowie die Gelegenheit zur Abgabe einer Stellungnahme.</p>	Wird zur Kenntnis genommen.
IV.2			<p>Da die dienstlichen Belange des Hauptzollamts Lörrach und die Interessen der Bediensteten des Hauptzollamts Lörrach durch die geplanten Maßnahmen nicht berührt sind, verzichte ich auf eine weitergehende Stellungnahme zu den Maßnahmen.</p> <p>Unabhängig davon begrüße ich die Informationen zum Lärmaktionsplan und den Planungen / Entwicklungen hierzu auf der Internetseite der Stadt Lörrach.</p>	
V.1	Regierungspräsidium Freiburg, Singen	03.03.2015	<p>Das Regierungspräsidium Freiburg, Abteilung 4 - Straßenwesen und Verkehr - nimmt zum vorgelegten Entwurf des Lärmaktionsplanes, 2. Stufe für die Straßenbauverwaltung und die Höhere Straßenverkehrsbehörde wie folgt Stellung:</p> <p>Bei den vorgeschlagenen Maßnahmen ist die Bundesstraßenverwaltung als Straßenbaulastträger im Zuge der BAB A 98 Kandern - AS (Lörrach-Mitte) betroffen.</p>	Wird zur Kenntnis genommen.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
V.2			<p>An der BAB A 98 zwischen der AS Kandern und der AS Lörrach-Mitte wird eine Verlängerung bzw. Erhöhung der bestehenden Lärmschutzwand vorgeschlagen. Diese Maßnahme wird auf Grundlage der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes -VLärm-SchR 97- geregelt.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
V.3			<p>In unserem Schreiben vom 11.03.2011, Az. 44-39 A 98.3 Lörrach, an die Stadt Lörrach wurde der vorgenannte Sachverhalt bereits ausgiebig behandelt. Die zum damaligen Zeitpunkt durchgeführte Lärmberechnung ergab, dass aufgrund der aktuellen nationalen Gesetzeslage die Voraussetzungen für eine Verlängerung oder Erhöhung der Lärmschutzwand nicht gegeben sind. Lediglich an zwei von 13 repräsentativen Gebäuden, Röttelnweiler 40 und 40a, waren die Nachtwerte überschritten. Selbst unter der Annahme einer Verdoppelung der Verkehrsmenge in diesem Bereich der A 98, was eine hörbare Pegelzunahme von 3 dB(A) bewirken würde, wären trotzdem nur an diesen beiden Gebäuden zusätzlich Tagwertüberschreitungen zu verzeichnen. Es käme also für diesen Fall aus wirtschaftlichen Gründen nur passiver Lärmschutz infrage.</p> <p>Grundsätzlich ist zu prüfen, ob die Anspruchsvoraussetzungen für die Gewährung von Zuschüssen für passive Lärmschutzmaßnahmen erfüllt sind:</p>	<p>Die Auslösewerte des Kooperationserlasses vom 23.03.2012 werden entlang der A98 in Teilbereichen überschritten. Der Kooperationserlass regt an, dass mit Hilfe der Lärmaktionsplanung die Auslösewerte nach Möglichkeit unterschritten werden.</p> <p>Um dieses Ziel zu erreichen, schlägt der Lärmaktionsplan die Prüfung einer Verlängerung resp. Erhöhung der bestehenden Lärmschutzwände vor. Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens können aber auch die Fachbehörde eigene Maßnahmenvorschläge unterbreiten.</p>
V.4			<ul style="list-style-type: none"> - Überschreitung der Auslösewerte für Lärmsanierung 	<p>Nach der UmgebungslärmRL haben die Mitgliedstaaten harmonisierte Lärmindizes und Methoden zur Bewertung des Wertes eines Lärmindex zu erstellen. Da die</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
V.5			<ul style="list-style-type: none"> - Errichtung der Gebäude vor dem 01.04.1974 - bereits umgesetzte passive Lärmschutzmaßnahmen. 	<p>RLS-90 diesen Vorgaben nicht entspricht, hat die Bundesrepublik Deutschland hierfür gem. § 47f Abs. 1 S. 1 Nr. 2 BImSchG i.V.m. § 5 Abs. 1 S. 2 Nr. 1 der 34. BImSchV die „vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS)“ entwickelt. Diese Berechnungsmethode basiert auf der RLS-90 und wurde den Vorgaben der UmgebungslärmRL entsprechend angepasst. Werden auf Grund der nach VBUS europarechtskonform ermittelten Werte Maßnahmen festgelegt, sind diese für die betroffenen Verwaltungsträger bindend.</p> <p>Die UmgebungslärmRL und das BImSchG geben den zuständigen Gemeinden auf, Menschen in ihrer konkreten Lärmbelastungssituation von Umgebungslärm zu entlasten und hiervor zu schützen. Die Realisierung früherer Lärminderungsmaßnahmen bzw. das Baujahr des Gebäudes entbindet die Gemeinde von dieser europarechtlich vorgegebenen Aufgabe nicht, wenn gleichwohl die Auslösewerte der LAP (L_{den} 65 dB(A) und L_{night} 55 dB(A) überschritten sind. Passive Lärminderungsmaßnahmen stellen allerdings nur das letzte Mittel dar. Vorrangig sind Maßnahmen zur Reduzierung des Umgebungslärms im Freien zu ergreifen.</p>
V.6			<p>Im Übrigen verweisen wir auf unsere Stellungnahme zum Lärmaktionsplan der Stadt Lörrach, 1. Stufe vom 07.08.2014.</p>	<p>Die Stellungnahme wurde bei der Erarbeitung des Planentwurfs berücksichtigt. <u>Anmerkung:</u> Es handelte sich 2014 um den Lärmaktionsplan der 2. Stufe im frühzeitigen Beteiligungsverfahren.</p>
V.7			<p>Aus Sicht der Höheren Straßenverkehrsbehörde weisen wir darauf hin, dass für die Aufnahme von verkehrsrechtlichen Maßnahmen - in der Regel Ge-</p>	<p>Maßgeblich ist das Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen. Für die festgelegten Maßnahmen kommt es nicht mehr auf die Überschreitung von Lärmpegeln</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
V.8			<p>geschwindigkeitsbeschränkungen oder sonstige Verkehrsverbote - in dem Lärmaktionsplan die am Verfahren zu beteiligenden Straßenverkehrsbehörde prüfen muss, inwieweit die rechtlichen Voraussetzungen nach der Straßenverkehrsordnung, den Lärmschutz-Richtlinien-Straßenverkehr bzw. dem Kooperationserlass vorliegen.</p> <p>Für die Umsetzung bzw. den Vollzug der im Lärmaktionsplan festgelegten Maßnahmen ist die Stadt Lörrach als hierfür zuständige Fachbehörde berechtigt. Diese benötigt für verkehrsrechtliche Maßnahmen aus Lärmschutzgründen die Zustimmung der Höheren Straßenverkehrsbehörde. Einen Rechtsanspruch auf die Umsetzung einer im Aktionsplan festgelegten Maßnahme hat die Stadt insbesondere in den Fällen nicht, wo dies aus tatsächlichen und rechtlichen Gründen nicht möglich ist.</p>	<p>nach nationalen Verwaltungsvorschriften (z.B. Lärmschutz-Richtlinien-Straßenverkehr) an. Diese können im Widerstreit mit anderem Bundesrecht (§§ 47d Abs. 6, 47 Abs. 6 S. 1 BImSchG) und Europarecht (Umgebungslärm-RL) keine Verbindlichkeit für verkehrsrechtliche Entscheidungen erzeugen.</p> <p>Dies ist der Stadt Lörrach bekannt. Die Stadt Lörrach hat bereits im Vorfeld des Beschlusses Kontakt mit dem Regierungspräsidium Freiburg aufgenommen und die Sachlage diskutiert. Die Gesprächsergebnisse sind im Lärmaktionsplan berücksichtigt. Nach Vorliegen des Gemeinderatsbeschlusses wird ein Antrag an das Regierungspräsidium gestellt und um Zustimmung zu den vorgesehenen Geschwindigkeitsbeschränkungen ersucht.</p>
V.9			<p>Vordringlicher Handlungsbedarf wird zunächst in den Bereichen mit sehr hohen Lärmbelastungen, die die Werte $L_{den} > 70$ dB(A) oder $L_{night} > 60$ dB(A) überschreiten, gesehen. Bei diesen Werten reduziert sich das Ermessen zur grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung bzw. zur Durchführung von Maßnahmen. Im LAP werden derzeit bei L_{night} acht Lärmschwerpunkte ausgewiesen (S. 29 des LAP), bei denen im LAP vordringlicher Handlungsbedarf gesehen wird.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen. Nach dem Kooperationserlass des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur vom 23.03.2012 verdichtet sich das Ermessen der Behörde bis zum Einschreiten erst bei einer Überschreitung dieser Werte um 3 dB(A).</p>
V.10			<p>Die Betroffenheit ist für jeden einzelnen Straßenabschnitt festzustellen und es muss auch eine Vielzahl von betroffenen Anwohnern vorliegen, wobei straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen nicht zum Nachteil bzw. Verschlechterung anderer führen soll.</p>	<p>Dies ist der Stadt Lörrach bekannt. Es erfolgte für jeden Straßenabschnitt eine genaue Abwägung der Maßnahme (vgl. Kapitel 2.7 des Berichtes).</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
V.11			Eine weitere Beteiligung bei der Aufstellung des Lärmaktionsplanes wird gewünscht.	Das zweistufige Beteiligungsverfahren ist mit der förmlichen Beteiligung abgeschlossen. Es wurde darüber hinaus ein Gespräch bzgl. verkehrsrechtlicher Anordnungen mit dem Regierungspräsidium geführt.
VI.1	Deutsche Bahn AG, Karlsruhe	09.03.2015	Die Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, als von der DB Netz AG bevollmächtigtes Unternehmen, übersendet Ihnen hiermit folgende Gesamtsternungnahme als Träger öffentlicher Belange und aller Unternehmensbereiche zum o. g. Verfahren:	Wird zur Kenntnis genommen.
VI.2			Durch Lörrach verläuft die Hauptbahnstrecke 4400 Basel Bad Bf. - Zell (Wiesental) und die Nebenbahnstrecke 4410 Weil a. Rh. - Lörrach Hbf. Bei beiden Strecken handelt es sich um planfestgestellte Strecken des Bundes.	
VI.3			Gegen ihre Lärmaktionsplanung erheben wir keine Einwände.	
VI.4			Seit dem 1. Januar 2015 ist das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) für die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplanes für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit zuständig. Daher enthält der Lärmaktionsplan der Stadt Lörrach keine verbindlichen Maßnahmen für den Schienenverkehr.	
			In Ihrem Lärmaktionsplan wird mehrfach auch auf die positiven Wirkungen des ÖPNV zur Lärmreduzierung hingewiesen. Je mehr Autofahrer die Bahn	Wird zugestimmt.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VI.5			<p>nutzen, umso weniger lärmintensiven Kraftfahrzeugverkehr gibt es in der Stadt. Unter diesen Aspekten erbringt die umweltfreundliche Bahn für Lörrach zusätzlich auch wichtige Beiträge zur Luftreinhaltung und zum Klimaschutz.</p> <p>(...)</p> <p>Wir bitten Sie darum, uns an dem Verfahren weiterhin zu beteiligen.</p>	Das zweistufige Beteiligungsverfahren ist mit der förmlichen Beteiligung abgeschlossen.
VII.1	Kanton Basel-Stadt, Amt für Umwelt und Energie, Abteilung Lärmschutz	24.03.2015	<p>Als direkter Nachbar ist der Kanton Basel-Stadt von der Verkehrsentwicklung in Lörrach berührt. Dies betrifft sowohl im Bereich Strassen die Verbindungen zum Zoll Riehen als auch die durch Schweizer Gebiet verlaufende Zollfreistrasse. Im Bereich der Eisenbahn verläuft die Strecke 4400 weiter nach Basel Bad. Bahnhof. Der Kanton Basel-Stadt ist hier direkt betroffen durch die Wahl des Rollmaterials und von Massnahmen an der Quelle.</p>	Wird zur Kenntnis genommen.
VII.2			<p>In Bezug auf den Strassenlärm möchten wir zu bedenken geben, dass die auch von der Schweiz gewünschte Lenkung des grenzüberschreitenden Verkehrs auf die Zollfreistrasse einerseits zu einer lokalen Entlastung führt, andererseits bei den Anwohnern der Zollfreistrasse zu einer erhöhten Belastung führen dürfte. Eine genaue Betrachtung dieser Belastung kann jedoch erst nach Umsetzung der verkehrlenkenden Massnahmen, die sowohl durch Lörrach als auch Riehen geplant sind geschehen. In diesem Sinne würden wir es begrüßen, wenn wir mit Ihnen in regelmässigen Kontakt über die auch grenzüberschreitende Verkehrslärmsanierung verbleiben können.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Auch die Stadt Lörrach ist an einem regelmäßigen Austausch über die grenzüberschreitende Verkehrslärmsanierung interessiert.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VIII.	Gemeinde Steinen	24.03.2015	Wir nehmen Bezug auf das Schreiben von Frau Staub-Abt vom 12.02.2015 -2800-StA in obiger Sache (Offenlage des Lärmaktionsplanes Lörrach) und teilen Ihnen mit, dass die Belange der Gemeinde Steinen durch die entsprechende Planung nicht berührt werden.	Wird zur Kenntnis genommen.
IX.1	Kreishandwerkerschaft Lörrach	24.03.2015	Zum oben genannten Plan nachfolgend unsere Meinung:	Planungen müssen auch ein Ende finden. Dafür braucht es Termine. Mit dem Lärmaktionsplan sind keine Veränderungen der bestehenden Vorfahrtsregelungen vorgesehen. 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)). Messungen sind auch aus fachlichen Aspekten abzulehnen: Eine Vergleichbarkeit zwischen Vorher- und Nachher-Messungen ist nicht gegeben, da keine gleichen Bedingungen hergestellt werden können (Verkehrsstärke, Witterungsverhältnisse etc.). Zudem ist der Zusammenhang zwischen Temporeduzierung und Lärmsenkung schon eingehend wissenschaftlich untersucht worden. Weitergehende wissenschaftliche Untersuchungen sind im Rahmen des LAP Lörrach nicht notwendig.
IX.2			1. Lärmschutzplan in der vorliegenden Form unterliegt nicht dem von der Stadt vorgegebenen Termin. DIKTAT!	
IX.3			2. Es darf nicht sein, dass Verkehrsteilnehmer an jeder Kreuzung überlegen müssen, wer hat Vorfahrt, bin ich auf einer vorfahrtsberechtigten Hauptstraße oder gilt rechts vor links.	
IX.4			3. Die Behauptung des Vortragenden am 25.02.2015 bei der Anhörung, dass eine Absenkung auf 40 Km/h keine messbare Lärmreduzierung bringt - ist falsch!	
			4. Um den gefühlten Behauptungen nach einer Verkehrsberuhigung entgegen treten zu können, sollten zu definierten Bedingungen „Vorher + Nachher-Messungen“ durchgeführt werden. Unabhängig von der gesetzlichen Regelung der Berechnung.	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
IX.5			5. Eine Absenkung der Geschwindigkeit bei Anstiegen (Wallbrunnstraße oder Tumringen), müssen durchgängig sein	Bei der Anordnung einer Geschwindigkeitsreduzierung werden immer sinnvolle Abschnitte gewählt.
X.1	Landkreis Lörrach	24.03.2015	Im Rahmen des zweiten Anhörungsverfahrens zum Lärmaktionsplan der Stadt Lörrach nimmt das Landratsamt Lörrach als Träger öffentlicher Belange zu den von ihm zu vertretenden öffentlichen Belangen nachfolgend wie folgt fristgerecht Stellung. <u>A. Fachbereich Umwelt</u> 1. Immissionsschutz Hinsichtlich des Lärmaktionsplanes 2. Stufe bestehen keine Anregungen oder Bedenken.	Wird zur Kenntnis genommen.
X.2			2. Naturschutz Es ist keine weitere Betroffenheit gegeben.	Wird zur Kenntnis genommen.
X.3			3. Wasser/Abwasser Die Belange des Sachgebietes bzw. der Bereiche Oberflächengewässer, Grundwasserschutz und Abwasserbeseitigung sind nicht betroffen.	Wird zur Kenntnis genommen.
X.4			4. Altlasten/Bodenschutz Es bestehen keine Bedenken oder Anmerkungen.	Wird zur Kenntnis genommen.
X.5			<u>B. Fachbereich Landwirtschaft</u> Es wird auf die Stellungnahme, die im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung mit Schreiben vom 11.08.2014 abgegeben wurde, verwiesen. Dies gilt weiterhin auch für die nun vorliegende Anhörung.	Wurde berücksichtigt.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
X.6			(..) <u>C. Fachbereich Waldwirtschaft</u> Es keine Betroffenheit gegeben.	Wird zur Kenntnis genommen.
X.7			<u>D. Fachbereich Flurneuordnung:</u> –	Wird zur Kenntnis genommen.
X.8			<u>E. Fachbereich Vermessung & Geoinformation:</u> --	Wird zur Kenntnis genommen.
X.9			<u>F. Fachbereich Straßen</u> <i>Sachgebiet Straßen:</i> Der Lärmaktionsplan Lörrach wird zur Kenntnis genommen. Den Maßnahmen auf klassifizierten Straßen in Lörrach wird zugestimmt.	Wird zur Kenntnis genommen.
X.10			<i>Sachgebiet Verkehr</i> Da die Stadt Lörrach zuständige Straßenverkehrsbehörde ist, können die im Rahmen des Lärmaktionsplanes getroffenen straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen selbst von der Stadt geprüft und ggfs. getroffen werden.	Wird zur Kenntnis genommen.
X.11			<u>G. Fachbereich Planung & Bau:</u> -- <u>H. Gesundheit</u>	Wird zur Kenntnis genommen.
X.12			Es bestehen keine Einwände und Anmerkungen	Wird zur Kenntnis genommen.
XI.1	IHK Hochrhein-Bodensee, Konstanz	27.03.2015	Bedenken, Anregung und Begründung: Die Stadt Lörrach verfügt über günstige Bedingungen als Wirtschafts- und Wohnstandort. Diese Bedingungen gilt es weiter zu stärken. Kritisch sehen	Auch die Stadtverwaltung möchte die Stadt als Wirtschafts- und Wohnstandort stärken. Die Steigerung der Lebensqualität ist dabei ein entscheidender Faktor. Der

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XI.2			<p>wir daher Eingriffe in Verkehrsabläufe, die für den Wirtschaftsverkehr messbare Nachteile bedeuten.</p> <p>Zu den Funktionen von Hauptverkehrsachsen sowie von wichtigen Ein- und Ausfallstraßen gehört, dass der Verkehr abfließen kann. Es ist dringend zu vermeiden, dass sich durch Änderungen dieser Funktionalität</p> <ul style="list-style-type: none"> - Stauungen ergeben, 	<p>Lärmaktionsplan leistet dazu einen wesentlichen Beitrag.</p> <p>Die vorgesehenen Geschwindigkeitsreduzierungen führen nur zu sehr geringen Fahrzeitverlusten.</p> <p>Die Leistungsfähigkeit eines städtischen Straßennetzes wird von den Knotenpunkten und nicht von der gefahrenen Geschwindigkeit bestimmt.</p>
XI.3			<ul style="list-style-type: none"> - ein erhöhtes Lärm- und Emissionsaufkommen durch Brems- und Anfahrtsvorgänge anfällt, 	<p>Die Einführung von Tempo 30 führt nachweislich zu einer Verstetigung des Fahrverlaufs mit reduzierten Brems- und Beschleunigungsanteilen. Dies ist eine Schlüsselgröße für die Lärminderung. Für die Luftqualität ist Tempo 30 im Vergleich zu Tempo 50 im Mittel relativ neutral zu bewerten.</p>
XI.4			<ul style="list-style-type: none"> - oder dass sich Ausweichverkehre auf Nebenstrecken ergeben, die dann die gleichen Störfaktoren nach sich ziehen. 	<p>Im Rahmen der Abwägung wurden mögliche Verlagerungseffekte bewertet. Bei den geplanten Geschwindigkeitsbeschränkungen sind aufgrund der Netzfunktion der Straßen keine größeren Verkehrsverlagerungen zu befürchtet bzw. als unkritisch zu bewerten.</p>
XI.5			<p>Für zahlreiche Straßenabschnitte wird empfohlen, die maximal zulässige Geschwindigkeit ganztags auf 30 km/h zu reduzieren. Allerdings muss dabei beachtet werden, dass nach Realisierung der Maßnahme das entsprechende Verkehrsaufkommen noch angemessen bewältigt werden kann.</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,</i></p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XI.6			<p>Stop-and-go-Verkehr, vor allem in der Nacht, ist auch bei einer Tempo 30-Regelung eine Belastung für die Anwohner. Dieses kann nur abgestellt werden, wenn die Schaltung der Lichtsignalanlagen optimiert erfolgt („Grüne Welle“) und somit einen ruhigen Verkehrsfluss garantiert. Dieses findet im Entwurf keine Erwähnung.</p>	<p>S. 23 ff.) Eventuell vorhandene Grüne Wellen sind auf die neue Geschwindigkeitsbeschränkung einzurichten.</p>
XI.7			<p>Maßnahmen des passiven Schallschutz und Asphaltmaßnahmen stellen keine Eingriffe in die wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Prozesse dar und sind daher zu unterstützen. Sie sind, wie im Entwurf angedacht, auf ihre Wirtschaftlichkeit hin zu überprüfen. Im Entwurf wurde als Emission nur der Lärm betrachtet, auf den erhöhte Ausstoß von Feinstaub und Stickstoffoxid wird jedoch nicht eingegangen, was sich aber durch eine Temporeduzierung durchaus ergeben kann. Wir empfehlen Aussagen zu diesen anderen Emissionen.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen. 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. (vgl. Topp, Hartmut: Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen mit Wohnnutzung; Straßenverkehrstechnik Heft 1/2014, S. 23 ff.)</p>
XI.8			<p>Die Gesamtumweltbilanz sollte sich nicht dadurch verschlechtern, dass sich andere Emissionen als der Straßenverkehrslärm erhöhen oder durch Umleitungsstrecken (z.B. bedingt durch ein LKW-Nachfahrverbot) die gesamte Lärmbilanz gleich bleibt. Dieses kann zu einem Zielkonflikt führen, wenn die Stadt Lörrach eine Klimaneutralität der gesamte Stadtgesellschaft anstrebt.</p>	<p>Wurde in der Abwägung berücksichtigt.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung	
XII.1	BUND Lörrach-Weil	30.04.2015	Im Rahmen der Bürgerbeteiligung zum Lärmaktionsplan möchte ich im Rahmen meiner Mitarbeit bei der Bürger-Aktionsplattform „Klimafreunde Lörrach“ folgende Anregungen und Bedenken zum vorliegenden Entwurf bei der Stadt Lörrach schriftlich einbringen:		
			Stufenweise Einführung einer flächendeckenden Tempo 30 Zone innerorts bis 2025		Eine flächendeckende Einführung von Tempo 30 ist nach StVO nicht zugelassen.
XII.2			Hieraus ergeben sich folgende Vorteile:		
			Lärmreduzierung: Tempo 30 innerorts senkt den Verkehrslärm um 3 bis 4 Dezibel (dbA) gegenüber Tempo 50. Das entspricht einer Halbierung des wahrgenommenen Lärms - eine deutliche Erleichterung. Diese Lärmreduzierung führt zu einer Verringerung der Gesundheitsbelastung der Lörracher Bevölkerung. Lärm macht krank: in Europa erkranken durch Verkehrslärm jährlich durchschnittlich 245.000 Menschen an Herz-Kreislauf-Erkrankungen und es gibt über 50.000 Menschen durch Verkehrslärm verursachte Todesfälle. Eine flächendeckende Einführung von Tempo 30 reduziert die Lärmbelastung in Lörrach spürbar und verringert das Risiko verkehrslärmbedingter Erkrankungen und Todesfälle.	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.	
XII.3			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 Unfallfolgen leichter. Bundes und Europaweite Untersuchungen haben gezeigt,	Bei der Einführung von Tempo 30 sind die gesetzlichen Voraussetzungen für jeden Straßenabschnitt neu zu prüfen. Oftmals missachten allerdings Gesetze und Verordnungen die Erkenntnisse der Lärmwirkungsfor-schung. 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.	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XII.4			<p>dass in einer Tempo 30 Zone die die Zahl der Unfälle zwischen 10-25% reduziert wird.</p> <p>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 Beschleunigungsmanövern 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 viele attraktiver. Bundes- und Europaweite Untersuchungen zeigen, dass bei Einführung von Tempo 30</p> <ul style="list-style-type: none"> - ca. 12% weniger Treibstoff verbraucht und damit der Ausstoß klimaschädlicher CO₂-Emissionen entsprechend reduziert wird, - der Ausstoß von klima- und gesundheitsschädlichen NO_x Emissionen um bis zu 24% reduziert wird, - die Luftbelastung an gesundheitsschädlichem Feinstaub um ca. 6% reduziert wird, - die Luftbelastung an Stickstoffdioxid (NO₂) um ca. 10% reduziert wird, - die Luftbelastung an gesundheitsschädlichem Ruß-Partikel (PM₁₀) um bis zu 20% reduziert wird 	<p>Wird zur Kenntnis genommen. Die Lärmaktionsplanung kann Aspekte der Luftreinhaltung nur als Synergieeffekte von Lärminderungsmaßnahmen berücksichtigen.</p>
XII.5			<p>Die schrittweise Einführung eines flächendeckenden Tempo 30 Limits sollte mit folgenden Zwischenschritten per Stadtratsbeschluss beschlossen werden:</p> <p>50% aller innerörtlichen Straßen bis 2018 75% aller innerörtlichen Straßen bis 2021</p>	<p>Eine flächendeckende Einführung von Tempo 30 ist in Lörrach derzeit nicht vorgesehen und aus rechtlichen Gründen nicht möglich.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XII.6			100% aller innerörtlichen Straßen bis 2025 Eine schrittweise Einführung des flächendeckenden Tempo 30 innerorts in Lörrach gibt den zuständigen politischen Gremien und Verwaltungen die zur Planung und Umsetzung notwendigen Zeiträume zur Einführung. Gleichzeitig kann die Öffentlichkeit frühzeitig informiert und die notwendige politische Akzeptanz geschaffen werden.	Wird zur Kenntnis genommen.
XII.7			Außer der innerörtlichen Lärmreduzierung des wahrgenommenen Verkehrslärms um die Hälfte, der erheblichen Verringerung von gesundheitsgefährlichen Luftschadstoffen, der damit zusammenhängenden Verbesserung der Lebensqualität und Verringerung von Gesundheitsrisiken wird auch der Verkehrsfluss verbessert und verringern sich Unfall- und Gesundheitsrisiken im Straßenverkehr. Mit einer einzigen Maßnahme können also nicht nur auf einen Umweltindikator (Lärm) beschränkte Verbesserungen herbeigeführt werden, sondern mehrere sektorale Umwelt-, Gesundheits- und Lebensqualitätsziele in Lörrach erreicht werden.	Es wird auf die Wertung XII.2 bis XII.4 verwiesen.
XII.8			Aus unserer Sicht besonders signifikant erscheint uns die Verbindung mit den querschnittsübergreifenden kommunalen Klimaschutzziele. Der Verkehr ist in Lörrach für etwas weniger als ein Drittel der klimaschädlichen CO ₂ -Emissionen verantwortlich, die Sektoren Haushalte und Wirtschaft jeweils etwas über ein Drittel. Während die CO ₂ Emissionen in den Sektoren Wirtschaft im Zeitraum 2005 bis 2012 um 15% (26.600 Tonnen) und im Sektor Haushalte gar um 29% (43.600 Tonnen) reduziert	Wird zur Kenntnis genommen. Die Lärmaktionsplanung kann Aspekte der Luftreinhaltung nur als Synergieeffekte von Lärminderungsmaßnahmen berücksichtigen.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XII.9			<p>werden konnten werden konnten, sind die klimaschädlichen CO2 Emissionen im Verkehr im Zeitraum 1990 bis 2012 um 17% (20.000 Tonnen) angestiegen. Der Verkehr frisst 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 im Verkehrssektor 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 für einen wirksamen Beitrag, die CO2 Emissionen im Verkehrssektor zu reduzieren. Die fossilen Treibstoffe Benzin und 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 Fahrzeugneukauf beeinflussen und keinen Umweltafgaben 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 flächen- deckende Einführung von Tempo 30 innerorts im „Weißbuch für einen wettbewerbsfähigen und nach- haltigen Verkehrssektor“ gefordert hat. Derzeit ba- sieren 94% aller Transporte in der EU auf fossilen Brennstoffen - das ist schon aus Gründen der Im-</p>	Wird zur Kenntnis genommen.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XII.10			<p>portabhängigkeit im Zeitalter 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 ist durch folgende Maßnahmen zu flankieren, die ebenfalls klima- und lärmrelevant sind:</p> <p>1. Ausbau des Fuß- und Radwegeverkehrs</p>	<p>Den Hinweis zur Radverkehrsplanung wird in den städtischen Überlegungen zur Gesamtradwegeplanung weiter diskutiert.</p>
XII.11			<p>2. Verbesserung des modalen Splits 3. 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>
XII.12			<p>4. Schrittweiser städtebaulicher Umbau (funktionale räumliche Integration anstatt räumliche Trennung zur Verkehrsvermeidung)</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
XII.13			<p>5. Förderung von Elektromobilität</p>	<p>Mit zunehmender E-Mobilität ist nur eine minimale</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XII.14			6. Verkehrserziehung als Bestandteil von Bildung für nachhaltige Entwicklung und Klimaschutz in Schulen und Bildungseinrichtungen	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. Darüber hinaus fördert die Stadt Lörrach die E-Mobilität mit verschiedenen Projekten. Verkehrserziehung wird bereits heute in den Schulen praktiziert.
XII.15			7. Jährliche Durchführung von Flüsterdemos (Klimafreunde Lörrach, IG Velo, BUND u.a. Klimaschutzakteure)	Wird zur Kenntnis genommen.
XII.16			8. Parkraumbewirtschaftung 9. Bau von Parkhäusern in der Innenstadt (Verlagerung des Parkraums auf Straßen in Parkhäuser mit dem Ziel, dass die Entfernung und Kosten eines Parkhaus äquivalent zur Entfernung zur nächsten ÖPNV Haltestelle sind, so dass die „antizipierten“ Vorteile des motorisierten Individualverkehrs graduell abgebaut werden).	Wird zur Kenntnis genommen. In Lörrach existiert ein Konzept zur Parkraumbewirtschaftung.