

Beraten.
Planen.
Steuern.

RAPP



Stadt Zell im Wiesental

Lärmaktionsplan

Bericht zur förmlichen Beteiligung

21. April 2017

Bericht-Nr. 2067.191 / ScC

Änderungsnachweis

Version	Datum	Status/Änderung/Bemerkung	Name
1.0	14.03.2017	Erstellung	Carina Schulz Wolfgang Wahl
2.0	21.04.2017	Ergänzung Kapitel 12.1 und Kapitel 13 nach Beschluss TUA vom 05.04.2017	Carina Schulz

Verteiler dieser Version

Firma	Name	Anzahl/Form
Stadt Zell im Wiesental	Hr. Uwe Holzreiter et al.	PDF

Projektleitung und Sachbearbeitung

Name	E-Mail	Telefon
Wolfgang Wahl, Dipl.-Ing.	wolfgang.wahl@rapp.ch	+49 (0)761 217 717 31
Carina Schulz, Dipl.-Verkehrswirtin	carina.schulz@rapp.ch	+49 (0)761 217 717 33
Gabriele Schulze, Dipl.-Ing.	info@schulze-verkehrsplanungen.de	+49 (0)7544 913 198

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	6
1.1 Was ist Lärm?	6
1.2 Welche Lärmquellen sind problematisch?	7
1.3 Wahrnehmung von Lärm	7
1.4 Was ist dB(A)?	8
1.5 Auswirkungen auf die Gesundheit und die Gesellschaft	9
2. Rechtliche Grundlagen der Lärmaktionsplanung	10
2.1 Die EG-Umgebungslärmrichtlinie	10
2.1.1 Geltungsbereich und Ziele – Bekämpfung von „Umgebungslärm“!	10
2.1.2 Managementansatz – Lärminderung ohne Lärmgrenzwerte	11
2.1.3 Lärmaktionsplanung und Öffentlichkeit	11
2.2 Umsetzung in deutsches Recht	11
2.2.1 Die zwei Ebenen der Lärminderungsplanung	12
2.2.2 Planungsauftrag: „Regelung“ von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen	13
2.2.3 Planungsinstrumente	13
2.2.4 Planinhalte und Plangestaltung	14
2.3 Rechtliche Grundlagen zur Umsetzung und Bindungswirkung	14
2.3.1 Maßnahmen ohne planungsrechtliche Qualität	14
2.3.2 Planungsrechtliche Festlegungen	16
3. Hinweise des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur	17
3.1 Umgang mit der Lärmkartierung	17
3.2 Planungspflicht und Planungsumfang	18
3.3 Lärmaktionspläne für die Hauptbahnstrecken des Bundes	19
4. Auslösewerte	20
4.1 Keine verbindlichen Auslösewerte nach UmgebungslärmRL / BImSchG	20
4.2 65/55 dB(A) als Auslösewerte	20
5. Grundlagen zur Lärmberechnung und zur Ermittlung der Betroffenenheiten	21
5.1 Berechnung statt Messung	21
5.2 Berechnungsmethoden und Lärmindizes	21
5.3 Ermittlung der Betroffenenheiten	22
6. Verfahrensablauf	24
6.1 Das Verfahren zur Aufstellung eines Lärmaktionsplans	24
6.2 Die Verfahrensschritte in der Stadt Zell im Wiesental	24
7. Erfassung des Sachverhaltes	25
7.1 Übersicht über die Region und das Gemarkungsgebiet	25
7.2 Pflichtkartierung	26
7.3 Ergänzende freiwillige Kartierung	27
7.4 Verkehrliche Grundlagen	27
7.5 Ergebnisse der Lärmkartierung	29
7.6 Hauptbelastungsbereiche	30
7.6.1 Hauptbelastungsbereich B 317-1 Zell Süd	33

7.6.2	Hauptbelastungsbereich B 317-1 Zell Nord	34
7.6.3	Hauptbelastungsbereich B 317-1 Atzenbach	35
7.6.4	Hauptbelastungsbereich B 317-1/2 Mambach	36
7.6.5	Hauptbelastungsbereich B 317-2 Mühlschau	37
7.6.6	Hauptbelastungsbereich L 140-1/2 Zell	38
7.6.7	Weitere Lärmprobleme	39
7.7	Bereits durchgeführte oder geplante Lärmschutzmaßnahmen	39
7.7.1	Aktive Lärmschutzmaßnahmen	39
7.7.2	Planerisch organisatorische Lärmschutzmaßnahmen	40
7.7.3	Passive Lärmschutzmaßnahmen	40
7.7.4	Sonstiges	40
7.7.5	Künftige Entwicklung und konkrete zukünftige Planungen	40
7.8	Ruhige Gebiete	40
8.	Grundsätzlich mögliche Maßnahmen zur Lärminderung	41
8.1	Baulicher Lärmschutz	42
8.2	Steuerung des Verkehrs	43
8.3	Einsatz und Förderung lärmarmen Verkehrsmittel	44
8.4	Stadt- und Verkehrsplanung	44
9.	Bewertungsgrundsätze	45
9.1	Lärmschutzkonzept	46
9.2	Bewertung der Maßnahmen im Hinblick auf das Planungsziel	46
9.3	Bewertung der Maßnahmen im Hinblick auf weitere Belange	46
9.3.1	Mittelbare positive Wirkungen	46
9.3.2	Mittelbare negative Wirkungen	48
10.	Abwägungsgrundsätze	49
10.1	Allgemeine Abwägungsgrundsätze	49
10.2	Geschwindigkeitsbeschränkungen	49
11.	Wirkungsanalyse der Lärmschutzmaßnahme	51
12.	Abwägung und Auswahl der Maßnahmen	54
12.1	Geschwindigkeitsbeschränkung	54
12.2	Lärmoptimierter Asphalt	55
12.3	Passive Lärmschutzmaßnahmen	56
12.4	Weitere Maßnahmen zur Lärminderung	58
13.	Maßnahmen	59
Tabellenverzeichnis		
Tabelle 1: Verkehrsbelastungen LAP Zell im Wiesental		28
Tabelle 2: Emissionspegel der kartierten Strecken		28
Tabelle 3: Betroffenheiten VBEB nach Rechengebieten		31
Tabelle 4: Betroffene Einwohner nach Rechengebieten.....		32
Tabelle 5: Vergleich der Betroffenheiten		32
Tabelle 6: Ermittelte Hauptbelastungsbereiche.....		32

Tabelle 7: Anzahl der betroffenen Wohngebäude, B 317-1 Zell Süd	33
Tabelle 8: Anzahl der betroffenen Wohngebäude, B 317-1 Zell Nord	34
Tabelle 9: Anzahl der betroffenen Wohngebäude, B 317-1 Atzenbach	35
Tabelle 10: Anzahl der betroffenen Wohngebäude, B 317-1/2 Mambach.....	36
Tabelle 11: Anzahl der betroffenen Wohngebäude, B 317-2 Mühlschau	37
Tabelle 12: Anzahl der betroffenen Wohngebäude, L 140-1/2 Zell	38
Tabelle 13: Ergebnis Wirkungsanalyse 30 km/h ganztags, B 317 Atzenbach	52
Tabelle 14: B 317 Atzenbach, Lärminderungspotential Geschwindigkeitsbeschränkung	53
Tabelle 15: Auslösewerte für die Lärmsanierung in der Baulast des Bundes und des Landes	56
Tabelle 16: Belastete Einzelgebäude, außerhalb B 317 Atzenbach	57

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Übersicht über die Region Hochrhein-Bodensee; freier Maßstab.....	25
Abbildung 2: Lärmkartierung Zell im Wiesental, Hauptverkehrsstraßen (LUBW 2012)	26
Abbildung 3: Kartierungsumfang	27
Abbildung 4: Auszug Rasterlärmkarte	29
Abbildung 5: Auszug Gebäudelärmkarte.....	29
Abbildung 6: Lärmkartierung, Übersicht der Rechengebiete	30
Abbildung 7: Hauptbelastungsbereich B 317-1 Zell Süd.....	33
Abbildung 8: Hauptbelastungsbereich B 317-1 Zell Nord	34
Abbildung 9: Hauptbelastungsbereich B 317-1 Atzenbach.....	35
Abbildung 10: Hauptbelastungsbereich B 317-1/2 Mambach	36
Abbildung 11: Hauptbelastungsbereich B 317-2 Mühlschau.....	37
Abbildung 12: Hauptbelastungsbereich L 140-1/2 Zell	38
Abbildung 13: Bahnübergang B 317, Höhe Sportplatz	39
Abbildung 14: Überschreitung nächtlicher Lärmpegel (60 dB(A)).....	52
Abbildung 15: Ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung B 317 Atzenbach	55

Beilagenverzeichnis

Anlage 1:	Rasterlärmkarte L_{DEN}
Anlage 2:	Rasterlärmkarte L_{Night}
Anlage 3:	Gebäudelärmkarte L_{DEN}
Anlage 4:	Gebäudelärmkarte L_{Night}
Anlage 5:	Wertung der Stellungnahmen aus dem Frühzeitigen Beteiligungsverfahren
Anlage 6:	Gebäudelärmkarte für den Zeitbereich Tag
Anlage 7:	Gebäudelärmkarte für den Zeitbereich Nacht
Anlage 8:	Differenzkarte ohne/mit 30 km/h für den Zeitbereich Tag und Gebäudelärmkarte mit 30 km/h für den Zeitbereich Tag
Anlage 9:	Differenzkarte ohne/mit 30 km/h für den Zeitbereich Nacht und Gebäudelärmkarte mit 30 km/h für den Zeitbereich Nacht

1. Einleitung

Lärm zählt zu den größten Umweltproblemen in unserer Gesellschaft, wobei der Straßenverkehr die bedeutendste Belastungsquelle darstellt. Lärm ist auch ein Gesundheitsrisiko – Lärm kann krank machen! Lärm mindert die Arbeitsleistung und das Wohlbefinden von Menschen, entwertet Immobilien, reduziert die Einnahmen von Kommunen und verursacht allein in Deutschland jährlich mehrere Milliarden Euro Folgekosten.

Die Lärmaktionsplanung ist ein in §§ 47a ff. Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) normiertes Instrument zur Regelung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen. Dieses Instrument geht auf die EG-Umgebungslärmrichtlinie¹ zurück. Die Bürgerinnen und Bürger sowie die Verwaltung sollen über Lärmprobleme und Lärmauswirkungen in der jeweiligen Stadt oder Gemeinde unterrichtet und für die daraus folgenden Konflikte sensibilisiert werden. Zugleich muss die für die Planaufstellung zuständige Kommune ein Konzept vorlegen, wie sie die Lärmprobleme und -konflikte bewältigen und lösen will.

Durch Zell im Wiesental führt die B 317, eine Hauptverkehrsstraße mit einer Verkehrsbelastung über dem Schwellenwert der zweiten Stufe der Lärmkartierung (8.200 Kfz/24h, § 47b Nr. 3 BImSchG). Die Gemeinde ist daher zur Erstellung eines Lärmaktionsplans gesetzlich verpflichtet. Für die B 317 wie auch weitere, freiwillig kartierte Verkehrswege werden mögliche Maßnahmen zur Minderung der Lärmbelastungen untersucht.

Eine Voraussetzung, um diese Aufgaben zielführend bewältigen zu können, ist das Grundwissen über das Alltagsphänomen „Lärm“. Diese Informationen sind gerade in der Öffentlichkeitsbeteiligung besonders wichtig, um den Bürgerinnen und Bürgern das Mitwirken an der Lärmaktionsplanung zu erleichtern.

1.1 Was ist Lärm?

Lärm sind Schallereignisse, die durch ihre Lautstärke und Struktur für den Menschen und die Umwelt gesundheitsschädigend, störend oder belastend wirken. Lärm entsteht also dort, wo physikalische Schallwellen auf einen Betroffenen einwirken und bei ihm negative Folgen auslösen.

Der Lärm zählt zu den sog. Umwelteinwirkungen. Wichtig für das Verständnis der Lärmwirkungen ist die Unterscheidung zwischen „Emission“ und „Immission“:

- Die Emission bezeichnet den von einer Schallquelle ausgehenden Schall.
- Die Immission bezeichnet den Schall, der den Menschen erreicht und von ihm als Lärm wahrgenommen und empfunden wird.

¹ Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (ABl. L 189 vom 28.07.2002, S. 12); zuletzt geändert durch Verordnung (EG) Nr. 1137/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2008 (ABl. L 311 vom 21.11.2008, S. 1).

Die Lärmaktionsplanung hat den sog. Umgebungslärm zum Gegenstand. Umgebungslärm wird definiert als „unerwünschte oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten (...) ausgeht“ (Art. 3 lit. a UmgebungslärmRL).

1.2 Welche Lärmquellen sind problematisch?

Der motorisierte Straßenverkehr ist in Deutschland die Hauptlärmquelle. Dort wo es Schienen- oder Flugverkehrslärm gibt, können diese Lärmquellen den Straßenverkehr häufig überlagern. Die sehr vernetzte Straßeninfrastruktur und die hohe motorisierte Mobilität des Einzelnen führen aber dazu, dass sich die meisten Lärmbetroffenen von Straßenverkehrslärm belästigt oder gestört fühlen. Auch in Zell im Wiesental ist der Straßenverkehrslärm die Hauptlärmquelle.

Der Straßenverkehr ist keine homogene Schallquelle. Es gibt verschiedene Schallquellen, deren Einfluss auf das Gesamtgeräusch von den gefahrenen Geschwindigkeiten abhängt.

- Die Motor- und Getriebegeräusche sind vor allem im innerörtlichen „stop-and-go“ Verkehr im unteren Geschwindigkeitsbereich dominierend. Dabei kommt es natürlich auf die Besonderheiten des einzelnen Fahrzeugs an (Motorisierung, Abschirmung des Motorblocks, Alter des Kfz usw.).
- Die Abrollgeräusche der Reifen auf dem Fahrbahnbelag sind ungefähr ab 30 km/h für den wahrgenommenen Fahrzeuglärm verantwortlich.
- Aerodynamische Geräusche („Rauschen“ der Autobahn oder der Schnellstraße) entstehen durch die Verwirbelung abreißender Luftströme. Sie dominieren den Fahrzeuglärm bei Geschwindigkeiten von über 100 km/h.

Wesentliche Verursacher des Straßenlärms sind Lkw und Motorräder. Lkw verursachen bei 50 km/h etwa so viel Lärm wie zwanzig Pkw. Der Lärm von Motorrädern wird belastender als die Geräusche schwerer Lkw empfunden.

Neben dem Straßenverkehrslärm ist die Stadt Zell im Wiesental auch vom Schienenverkehrslärm betroffen: Sie liegt an der Wiesentalbahn (Basel – Zell im Wiesental), welche eine Streckenbelastung unterhalb des Schwellenwertes der zweiten Stufe der Lärmkartierung (30.000 Züge/Jahr, § 47b Nr. 4 BImSchG) aufweist. Eine Verpflichtung auch den Schienenverkehrslärm in den Lärmaktionsplan einzubeziehen besteht deshalb nicht (vgl. Kapitel 7.2).

1.3 Wahrnehmung von Lärm

Bei der Wahrnehmung von Schall ist zwischen physikalischen Faktoren der Schallquelle und der Schallausbreitung einerseits und den subjektiven Faktoren der Wahrnehmung durch den jeweiligen Betroffenen zu differenzieren. Als Lärm werden Schallereignisse bezeichnet, die subjektiv als störend empfunden werden. Lärm ist also unerwünschter Schall, der das physische, psychische und soziale Wohlbefinden der Menschen erheblich beeinträchtigen kann.

Physikalische Wirkfaktoren der Lärmwahrnehmung sind:

- der Schalldruck,
- die Tonhöhe (hohe Töne werden in der Regel als unangenehmer empfunden als tiefe Töne),
- die Tonhaltigkeit (einzelne tonale Komponenten des Schalls erhöhen die wahrgenommene Lautstärke) und
- die Impulshaftigkeit (Geräusche mit starken Schwankungen werden als unangenehmer empfunden als Geräusche mit konstanter oder gleichmäßiger Lautstärke).

Subjektive Wirkfaktoren der Lärmwahrnehmung und der Bewertung als störend oder belästigend sind u. a.:

- die Sichtbarkeit der Lärmquelle (eine nicht sichtbare Lärmquelle wird als weniger störend empfunden als eine sichtbare Lärmquelle, obwohl der Lärmpegel identisch ist),
- die Beziehung zur Lärmquelle (hat der Betroffene – warum auch immer – ein positives Verhältnis zur Schallquelle, empfindet er den Schall als weniger störend) und
- das Gefühl der Ohnmacht (die Empfindung als störend steigt mit dem Maß, wie der Betroffene das Gefühl hat, ohnehin nichts gegen den Lärm ausrichten zu können).

1.4 Was ist dB(A)?

Die Wahrnehmung von Lärm hängt zudem maßgeblich von der Leistungsfähigkeit des menschlichen Hörempfindens ab. Das menschliche Hörempfinden folgt eigenen Gesetzmäßigkeiten und ist begrenzt. Die lineare Zunahme der menschlichen Hörempfindung entspricht am besten dem logarithmischen Anstieg des Schalldrucks. Zur Beschreibung des Maßes des menschlich wahrnehmbaren Schalls wird daher in der Akustik regelmäßig ein sog. logarithmisches Relativmaß herangezogen: der Schalldruckpegel. Er wird in der Einheit Dezibel = dB(A) angegeben. Der Zusatz (A) bringt zum Ausdruck, dass es sich um eine dem menschlichen Hörempfinden angepasste Bewertung handelt.

Das logarithmische Maß des Schalldrucks zwingt bei der Untersuchung und Bewertung von Lärmbelastungen eine sog. energetische Addition bzw. Subtraktion vorzunehmen, die eigenen „Rechenregeln“ folgt. Die Verdopplung der Anzahl der Schallquellen von gleicher Intensität führt immer zu einer Steigerung des Schalldruckpegels um 3 dB(A). Eine Halbierung der Anzahl gleich intensiver Schallquellen führt stets nur zu einer Reduzierung um 3 dB(A). Zwei Beispiele:

- Wirken zwei Schallquellen von je 50 dB(A) auf einen Immissionsort ein, so steigt der Schalldruckpegel am Immissionsort um 3 dB(A) auf 53 dB(A).
- Gelingt es, die Verkehrsmenge auf einer Durchgangsstraße zu halbieren, wird die Lärmbelastung um 3 dB(A) sinken.

Die Wahrnehmung des Lärms verdoppelt bzw. halbiert sich jedoch nicht mit einem Anstieg bzw. mit einem Absinken der Lärmbelastung um 3 dB(A). Eine Schallpegeldifferenz von 3 dB(A) ist für den Menschen als Unterschied in der Lautstärke wahrnehmbar. Eine Verdopplung bzw. Halbierung der wahrgenommenen Lautstärke erfolgt erst bei einer Pegeldifferenz von 10 dB(A). Dies entspricht z.B. einer Verzehnfachung des Verkehrsaufkommens oder einer Verringerung des Verkehrs auf 1/10 der ursprünglichen Verkehrsbelastung. Diese Wirkefekte sind von verkehrsplanerischen Maßnahmen in der Lärmaktionsplanung nur selten zu erwarten. Nur bauliche Lärmschutzmaßnahmen an der Lärmquelle sind in der Lage, solche Pegelminderungen zu erreichen.

1.5 Auswirkungen auf die Gesundheit und die Gesellschaft

Schall, der als Lärm empfunden wird, kann nicht nur belästigend wirken. Er kann auch konkrete gesundheitsschädliche Folgen haben. Lärm erschwert oder unterbindet die zwischenmenschliche Kommunikation. Lärm kann die Konzentration beeinträchtigen. Und Lärm kann vor allem Ärger, Stress sowie Schlafstörungen und -losigkeit bei den Betroffenen auslösen. Dabei kann Lärm aber auch auf den menschlichen Organismus einwirken, ohne dass dies dem Betroffenen bewusst wird. Das vegetative Nervensystem reagiert immer auf Lärm, gleichgültig, ob der Betroffene schläft oder sich subjektiv an die Lärmkulisse gewöhnt hat. Eine organische Gewöhnung an Lärm tritt nicht ein.

Die Hauptlärmquelle, der Straßenverkehr, ist ein gesamtgesellschaftliches Phänomen und Problem. Die Flächen für entlastende Infrastrukturmaßnahmen (Umgehungsstraßen) sind begrenzt, die finanziellen Mittel sind beschränkt. Zugleich ist die individuelle motorisierte Mobilität zur wirtschaftlichen Existenzvoraussetzung und zum Ausdruck persönlicher Freiheit geworden. Die Mobilität ist gestiegen und mit ihr die Anzahl der zugelassenen Kraftfahrzeuge. Wer sich dem Lärm einer Stadt durch einen Umzug in ländliche Gegenden entziehen will, wird unmittelbar selbst Teil des Lärmproblems, wenn er den Weg in die Stadt (zum Arbeitsplatz) mit dem eigenen Kfz zurücklegen muss. Erforderlich ist daher ein intelligenter, nachhaltiger und verantwortungsbewusster Umgang mit der bestehenden Infrastruktur unter dem Gesichtspunkt „Lärm“.

Die Lärmwirkungsforschung hat gesundheitliche Gefahren durch längerfristige Lärmbelastung für einen durchschnittlichen Lärmpegel von 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht nachgewiesen. Detaillierte Ausführungen finden sich z.B. auf dem Internetauftritt des Umweltbundesamtes (UBA): <http://www.umweltbundesamt.de/verkehr/laerm/strassen-und-schiennen-verkehr.htm>².

² letzter Zugriff am 08.03.2017.

2. Rechtliche Grundlagen der Lärmaktionsplanung

Die Lärmaktionsplanung ist in den §§ 47a ff. BImSchG geregelt, die auf die EG-Umgebungslärmrichtlinie zurückgehen.

2.1 Die EG-Umgebungslärmrichtlinie

Aufgrund der europaweiten Lärmproblematik und der davon ausgehenden, großen Gesundheitsbelastung vieler Menschen verabschiedete die Europäische Gemeinschaft (seit dem Vertrag von Lissabon: Europäische Union) im Jahr 2002 die Umgebungslärmrichtlinie (UmgebungslärmRL). Als Richtlinie hat sie unmittelbare Bindungswirkung nur gegenüber den einzelnen Mitgliedstaaten, die ihrerseits die Richtlinie zielkonform in eigenes Recht umsetzen müssen. Deutsche Rechtsvorschriften, die eine Richtlinie umsetzen oder im Zusammenhang mit der Anwendung des deutschen Umsetzungsrechts stehen, sind so auszulegen und anzuwenden, dass die Ziele der Richtlinie möglichst erreicht werden. Stehen nationale Umsetzungsgesetze im Widerspruch zu ihrer Richtlinie, kann es sogar zu einem Anwendungsverbot kommen.

Die Europäische Kommission kontrolliert die Umsetzung der UmgebungslärmRL. Gegenstand der Kontrolle ist, ob überhaupt Lärmaktionspläne aufgestellt werden und ob diese auch effektiv sind - insbesondere, ob sie umgesetzt werden.

2.1.1 Geltungsbereich und Ziele – Bekämpfung von „Umgebungslärm“!

Der Geltungsbereich der Richtlinie umfasst den Umgebungslärm.

Umgebungslärm sind „unerwünschte oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten (...) ausgeht“;

so Art. 3 lit. a UmgebungslärmRL. Im Zentrum der Richtlinie steht der Mensch, auf den der Lärm einwirkt (akzeptorbezogener Ansatz).

Die Lärmaktionsplanung soll schädliche Auswirkungen und Belästigungen durch Umgebungslärm verhindern, ihnen vorbeugen oder sie mindern (Art. 1 Abs. 1 UmgebungslärmRL). Hierzu sollen schrittweise folgende Maßnahmen durchgeführt werden:

- Ermittlung der örtlichen Belastung durch Umgebungslärm anhand von Lärmkarten,
- Sicherstellung der Information der Öffentlichkeit über Umgebungslärm und seine Auswirkungen,
- Aufstellung von Lärmaktionsplänen mit dem Ziel, den Umgebungslärm so weit erforderlich zu verhindern und zu mindern und eine zufrieden stellende Umweltqualität zu erhalten.

Darüber hinaus sollen auch „ruhige Gebiete“ festgelegt und vor der Zunahme der Belastung durch Umgebungslärm geschützt werden (Art. 2 Abs. 1 UmgebungslärmRL).

Die Lärmaktionsplanung soll Planungsziele formulieren und Maßnahmen festlegen, mit denen die Ziele zukünftig kurz-, mittel- oder langfristig erreicht werden können.

Nach Art. 8 Abs. 5 UmgebungslärmRL muss der Lärmaktionsplan spätestens alle fünf Jahre nach dem Planungsbeschluss fortgeschrieben werden. Eine Fortschreibung kann aber auch schon früher erforderlich werden, wenn sich eine bedeutsame Entwicklung abzeichnet, die sich auf die bestehende Lärmsituation auswirkt.

2.1.2 Managementansatz – Lärminderung ohne Lärmgrenzwerte

Unter Grenzwerten versteht man Schallpegelwerte, die an einem bestimmten Ort während einer bestimmten Zeit nicht überschritten werden dürfen. Weder die UmgebungslärmRL noch das Bundes-Immissionsschutzgesetz formulieren Grenzwerte für die Lärmaktionsplanung. Dies beruht auf dem umfassenden *Managementansatz* der Lärmaktionsplanung. Es sollen nicht nur – wie im klassischen deutschen Ordnungs- und Gefahrenabwehrrecht – Gefahren durch schädlichen Lärm abgewehrt, sondern Lärmprobleme und -auswirkungen umfassend geregelt werden. Die UmgebungslärmRL richtet sich gegen alle „unerwünschten Geräusche“. Sie verfolgt eine lärmquellenübergreifende Schutzstrategie, die bereits unterhalb gesundheitsschädlicher oder auch nur gesundheitsgefährdender Lärmbelastungen greift.³ Ziel ist eine bessere Umweltqualität oder anders gesagt: „Es soll allgemein ruhiger werden!“

2.1.3 Lärmaktionsplanung und Öffentlichkeit

Ein zentrales Anliegen der UmgebungslärmRL ist es, die Öffentlichkeit und den einzelnen Betroffenen in die Regelung der Lärmprobleme und -auswirkungen mit einzubeziehen. Art. 8 Abs. 7 UAbs. 1 UmgebungslärmRL bestimmt:

„Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Öffentlichkeit zu Vorschlägen für Aktionspläne gehört wird, dass sie rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit erhält, an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Aktionspläne mitzuwirken, dass die Ergebnisse dieser Mitwirkung berücksichtigt werden und dass die Öffentlichkeit über die getroffenen Entscheidungen unterrichtet wird. Es sind angemessene Fristen mit einer ausreichenden Zeitspanne für jede Phase der Mitwirkung der Öffentlichkeit vorzusehen.“

Die umfassende Beteiligung der „Öffentlichkeit“ dient dazu, es zu ermöglichen, dass die planaufstellende Kommune über die Lärmbelastung vor Ort unterrichtet wird. Niemand kennt die Lärmbelastung so gut, wie die Menschen vor Ort selbst. Die Öffentlichkeitsbeteiligung kann die Erfassung von Lärmschwerpunkten und mögliche Maßnahmen zur Lärminderung zum Gegenstand haben. Die Betroffenen können häufig Lärmquellen und -ursachen mitteilen, die bei der Lärmkartierung und der Lärmpegelberechnung nicht ermittelt werden können (punktuell gesteigerte Geschwindigkeitsverstöße, lockere oder abgesenkte Kanaldeckel, Schleichwege usw.).

2.2 Umsetzung in deutsches Recht

Die Vorgaben der UmgebungslärmRL werden in Deutschland durch die §§ 47a ff. BImSchG in nationales Recht umgesetzt. Sie sind grundsätzlich für die Aufstellung und Umsetzung der

³ Vgl. BT-Drs. 15/3782, S. 15 und 28. Grenzen ergeben sich indessen zum einen aus dem begrenzten sachlichen Anwendungsbereich der UmgebungslärmRL, zum anderen aus den rechtsstaatlichen Schranken staatlicher Planung. Nach Art. 2 Abs. 2 gilt die UmgebungslärmRL weder für Lärm, der von der davon betroffenen Person selbst verursacht wird, noch für Lärm durch Tätigkeiten innerhalb von Wohnungen, Nachbarschaftslärm, Lärm am Arbeitsplatz, in Verkehrsmitteln oder Lärm, der auf militärische Tätigkeiten in militärischen Gebieten zurückzuführen ist.

Lärmaktionspläne maßgeblich. Die Lärmaktionsplanung ist ausführlich in § 47d BImSchG geregelt.

2.2.1 Die zwei Ebenen der Lärminderungsplanung

Die Lärmaktionsplanung ist Teil der Lärminderungsplanung. Die Lärminderungsplanung umfasst die Lärmkartierung (§ 47c BImSchG) und die auf den Lärmkarten aufbauende Lärmaktionsplanung (§ 47d BImSchG).

Die Lärmkartierung soll die tatsächlichen Lärmverhältnisse vor Ort aufarbeiten und darstellen. Zuständig für die Lärmkartierung in Baden-Württemberg ist mit Ausnahme der bundeseigenen Haupteisenbahnstrecken und der Ballungsräume grundsätzlich die Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz (LUBW). Für die bundeseigenen Haupteisenbahnstrecken liegt die Zuständigkeit beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA). Für die Lärmkartierung der Ballungsräume sind die jeweiligen Kommunen selbst verantwortlich.

Die Kartierungsergebnisse können auf der Homepage der LUBW⁴, des EBA⁵ sowie im Falle von Ballungsräumen bei der jeweiligen Kommune abgerufen werden. Bis zum 30.06.2012 waren von den zuständigen Behörden sämtliche Ballungsräume sowie sämtliche Hauptverkehrsstraßen⁶ und Haupteisenbahnstrecken⁷ in Lärmkarten aufzuarbeiten. Die Ergebnisse sind für den Zuständigkeitsbereich der LUBW erst seit Anfang 2013 vollständig verfügbar, für den Bereich des EBA sogar erst seit Ende 2014. Auf dieser Informationsgrundlage sind Lärmaktionspläne aufzustellen. In Baden-Württemberg sind hierfür mit Ausnahme der bundeseigenen Haupteisenbahnstrecken – nach dem Leitbild des § 47e Abs. 1 BImSchG – die Kommunen zuständig. Die Lärmaktionsplanung ist Teil der durch Art. 28 Abs. 2 GG geschützten gemeindlichen Planungshoheit.⁸ Für die bundeseigenen Haupteisenbahnstrecken liegt seit dem 01.01.2015 die Zuständigkeit beim Eisenbahn-Bundesamt.

Für sämtliche Ballungsräume sowie für sämtliche Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken (also für alle kartierten Gebiete⁹) mussten bis zum 18. Juli 2013 Lärmaktionspläne aufgestellt werden (§ 47d Abs. 1 S. 2 BImSchG). Aufgrund der Verzögerungen bei der Lärmkartierung konnte diese Frist vielfach nicht eingehalten werden. Dies befreit die betroffenen Kommunen jedoch nicht von ihrer gesetzlichen Aufstellungspflicht. Daneben bleibt es den Kommunen unbenommen, freiwillig jederzeit zu Gunsten ihrer Einwohner Lärmkartierungen in Auftrag zu geben und Lärmaktionspläne aufzustellen – auch wenn sie nicht in einem Ballungsraum und nicht an einer Hauptverkehrsstrecke liegen.

⁴ <http://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/218083/>; letzter Zugriff: 08.03.2017.

⁵ https://www.eba.bund.de/DE/HauptNavi/Umwelt/Umgebungslaermrichtlinie/Laermkartierung/laermkartierung_node.html; letzter Zugriff: 08.03.2017.

⁶ Hauptverkehrsstraßen i. S. der UmgebungslärmRL sind Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über 3. Mio. Kraftfahrzeugen pro Jahr.

⁷ Haupteisenbahnstrecken i. S. der UmgebungslärmRL sind Eisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr.

⁸ Scheidler/Tegeger, in: Feldhaus (Hrsg.), Bundesimmissionsschutzrecht, Bd. 1 – Teil II, BImSchG §§ 22 – 74, 2. Aufl., § 47e Rn. 8, Stand: Mai 2007.

⁹ Vgl. Rundschreiben des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg v. 11.10.2013 – 5-8826.15/75.

2.2.2 Planungsauftrag: „Regelung“ von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen

Der gesetzliche Auftrag der Lärmaktionsplanung ist nach § 47d Abs. 1 S. 1 BImSchG die Regelung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen vor Ort. Das Lärmmanagement steht auf zwei Säulen:

- Information und Einbindung der Öffentlichkeit und
- konkreten Lärminderungsmaßnahmen.

Bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans wird die Bevölkerung auf der Grundlage der Lärmkartierung umfassend über die Lärmsituation in ihrer Umgebung informiert. Die Bevölkerung wird in das Verfahren der Planaufstellung eingebunden (ausführlich 2.1.3, S. 11). Ein effektives Lärmmanagement setzt die Festlegung von Lärminderungsmaßnahmen voraus. Der Lärmaktionsplan muss „Aktionen“ zur Regelung der Lärmprobleme und Lärmauswirkungen vorsehen: die sog. Planungsinstrumente.

2.2.3 Planungsinstrumente

Der Anhang V der UmgebungslärmRL schreibt den Mindestinhalt eines Maßnahmenkataloges vor:

„Die zuständigen Behörden können jeweils für ihren Zuständigkeitsbereich **zum Beispiel** folgende Maßnahmen in Betracht ziehen:

- Verkehrsplanung,
- Raumordnung,
- auf die Geräuschquelle ausgerichtete technische Maßnahmen,
- Wahl von Quellen mit geringerer Lärmentwicklung,
- Verringerung der Schallübertragung,
- verordnungsrechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen oder Anreize.“

Die §§ 47a ff. BImSchG enthalten keine weitergehenden Bestimmungen zum Inhalt des Maßnahmenkataloges. Die planaufstellende Gemeinde kann sich daher grundsätzlich aller tatsächlichen und rechtlichen Instrumente bedienen, die eine Lärminderung bewirken können.¹⁰ Die gesetzliche Zuständigkeits- und Kompetenzordnung bleibt durch die planerische Gestaltungsfreiheit der Gemeinde bei der Lärmaktionsplanung unberührt. Die §§ 47d Abs. 6, 47 Abs. 6 BImSchG sehen ein Kooperationsmodell vor:

Die Maßnahmen, die Lärmaktionspläne festlegen, sind durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung nach dem BImSchG oder nach anderen Vorschriften durchzusetzen. Sind in den Lärmaktionsplänen planungsrechtliche Festlegungen vorgesehen, haben die zuständigen Planungsträger dies bei ihren Planungen zu berücksichtigen.¹¹

¹⁰ Vgl. zu den grundsätzlich möglichen Maßnahmen Kapitel 8.

¹¹ Indem § 47d Abs. 6 ausdrücklich nur auf § 47 Abs. 3 S. 2 und Abs. 6, nicht aber auf § 47 Abs. 4 verweist, muss zwischen der planaufstellenden Gemeinde und der für die Umsetzung von Maßnahmen im Straßenverkehr zuständigen Straßenbau- und Straßenverkehrsbehörde auch kein Einvernehmen – wie bei Luftreinhalteplanung – hergestellt werden. Ist eine inhaltliche Verständigung zwischen der Gemeinde und den staatlichen Fachbehörden nicht zu erreichen, hat letztlich die für die Aufstellung des Lärmaktionsplanes zuständige Gemeinde durch rechtmäßige Festlegung der Maßnahme verbindlich zu entscheiden!

2.2.4 Planinhalte und Plangestaltung

Lärmaktionsplanung ist Planung. Die planerische Gestaltungskompetenz der Gemeinde findet ihre Grenzen in der rechtlichen Bindung jeder rechtsstaatlichen Planung:

- Die Planung muss erforderlich sein;
- die Planung darf zwingendes und höherrangiges Recht nicht verletzen und
- die Festlegungen der Planung müssen das Ergebnis einer fehlerfreien planerischen Abwägung sein, wobei insbesondere das Prinzip der Verhältnismäßigkeit zu beachten ist.

2.3 Rechtliche Grundlagen zur Umsetzung und Bindungswirkung

Maßnahmen, die in einem Lärmaktionsplan durch die Gemeinde festgelegt wurden, bedürfen jeweils der Umsetzung der fachrechtlich zuständigen Behörde nach den Vorgaben des jeweils einschlägigen Fachgesetzes, §§ 47d Abs. 6, 47 Abs. 6 BImSchG („Kooperationsmodell“). Die Gemeinde kann nach dem Fachrecht auch für die Umsetzung der Maßnahmen zuständig sein – häufig werden jedoch andere Verwaltungsträger zuständig sein (Landkreis als untere Verwaltungsbehörde, Regierungspräsidium usw.).

Das einschlägige Fachrecht wird durch den Lärmaktionsplan und die §§ 47d Abs. 6, 47 Abs. 6 BImSchG überlagert und modifiziert. Der Lärmaktionsplan ist nach der Ausgestaltung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes ein (innen-)verbindlicher Plan. Der Grad der Verbindlichkeit richtet sich nach der Art der einzelnen Maßnahme und nach den verbindlichen Vorgaben des einschlägigen Fachrechts:

- Bei den Maßnahmen ist danach zu unterscheiden, ob sie planungsrechtlicher Natur sind oder nicht.
- Hinsichtlich des Fachrechts ist danach zu unterscheiden, ob es um Maßnahmen der Eingriffsverwaltung geht und ob das Fachrecht durch Gesetze (Parlamentsgesetze, Rechtsverordnungen) oder durch Verwaltungsvorschriften konkretisiert wird.

2.3.1 Maßnahmen ohne planungsrechtliche Qualität

Für Maßnahmen, die keine planungsrechtliche Qualität haben, gelten die §§ 47d Abs. 6, 47 Abs. 6 S. 1 BImSchG. Dies können z.B. verkehrsrechtliche Ge- und Verbote sein oder reales Verwaltungshandeln wie z.B. die Reparatur schadhafter Kanaldeckel oder der Austausch eines abgenutzten, lauten Fahrbahnbelages.

Nach §§ 47d Abs. 6, 47 Abs. 6 S. 1 BImSchG **sind** diese Maßnahmen durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz oder nach anderen Rechtsvorschriften **durchzusetzen**. Maßgeblich ist das jeweilige Fachgesetz, insbesondere fachgesetzliche Ermächtigungsgrundlagen für belastende Maßnahmen gegenüber den Bürgern (z.B. immissionsschutzrechtliche Verfügungen und Auflagen, ordnungsrechtliche Anordnungen, straßenverkehrsrechtliche Geschwindigkeitsbeschränkungen).

Fachrechtliche Vorprüfung bei der Maßnahmenfestlegung

Die festgelegten Maßnahmen werden durch die zuständigen Behörden umgesetzt, wenn die fachrechtlichen Tatbestandsvoraussetzungen vorliegen. In verfahrensrechtlicher Hinsicht erfordert dies, dass die zuständigen Behörden am Planaufstellungsverfahren zu beteiligen sind. Es ist jedoch nicht erforderlich, dass sie ihr Einvernehmen oder ihre Zustimmung zu

einzelnen Maßnahmen geben. Einen solchen Zustimmungsvorbehalt sieht das Gesetz für die Maßnahmenfestlegung und -umsetzung nicht vor. Die Kommune prüft ihrerseits das Vorliegen der fachrechtlichen Tatbestandsvoraussetzungen im Zuge der Festlegung der Maßnahmen im Lärmaktionsplan. Nur wenn die fachrechtlichen Voraussetzungen vorliegen, kann die Maßnahme gegenüber den Bürgern durchgesetzt werden. Welche Maßnahmen von mehreren möglichen Maßnahmen festgelegt werden, ist eine eigenständige planerische Abwägungsentscheidung der Gemeinde, wobei sie die Abwägungsvorgaben des § 47d Abs. 1 Satz 3 BImSchG zu berücksichtigen hat.

Bindung der Fachbehörden beim Vollzug des Fachrechts

Das einschlägige Fachrecht kann nicht ungeachtet des Lärmaktionsplans vollzogen werden, wenn dieser fachgesetzliche Maßnahmen rechtmäßig (also insbesondere abwägungsfehlerfrei) festgelegt hat. Der Lärmaktionsplan ist nicht bloßer Selbstzweck!

Sieht das einschlägige Fachrecht auf der Tatbestandsseite sog. unbestimmte Rechtsbegriffe vor („Gefahr“, „unzumutbar“, „ortsunüblich“), so muss der unbestimmte Rechtsbegriff im Hinblick auf das Ziel der Maßnahme – die Minderung von Umgebungslärm – unter Beachtung der Wertung des Lärmaktionsplans ausgelegt und angewendet werden. Vorgaben von Verwaltungsvorschriften können überwunden werden, da sie die Kommune im Rahmen ihrer Planung nicht binden.¹² Mit anderen Worten: In seinem Anwendungs- und Geltungsbereich bestimmt der Lärmaktionsplan was unter dem Gesichtspunkt der Verringerung des Umgebungslärms „gefährlich“, „unzumutbar“ oder „ortsunüblich“ im Sinne des jeweiligen Fachrechts ist.¹³

Eröffnet das einschlägige Fachrecht auf der Rechtsfolgenseite ein Ermessen der zuständigen Behörde, kann dieses durch die Maßnahmenfestlegung im Lärmaktionsplan eingeschränkt oder gänzlich gebunden sein.

Dies gilt, wenn die planaufstellende Kommune zugleich die sachlich zuständige Behörde für die Umsetzung der Maßnahme ist. Durch die rechtmäßige Festlegung der Maßnahme im Lärmaktionsplan hat sie sich selbst in der Ausübung ihres Ermessens gebunden. Dies gilt aber auch, wenn die sachlich zuständige Fachbehörde nicht mit der Kommune identisch ist, bei der Beteiligung Träger öffentlicher Belange jedoch eine Einigung über die Maßnahmenfestlegung getroffen wurde. Auf diese Weise kann sich die zuständige Fachbehörde ebenfalls selbst binden. Wird im Verfahren der Planaufstellung und der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange kein Konsens über eine Maßnahme gefunden, die im Ermessen der Fachbehörde steht, entfaltet die Festlegung im Lärmaktionsplan gleichwohl eine Bindungswirkung auf die Ausübung des Ermessens. Die §§ 47d Abs. 6, 47 Abs. 6 S. 1 BImSchG machen die verwaltungsinterne Verbindlichkeit des Lärmaktionsplans nicht von einem „Einvernehmen“ der zuständigen Fachbehörde abhängig. Die Festlegung des Lärmaktionsplans muss bei der Ausübung des fachrechtlich eingeräumten Ermessens hinreichend berücksichtigt werden. Nur

¹² Engel, Aktuelle Fragen des Lärmschutzes: Lärmaktionsplanung, NVwZ 2010, 1191 (1196); Jarass, BImSchG, 10. Auflage 2013, § 47d Rn. 7.

¹³ Engel, Aktuelle Fragen des Lärmschutzes: Lärmaktionsplanung, NVwZ 2010, 1191 (1195 f.); Kupfer, Lärmaktionsplanung – Effektives Instrument zum Schutz der Bevölkerung vor Umgebungslärm?, NVwZ 2012, 784 (787 f.); Berkmann, Straßenverkehrslärm im Rahmen eines (unionsrechtlichen) Lärmaktionsplans, NuR 2012, 517 (523 f.); Michler, Straßenlärminderung als kommunale (Pflicht?-)Aufgabe, BWGZ 2013, 254 (259).

wenn gewichtige andere Belange der Umsetzung der Maßnahme entgegenstehen, kann es ermessensfehlerfrei sein, die festgelegte Maßnahme nicht umzusetzen.

Soweit verwaltungsinterne Verwaltungsvorschriften (z.B. VwV-StVO) und Orientierungshilfen (Lärmschutz-Richtlinien-StV) die Auslegung und Anwendung unbestimmter Rechtsbegriffe oder die Ausübung fachgesetzlichen Ermessens betreffen, können sie die Umsetzung der fehlerfrei festgelegten Maßnahmen eines Lärmaktionsplans nicht unterbinden. Denn die Verbindlichkeit des Lärmaktionsplans ergibt sich daraus, dass sie durch bundesrechtliches Parlamentsgesetz (§§ 47d Abs. 6, 47 Abs. 6 Satz 1 BImSchG) bestimmt wird. Diese Anordnung steht über dem jeweiligen Landesrecht (Art. 31 GG: „Bundesrecht bricht Landesrecht“) und nachrangigem Bundesrecht (Rechtsverordnungen). Erst Recht kann diese Verbindlichkeit nicht durch „bloße“ Verwaltungsvorschriften, Hinweise oder Empfehlungen ohne Rechtssatzcharakter ausgehebelt werden.¹⁴

2.3.2 Planungsrechtliche Festlegungen

Für planungsrechtliche Maßnahmen hat das Bundes-Immissionsschutzgesetz keine strikte Bindung vorgesehen. Planungsrechtliche Maßnahmen können alle Arten von Planungsentscheidungen sein. Die Flächennutzungs- und Bebauungsplanung zählen hierzu ebenso wie (z.B. straßenrechtliche) Planfeststellungsbeschlüsse und nichtförmliche Planungen (z.B. kommunale Verkehrsplanung). Zu planungsrechtlichen Festlegungen mit Bezug zur Bauleitplanung weist das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur darauf hin, dass planungsrechtliche Festlegungen „bezüglich ihrer städtebaulichen Komponenten hinreichend konkret sind und ihre Umsetzung auch durch planungsrechtliche Festlegungen in der Bauleitplanung, insbesondere durch entsprechende Festsetzungen gemäß § 9 BauGB in Bebauungsplänen, erreicht werden kann.“¹⁵

Nach den §§ 47 Abs. 6, 47 Abs. 6 S. 2 BImSchG haben die zuständigen Planungsträger die planungsrechtlichen Festlegungen bei ihren Planungen zu berücksichtigen. Die planungsrechtlichen Festlegungen eines Lärmaktionsplans sind also bei anderen Planungen als gewichtige öffentliche Belange in der Abwägung zu berücksichtigen. Ist die planaufstellende Kommune selbst Trägerin der anderen, adressierten Planung (z.B. Bauleitplanung), ist im Einzelfall unter besonderen Voraussetzungen die Selbstbindung der Kommune durch den Lärmaktionsplan möglich. Im Übrigen können die planungsrechtlichen Festlegungen in der planerischen Abwägung jedoch durch andere gewichtige öffentliche Belange überwunden werden.

¹⁴ Jarass, BImSchG, 10. Auflage 2013, § 47d Rn. 7; Kupfer, Lärmaktionsplanung – Effektives Instrument zum Schutz der Bevölkerung vor Umgebungslärm?, NVwZ 2012, 784 (787 f.); Berkemann, Straßenverkehrslärm im Rahmen eines (unionsrechtlichen) Lärmaktionsplans, NuR 2012, 517 (523 f.).

¹⁵ Vgl. Rundschreiben des MVI Baden-Württemberg v. 10.09.2014 – 5-8826.15/75.

3. Hinweise des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg (MVI) hat im Jahr 2011 einen „Leitfaden zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen in interkommunaler Zusammenarbeit“ herausgegeben (abrufbar unter www.mvi.baden-wuerttemberg.de). Dieser Leitfaden behandelt die Lärmaktionsplanung an sich (methodisch und rechtlich) sowie die Vorteile und Möglichkeiten einer interkommunalen Zusammenarbeit mehrerer Kommunen bei der Aufstellung ihrer eigenen Lärmaktionspläne.

Darüber hinaus hat das MVI in den vergangenen Jahren mehrere Erlasse und Hinweise zur Lärmaktionsplanung veröffentlicht:

- Hinweise zum Verfahren zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen und zur Bindungswirkung von Lärmaktionsplänen (sog. Kooperationserlass) v. 23.03.2012 – 53-8826.15/75;
- Lärmaktionsplanung – aktuelle Informationen v. 12.04.2013 – 53-8826.15/75;
- Lärmaktionsplanung – Neuer Musterbericht und EU-Pilotverfahren v. 11.10.2013 – 53-8826.15/75.
- Lärmaktionsplanung – Hinweise zur Bauleitplanung v. 10.09.2014 – 53-8826.15/75.
- Kartierungsergebnisse und Lärmaktionsplanung der Stufe 2 an Haupteisenbahnstrecken des Bundes v. 18.03.2015 – 5-8826.15/73.
- Handlungsempfehlung für den Einsatz von lärmindernden Asphaltdecken auf Bundes- und Landesstraßen im Innerortsbereich v. 17.07.2015 – 2-3945.40/90;
- Regelung zum Verkehrslärmschutz an Straßen – Absenkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung an Landesstraßen v. 22.01.2016 – 2-3911.7/47.

3.1 Umgang mit der Lärmkartierung

Das MVI weist für den Umgang mit der Kartierung der LUBW (Hauptverkehrsstraßen und nichtbundeseigene Haupteisenbahnstrecken) darauf hin, dass die Kartierung bei der Lärmaktionsplanung zu berücksichtigen ist. Die Kommunen werden in den Informationen vom 12.04.2013 jedoch aufgefordert, die Kartierung zu ergänzen und zu verfeinern:

Es ist „Aufgabe der Lärmaktionsplanung, die Lärmkarten 2012 der LUBW zunächst auf Übereinstimmung mit dem aktuellen Stand zu überprüfen. Die zwischenzeitlich eingetretenen Veränderungen sollten im Lärmaktionsplan dargestellt werden; der weiteren Maßnahmenplanung sollten die aktuellen Verhältnisse zu Grunde gelegt werden. [...]

Für eine zielgerichtete Lärmaktionsplanung ist es durchaus erforderlich, die Lärmkartierung zu ergänzen und beispielsweise durch eine räumlich differenzierte Betroffenheitsanalyse zu verfeinern. Einzubeziehen sind hier häufig verkehrsreiche Kreis- und Gemeindestraßen oder auch lärmrelevante Straßen mit weniger als 8.200 Kfz/Tag, sowie ortsbekannte, aber nicht erfasste Lärmprobleme und Gebiete mit offensichtlicher Mehrfachbelastung.“

3.2 Planungspflicht und Planungsumfang

Zur Reichweite der gesetzlichen Planungspflicht und zum erforderlichen Planungsumfang weist das MVI in seinem Rundschreiben vom 11.10.2013 auf Folgendes hin:

„Lärmaktionspläne sind grundsätzlich für alle kartierten Gebiete aufzustellen, in denen Betroffene von Lärmbelastungen über 55 dB(A) L_{DEN} und 50 dB(A) L_{Night} ausgewiesen sind (Werte gemäß § 4 Abs. 4 Satz 1 Nr. 1 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV))

Hierbei sind auf jeden Fall die Bereiche mit Lärmbelastungen über 65 dB(A) L_{DEN} und 55 dB(A) L_{Night} zu berücksichtigen. Ergänzend ist zu prüfen, ob weitere Gebiete einzubeziehen sind, z.B. Gebiete in engem räumlichem Zusammenhang oder seit langem bekannte Lärmschwerpunkte. Vordringlicher Handlungsbedarf besteht in Bereichen mit sehr hohen Lärmbelastungen über 70 dB(A) L_{DEN} und 60 dB(A) L_{Night} .

In einfach gelagerten Fällen, wenn beispielsweise keine Betroffenen oberhalb von 65 dB(A) L_{DEN} und 55 dB(A) L_{Night} ausgewiesen sind, kann der Lärmaktionsplan mit vermindertem Aufwand erstellt werden. In bestimmten Fällen kann die Lärmaktionsplanung sogar mit der Bewertung der Lärmsituation abgeschlossen werden.“

Aus diesen Hinweisen ergibt sich für die Planungspflicht und den empfohlenen Planungsinhalt die folgende Übersicht:

Kartierte Lärmbelastung	Planungspflicht / Empfohlener Inhalt der Planung
> 55 dB(A) L_{DEN} /50 dB(A) L_{Night}	Einfache Planungspflicht , ggf. lediglich Darstellung und Bewertung der Lärmbelastung
> 65 dB(A) L_{DEN} /55 dB(A) L_{Night}	Auslöseschwelle für eine qualifizierte Planung , die auch Minderungsmaßnahmen beinhaltet
> 70 dB(A) L_{DEN} /60 dB(A) L_{Night}	Vordringlicher Handlungsbedarf

Ergab die von der LUBW durchgeführte Lärmkartierung keine Betroffenheiten oberhalb der Kartierungsgrenzen L_{DEN} 55 dB(A) bzw. L_{Night} 50 dB(A) innerhalb einer Gemeinde, kann aus Sicht des MVI auf die Aufstellung eines Lärmaktionsplanes verzichtet werden¹⁶.

Im Kooperationserlass vom 23.03.2012 weist das MVI darauf hin, dass bei Lärmpegeln über L_{DEN} 70 dB(A) oder über L_{Night} 60 dB(A) vordringlich Maßnahmen im Lärmaktionsplan festzulegen sind, um die Lärmbelastungen sowie die Anzahl der Betroffenen zu verringern. Insoweit wird häufig von sog. „Maßnahmenwerten“ gesprochen.

¹⁶ Vgl. <https://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/219362/>; letzter Zugriff: 08.03.2017.

Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen

Als (vorübergehende) wirksame Sofortmaßnahme kommen an Lärmschwerpunkten häufig straßenverkehrsrechtliche Geschwindigkeitsbeschränkungen in Betracht. Der Kooperationserlass führt zur insoweit einschlägigen Rechtsgrundlage des § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3, Abs. 9 StVO aus, dass für die fachrechtliche Vorprüfung (vgl. oben, 2.3.1) die Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) eine Orientierungshilfe geben. Die dort enthaltenen grundsätzlichen Wertungen lassen auch andere Wertungen zu, sofern sie fachlich begründet sind. Insoweit muss sich die Abwägung mit den Orientierungswerten auseinandersetzen. Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen kommen – unabhängig vom Gebietstyp – insbesondere in Betracht, wenn 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht erreicht oder überschritten werden. Aber auch unterhalb dieser Werte können straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen festgelegt werden, 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“. Werden die Werte um 3 dB(A) oder mehr überschritten, reduziert sich das Ermessen hin zur grundsätzlichen Pflicht, auf den betroffenen Straßenabschnitten straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen anzuordnen.

3.3 Lärmaktionspläne für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes

Die Lärmkartierung 2012 (zweite Stufe) der bundeseigenen Schienenwege wurde im Dezember 2014 durch das Eisenbahn-Bundesamt veröffentlicht. Seit dem 01.01.2015 ist das Eisenbahn-Bundesamt nach § 47e Abs. 4 BImSchG zuständig für die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplans für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes, soweit es um „Maßnahmen in Bundeshoheit“ geht. Dies sind Maßnahmen, die in die Verwaltungskompetenz des Bundes fallen.

Gemäß Rundschreiben des MVI vom 18.03.2015¹⁷ gilt diese Änderung der Zuständigkeit jedoch faktisch erst für die 3. Stufe der Lärmaktionsplanung im Jahr 2017/18. Für die zweite Stufe der Lärmaktionsplanung an Haupteisenbahnstraßen sind somit nach wie vor die Gemeinden zuständig. Das MVI geht daher davon aus, dass die Städte und Gemeinden die gesetzliche geforderte Lärmaktionsplanung für bundeseigene Schienenwege zeitnah angehen und zügig durchführen.

Für die Lärminderung an Schienenwegen kommen Maßnahmen zur Reduzierung des betriebsbedingten Lärms sowie planerische Festlegungen insbesondere der Bauleitplanung in Frage. Die Zuständigkeit zur Reduzierung des betriebsbedingten Lärms von Schienenwegen liegt, soweit es sich um bundeseigene Schienenwege handelt, beim Bund. Die bisherigen Erfahrungen der Lärmaktionsplanung zeigen laut MVI, dass kaum ein Einfluss auf Maßnahmen in Bundeshoheit besteht. Das MVI empfiehlt daher im Lärmaktionsplan auf die Maßnahmen des Bundes, wie Lärmabhängiges Trassenpreissystem, Umrüstung lauter Züge auf „Flüsterbremsen“ und das Lärmsanierungsprogramm einzugehen.

¹⁷ Vgl. Rundschreiben des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg v. 18.03.2015 – 5-8826.15/73

4. Auslösewerte

Die Lärmaktionsplanung rechtfertigt sich durch ihren Planungszweck: Sie wird aufgestellt, um „Lärmprobleme und Lärmauswirkungen zu regeln“. Die Stadt Zell im Wiesental stellt ihren Lärmaktionsplan auf, um die Belastung ihrer Bürgerinnen und Bürger durch den Umgebungslärm zu verringern. Hauptlärmquelle ist in Zell im Wiesental der Straßenverkehr, insbesondere auf der Bundesstraße B 317. Die „Regelung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen“ ist nur möglich, wenn feststeht, welche Bereiche darauf untersucht werden sollen, ob Lärminderungsmaßnahmen ergriffen werden.

„**Auslösewerte**“ sind Belastungsschwellen, die es dort, wo sie überschritten werden, rechtfertigen, diesen Bereich in die Lärmaktionsplanung miteinzubeziehen. Ihre Bestimmung liegt im planerischen Gestaltungsermessens der Stadt Zell im Wiesental.

4.1 Keine verbindlichen Auslösewerte nach UmgebungslärmRL / BImSchG

Weder die UmgebungslärmRL noch das Bundes-Immissionsschutzgesetz bestimmen für die Lärmaktionsplanung verbindliche Auslösewerte.¹⁸ Sie werden lediglich in § 4 Abs. 4 S. 1 Nr. 2 der 34. BImSchV thematisiert (Pflicht zur graphischen Darstellung in Lärmkarten). Ziel einer erfolgreichen Lärmaktionsplanung ist das Unterschreiten der Auslösewerte durch verkehrs- und bauplanerische, verkehrliche, organisatorische, technische, bauliche und gestalterische Maßnahmen.

4.2 65/55 dB(A) als Auslösewerte

Das zuständige Landesministerium für Verkehr und Infrastruktur veröffentlichte in einem Schreiben an die Kommunen des Landes am 23. März 2012 Hinweise zum Verfahren zur Aufstellung und zur Bindungswirkung von Lärmaktionsplänen.¹⁹ Dieser Kooperationserlass beinhaltet – gemeinsam mit dem Rundschreiben vom 11.10.2013 folgende Empfehlungen für die zu berücksichtigenden Auslösewerte gegeben:

Lärmaktionspläne sind zu erstellen

- für alle Bereiche, die von Gesetzes wegen von der LUBW kartiert wurden;
- hierbei sind auf jeden Fall alle Bereiche mit $L_{DEN} > 65 \text{ dB(A)}$ oder $L_{Night} > 55 \text{ dB(A)}$ zu berücksichtigen;
- ergänzend sind alle kartierten Bereiche darauf zu prüfen, ob diese einzubeziehen sind (z.B. Gebiete in engem räumlichem Zusammenhang oder seit langem bekannte Lärmschwerpunkte);
- ein unverhältnismäßiger Aufwand für Lärmaktionspläne für wenige Betroffene soll vermieden werden;
- die Lärmaktionsplanung soll darauf hinwirken, dass Pegel von $L_{DEN} > 65 \text{ dB(A)}$ oder $L_{Night} > 55 \text{ dB(A)}$ nach Möglichkeit unterschritten werden;
- vordringlicher Handlungsbedarf besteht in Bereichen mit sehr hohen Lärmbelastungen ($L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$ oder $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$).

¹⁸ Vgl. zu den fehlenden Grenzwerten oben, 2.1.2 (S. 11).

¹⁹ Das Rundschreiben des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg v. 11.10.2013 – 5-8826.15/75 enthält Ergänzungen und Korrekturen zum Kooperationserlass vom 23.03.2012.

Für diesen ersten Lärmaktionsplan hat sich die Stadt Zell im Wiesental entschlossen, den aktuellen Vorschlägen der Landesregierung für die Bestimmung der Auslösewerte zu folgen: L_{DEN} von 65 dB(A) und L_{Night} von 55 dB(A). Die Feinabgrenzung des Plangebiets erfolgt aufgrund einer Betrachtung der konkreten örtlichen Verhältnisse im Einzelfall. Maßgeblich können insbesondere sein die bereits gegenwärtig absehbare Entwicklungen in der näheren Zukunft, verkehrsfunktionale Beziehungen, das Verhältnis von Lärmbelastung und Betroffenenzahl auf einer bestimmten Fläche oder das Verhältnis von Aufwand und Lärminderung für eine bestimmte Maßnahme.

5. Grundlagen zur Lärmberechnung und zur Ermittlung der Betroffenheiten

In der Lärminderungsplanung (Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung) wird der Umgebungslärm berechnet, nicht gemessen.

5.1 Berechnung statt Messung

Verkehrslärm ist nach der gesetzlichen Konzeption nicht ohne Grund zu berechnen und nicht zu messen. Messungen führen häufig zu nicht repräsentativen Ergebnissen. Die Messgenauigkeit wird durch die Unwägbarkeit der Messbedingungen aufgehoben. Wind- und Wetterlagen (z.B. ist Verkehr bei nasser Fahrbahn lauter als Verkehr auf trockener Fahrbahn) können die Aussagekraft der Messergebnisse ebenso verfälschen wie Tages- und Jahreszeit (z.B. Messungen zur Urlaubszeit). Nur eine ganzjährige, flächendeckende Messung mit einheitlichen Messgeräten könnte vergleichbare und repräsentative Daten erzeugen. Dies kann aufgrund der Kosten und des Aufwandes nicht geleistet werden.

Die Berechnung der Lärmbelastung geht allgemein nicht zu Lasten der Betroffenen. Die gesetzlich vorgesehenen Berechnungsmethoden führen regelmäßig dazu, dass die berechneten Lärmimmissionen die gemessenen Werte übersteigen. Dieser Umstand verhilft den Betroffenen zu einem höheren Schutzniveau. Gleichwohl können Fälle auftreten, in denen die berechnete Belastung nicht dem subjektiven Empfinden der Betroffenen entspricht.

5.2 Berechnungsmethoden und Lärmindizes

Die Berechnung des Verkehrslärms erfolgt anhand von Computermodellen. In die Modelle fließen u.a. die Gesamtverkehrsstärke und Schwerverkehrsanteil, die Straßenoberfläche, Steigungen, die Bebauung, vorhandene Lärmschutzanlagen und die Geländetopografie ein. Die Berechnungsmethoden, die verbindlich vorgeschrieben sind, variieren je nach Art des Lärms. Anzuwenden sind daher:

- für Industrie- und Gewerbelärm die VBUI (Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm durch Industrie und Gewerbe) auf der Basis der DIN ISO 9613-2,
- für Straßenverkehrslärm die VBUS (Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen) auf der Basis der RLS-90²⁰ und
- für Schienenverkehrslärm die VBUSch (Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienenwegen) auf der Basis der Schall 03²¹.

²⁰ Der Bundesminister für Verkehr: Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS 90) – Ausgabe 1990, Berichtigter Nachdruck Februar 1992; FGSV-Verlag, Köln 1992

Die Anzahl der betroffenen Menschen wird für die Lärmkartierung auf der Grundlage der vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB) berechnet.

Bei den europäischen Berechnungsvorschriften werden als Indikator für die Belastung durch Lärm der Tag-Abend-Nacht-Lärmindex (L_{DEN})²², eine Betrachtung von 24 Stunden, und der Nachtlärmindex (L_{Night}) für die Nachtzeit herangezogen. Die mit dem L_{Night} definierte Nachtzeit ist von der Beurteilungszeit her vergleichbar mit der Nachtzeit der nationalen Regelwerke. Mit dem L_{DEN} wurde ein neuer Lärmindex eingeführt, der mit dem nach den nationalen Regelwerken errechneten Tagwert nicht vergleichbar ist. Dabei werden die drei Zeitbereiche Tag, Abend, und Nacht unterschiedlich gewichtet.

L_{DEN} : gemittelter Lärmpegel über 24 Stunden, setzt sich zusammen aus den Zeitbereichen day (6⁰⁰ bis 18⁰⁰ Uhr), evening (18⁰⁰ bis 22⁰⁰ Uhr) und night (22⁰⁰ bis 6⁰⁰ Uhr) mit einer Gewichtung für die Zeitbereiche evening (+ 5 dB(A)) und night (+ 10 dB(A)).

L_{Night} : gemittelter Lärmpegel über 8 Stunden (von 22⁰⁰ bis 6⁰⁰ Uhr)

Weitere Unterschiede bestehen darin, dass nach den EU-Verfahren keine Zu- oder Abschläge vergeben werden. So entfallen beispielsweise der in den RLS-90 beschriebene Zuschlag für die erhöhte Lästigkeit der Anfahrgeräusche an lichtsignalisierten Kreuzungen, sowie im Gewerbelärm die Zuschläge für die Ton- und Impulshaltigkeit. Andererseits kennt das EU-Recht keinen „Schienenbonus“²³.

5.3 Ermittlung der Betroffenheiten

Die Ermittlung der Betroffenen erfolgt bei der Lärmkartierung nach dem Verfahren der VBEB²⁴ in Verbindung mit der 34.BImSchV²⁵, die in § 4 Absatz 4 die Anforderungen definiert.

Hierfür werden zunächst für alle Gebäude Immissionspunkte berechnet. Diese liegen auf der Fassade in einer Höhe von 4 m über dem Gelände. Um nun die Zahl der Belasteten zu ermitteln, werden die Einwohnerzahlen den Gebäuden zugeordnet. Die Einwohnerzahlen wurden bei der landesweiten Lärmkartierung der LUBW aus dem Datenpool der kommunalen Rechenzentren mit Hilfe von dafür erstellten Algorithmen ermittelt und den einzelnen Gebäuden zugeordnet, soweit die Kommunen der Verwendung der Einwohnerdaten zugestimmt hatte. Davon abweichend erfolgte eine pauschale Abschätzung der Einwohner nach der VBEB für einzelne Gebäude, für die keine Einwohner vermerkt waren und für alle Gebäude einer Kom-

²¹ Schall 03, Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen

²² L_{DEN} = Level day-evening-night

²³ Bei diesem „Schienenbonus“ handelt es sich um einen Korrekturfaktor der bei der Berechnung der Lärmimmissionen von Schienenwegen bislang berücksichtigt wurde, da Verkehrsgeräusche von Schienenverkehrswegen als weniger lästig und störend empfunden werden als die von Straßen. Der im deutschen Recht verankerte Schienenbonus wurde mit Wirkung vom 01.01.2015 durch Art. 1 des Elften Gesetzes zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes für Eisenbahnen abgeschafft. Für Straßenbahnen entfällt er Anfang 2019.

²⁴ VBEB - Vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm, Februar 2007.

²⁵ Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung).

mune, falls die Gemeinde der Weitergabe der Einwohnerdaten nicht zustimmte oder der übliche Datenpool mit Einwohnern pro Einzelgebäude nicht verfügbar war.

In einem nächsten Schritt werden nun die Einwohner eines Gebäudes mit den Pegelwerten der Immissionspunkte des Gebäudes verknüpft. Da die Lage, die Größe und der Grundriss der Wohnungen in den Gebäuden im Allgemeinen nicht bekannt ist, schlägt die VBEB für die Lärmkartierung in Kapitel 3.4 vor, die Einwohner gleichmäßig zu verteilen. Somit sei sichergestellt, dass für jede Wohnung mindestens ein Immissionspunkt ermittelt wird.

Die VBEB gilt unmittelbar nur für die Lärmkartierung. Die Prämisse der VBEB trifft auf große Wohngebäude („Wohnblocks“) zu. In Ein- oder Zweifamilienhäusern erstrecken sich die Wohnungen in der Regel über die gesamte Geschossfläche. Die Annahme der VBEB ist daher lebensfremd, nur eine Person aus einer vierköpfigen Familie der lautesten Fassadenseite zuzuordnen.

In den Statistiktabelle werden die genaue Anzahl der Wohnungen sowie der Menschen, die bestimmten Werten eines Lärmindex ausgesetzt sind, aufgeführt. Ausgewertet wurden die Pegelintervalle (in 5 dB Schritten) über 50 dB(A) für die Zeitbereiche L_{DEN} und L_{Night} .

6. Verfahrensablauf

6.1 Das Verfahren zur Aufstellung eines Lärmaktionsplans

Mindestanforderungen an das Planaufstellungsverfahren finden sich in § 47d BImSchG. Ein abschließender Verfahrensfahrplan folgt hieraus jedoch nicht. Zentral ist die Beteiligung der Öffentlichkeit (vgl. oben, 2.1.3, S. 11). Darüber hinaus muss das Aufstellungsverfahren die Träger öffentlicher Verwaltung beteiligen. Aus der verwaltungsinternen Bindungswirkung nach der Aufstellung des Lärmaktionsplans folgt, dass die gebundenen Behörden bei der Aufstellung zu beteiligen sind. Die Fachbehörden müssen die Möglichkeit haben, sich rechtzeitig und effektiv insoweit in das Verfahren einzubringen, als Aspekte planerisch abgearbeitet und Maßnahmen festgesetzt werden sollen, die sachlich in ihren Aufgabenbereich fallen. Dies folgt auch aus dem Gebot der fehlerfreien Abwägung. Die Stadt Zell im Wiesental hat daher alle für sie ersichtlich betroffenen Träger öffentlicher Belange in das Verfahren eingebunden.

Den aufgezeigten Anforderungen wird die Stadt Zell im Wiesental dadurch gerecht, dass sie sich bei der Planaufstellung an das Verfahren zur Aufstellung eines Bebauungsplans anlehnt:

- Beschluss des Gemeinderates, einen Lärmaktionsplan aufzustellen.
- Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung: „Anhörung der Öffentlichkeit zu Vorschlägen für Aktionspläne“.
- Frühzeitige Behördenbeteiligung / Beteiligung Träger öffentlicher Belange
- Auswertung der eingegangenen Stellungnahmen sowie Anregungen und Einarbeitung in den Planentwurf
- Fortgeschrittene Öffentlichkeitsbeteiligung: „rechtzeitig und effektiv an der Ausarbeitung mitzuwirken“.
- Fortgeschrittene Behördenbeteiligung / Beteiligung Träger öffentlicher Belange
- Auswertung aller Stellungnahmen und Einarbeitung in die Planung
- Beschluss des Lärmaktionsplans durch den Gemeinderat
- Unterrichtung der Öffentlichkeit und der Behörden / Träger öffentlicher Belange samt Zugänglichmachung des Lärmaktionsplans

6.2 Die Verfahrensschritte in der Stadt Zell im Wiesental

Der Gemeinderat der Stadt Zell im Wiesental hat im Rahmen der Haushaltsberatungen in der Sitzung am 19. Januar 2015 die Aufstellung eines Lärmaktionsplanes, insbesondere zur Reduktion des Straßenverkehrslärms, beschlossen.

Die Ergebnisse der Lärmkartierung und das Grobkonzept werden in der Sitzung des Technischen Ausschusses am 06.04.2016 vorgestellt. Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit, der Behörden und Träger öffentlicher Belange wurde auf der Grundlage eines Beschlusses des Gemeinderats vom 25.04.2016 im Zeitraum 25.05.2016 bis 30.06.2016 durchgeführt.

Die Ergebnisse der Wirkungsanalyse und der Planentwurf des Lärmaktionsplanes werden in der Sitzung des Technischen Ausschusses am 05.04.2017 vorgestellt. Die förmliche Beteiligung der Öffentlichkeit, der Behörden und Träger öffentlicher Belange soll auf der Grundlage eines Beschlusses des Gemeinderats vom 24.04.2017 durchgeführt werden.

7. Erfassung des Sachverhaltes

7.1 Übersicht über die Region und das Gemarkungsgebiet

Die Stadt Zell im Wiesental liegt in der Region Hochrhein-Bodensee. Diese umfasst die Landkreise Lörrach, Waldshut und Konstanz und weist mit einer Größe von ca. 2.800 km² derzeit rund 666.000 Einwohner auf. Kennzeichnend für die Region ist die direkte Lage an der Grenze zu Frankreich und der Schweiz. Die planerische Zusammenarbeit über die Grenze hinweg ist deshalb für die gesamte Region von zentraler Bedeutung. Trotz einer gewissen Eigenentwicklung in den Staaten bildet das Hochrhein-Bodenseegebiet beiderseits der Grenze einen einheitlichen Lebensraum. Dementsprechend wirken sich auch viele Maßnahmen in Folge der engen Verflechtungen zwischen den Staaten direkt über die Grenze aus²⁶.

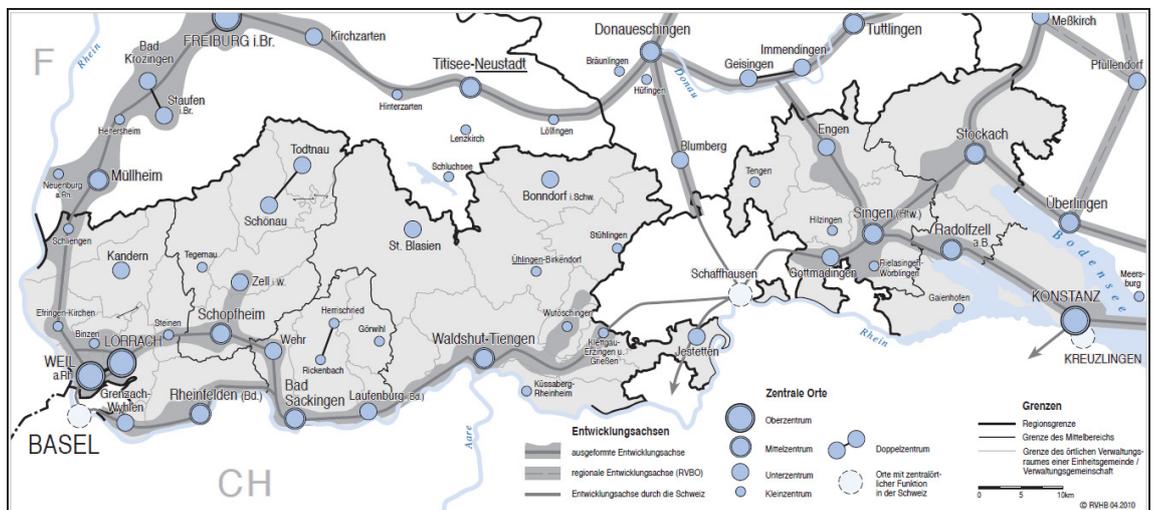


Abbildung 1: Übersicht über die Region Hochrhein-Bodensee; freier Maßstab
(Quelle: <http://www.hochrhein-bodensee.de>)

Die Stadt Zell im Wiesental ist eine Gemeinde im Landkreis Lörrach im südlichen Schwarzwald. Auf einem Gemarkungsgebiet von rund 36,13 km² leben rund 6.200 Einwohner (Stand: 2015)²⁷. Nach dem Landesentwicklungsplan 2002 gehört Zell im Wiesental zur Kategorie Ländlicher Raum im engeren Sinne und wird dem Mittelbereich Schopfheim zugeordnet. Der Regionalplan der Region Hochrhein-Bodensee gültig ab 10.04.1998, weist Zell im Wiesental als Unterzentrum aus.

Zell im Wiesental grenzt im Norden an die Gemeinde Fröhnd, im Osten an Hög-Ehrsberg, im Westen an die Gemeinde Kleines Wiesental und im Süden an die Gemeinde Hausen im Wiesental und die Stadt Schopfheim. Zur Stadt Zell gehört neben der Kernstadt, rund 20 weitere Dörfer, Weiler, Zinken, Höfe und Häuser.

²⁶ Quelle: Regionalverband Hochrhein-Bodensee; <http://www.hochrhein-bodensee.de>; letzter Zugriff 08.03.2017.

²⁷ Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg; <http://www.statistik-bw.de>; letzter Zugriff 08.03.2017.

7.3 Ergänzende freiwillige Kartierung

Die Stadt Zell im Wiesental erachtet eine Erfassung zusätzlicher, von der LUBW nicht kartierter Straßen, für sinnvoll. Vorbehaltlich der Ergebnisse der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange werden bei der Lärmaktionsplanung für die Stadt Zell im Wiesental vorläufig folgende Straßen bei der freiwilligen Kartierung berücksichtigt:

- L 140: Ortsdurchfahrt Zell im Wiesental
- L 146: Ortsdurchfahrt Mambach

7.4 Verkehrliche Grundlagen

Auf der Grundlage der amtlichen Straßenverkehrszählung 2010 der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) und der Landesstelle für Straßentechnik wurden die nach der EG-Umgebungslärmrichtlinie zu kartierenden Straßenabschnitte der 2. Stufe ermittelt.

Der Lärmaktionsplan der Stadt Zell im Wiesental umfasst die von der LUBW kartierte Strecke der B 317 und die freiwillig in den Lärmaktionsplan aufgenommenen Abschnitte der L 140 und L 146 (Abbildung 3). Als fachliche Grundlage der Lärmaktionsplanung wird das bestehende schalltechnische Modell der LUBW übernommen, überprüft und aktualisiert³⁰ sowie für die freiwillige Kartierung ergänzt. Dem Modell der LUBW liegen die Verkehrsbelastungen aus der Verkehrszählung 2010 zu Grunde. Für die Lärmaktionsplanung der Stadt Zell im Wiesental werden die aktuellen Verkehrsbelastungen aus dem Verkehrsmonitoring 2014 und kommunalen Zählungen verwendet (Tabelle 1). Die Streckenbezeichnungen in Tabelle 1 entsprechen Abbildung 3.



Abbildung 3: Kartierungsumfang

³⁰ Zur Aktualisierung zählen u. a. Verkehrsbelastungen, Einwohnerzahlen und Veränderungen in der Bebauung.

Verkehrsbelastungen					Day 2h		Evening 4h		Night 6h	
Strecken-Nr.	DTV	DTV-SV	Quelle	p24h	M	p	M	p	M	p
B 317-1	12.849	466	Verkehrsmonitoring 2014	3,6%	789	4,2%	588	1,7%	129	3,1%
B 317-2	8.937	558	Verkehrsmonitoring 2014	6,2%	558	6,7%	372	3,3%	94	8,5%
L 140-1	6.441	62	Hochrechnung kommunale Zählung 2015	1,0%	412	1,0%	259	0,6%	57	1,7%
L 140-2	1.583	3	Hochrechnung kommunale Zählung 2015	0,2%	101	0,2%	71	0,0%	10	0,7%
L 146	2.048	51	Hochrechnung kommunale Zählung 2015	2,5%	136	2,9%	75	1,2%	15	0,6%

Tabelle 1: Verkehrsbelastungen LAP Zell im Wiesental

Die Abkürzungen in Tabelle 1 bedeuten:

- DTV = durchschnittlicher täglicher Verkehr
- DTV-SV = durchschnittlicher täglicher Schwerverkehr
- M = maßgebende stündliche Verkehrsstärke
- p = Schwerververkehrsanteil

Mit den in Tabelle 1 aufgeführten Verkehrsbelastungen und den zulässigen Höchstgeschwindigkeiten werden die Emissionspegel³¹ in den Ortsdurchfahrten ermittelt.

Strecke	DTV [Kfz/24 h]	zulässige Höchstgeschwindigkeit [km/h]		Emissionspegel [dB(A)]		
		V _{PKW}	V _{LKW}	L _{m,D}	L _{m,E}	L _{m,N}
B 317-1	12.849	50	50	62,52	59,78	54,08
B 317-2	8.937	50	50	62,11	58,79	55,02
L 140-1	6.441	50	50	57,70	55,39	49,66
L 140-2	1.583	50	50	50,95	49,25	41,53
L 146	2.048	50	50	54,17	50,43	42,90

Tabelle 2: Emissionspegel der kartierten Strecken

Die Abkürzungen in Tabelle 2 bedeuten:

- DTV = durchschnittlicher täglicher Verkehr
- V_{PKW} = zulässige Höchstgeschwindigkeit für Pkw
- V_{LKW} = zulässige Höchstgeschwindigkeit für Lkw
- L_{m,D} = Emissionspegel für den Zeitbereich day (06– 18 Uhr)
- L_{m,E} = Emissionspegel für den Zeitbereich evening (18– 22 Uhr)
- L_{m,N} = Emissionspegel für den Zeitbereich night (22– 06 Uhr)

³¹ Emissionspegel = Lärmpegel in einer Entfernung von 25 m von der Straßenachse

7.5 Ergebnisse der Lärmkartierung

Auf der Grundlage der Lärmkartierung wurde folgendes Planwerk entwickelt:

- Rasterlärmkarten in den beiden Zeitbereichen L_{DEN} und L_{Night}
- Gebäudelärmkarten in den beiden Zeitbereichen L_{DEN} und L_{Night}

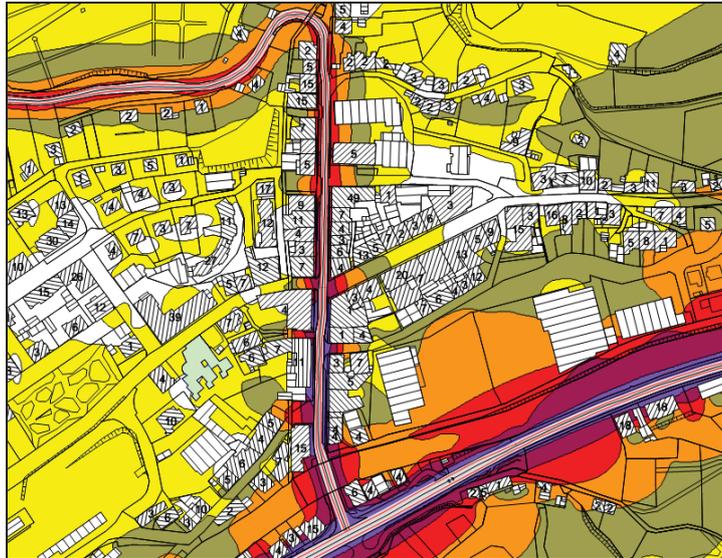


Abbildung 4: Auszug Rasterlärmkarte

In den Gebäudelärmkarten wurde für jedes Wohngebäude der höchste Fassadenpegel ermittelt und das Gebäude mit der entsprechenden Farbe des Pegelintervalls, in dem der höchste Fassadenpegel liegt, im Plan eingefärbt. Mit Ziffern um das Gebäude werden die Fassadenpegel in 1 dB(A)-Schritten bezeichnet. Zusätzlich wird in den Rasterlärmkarten die Anzahl der Bewohner der Gebäude – sofern vorhanden – in den Plänen beziffert.



Abbildung 5: Auszug Gebäudelärmkarte

7.6 Hauptbelastungsbereiche

Die Stadt Zell im Wiesental ist von Umgebungslärm betroffen, da das Gemeindegebiet insbesondere entlang der B 317 mit hohen Verkehrsmengen belastet ist. Die Stadt Zell im Wiesental verfolgt mit dem Lärmaktionsplan das Ziel eines umfassenden Umgebungslärmschutzes entsprechend den übergeordneten Planungszielen der Umgebungslärmrichtlinie und ihrer Umsetzung in das deutsche Immissionsschutzrecht. Gemindert werden soll der Straßenverkehrslärm, der von den kartierten Strecken ausgeht.

Die Belastungen (Betroffenheit) des Gewerbe- und Schienenverkehrslärms werden im Vergleich mit denen des Straßenverkehrslärms als nachgeordnet eingestuft. Vorbehaltlich der weiteren Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung wird daher auf eine (ergänzende) Kartierung dieser beiden Lärmarten und der darauf aufbauenden Maßnahmenkonzeption verzichtet.

Basierend auf der flächenhaften Lärmkartierung wird zur Auswertung der Betroffenheiten eine Unterteilung in Rechengebiete vorgenommen. Vorrangig werden Straßenabschnitte gleicher Verkehrsfunktion und städtebaulicher Typologie zusammengefasst, bei denen (voraussichtlich) gleiche oder gleichwertige Lärminderungsmaßnahmen machbar sind.

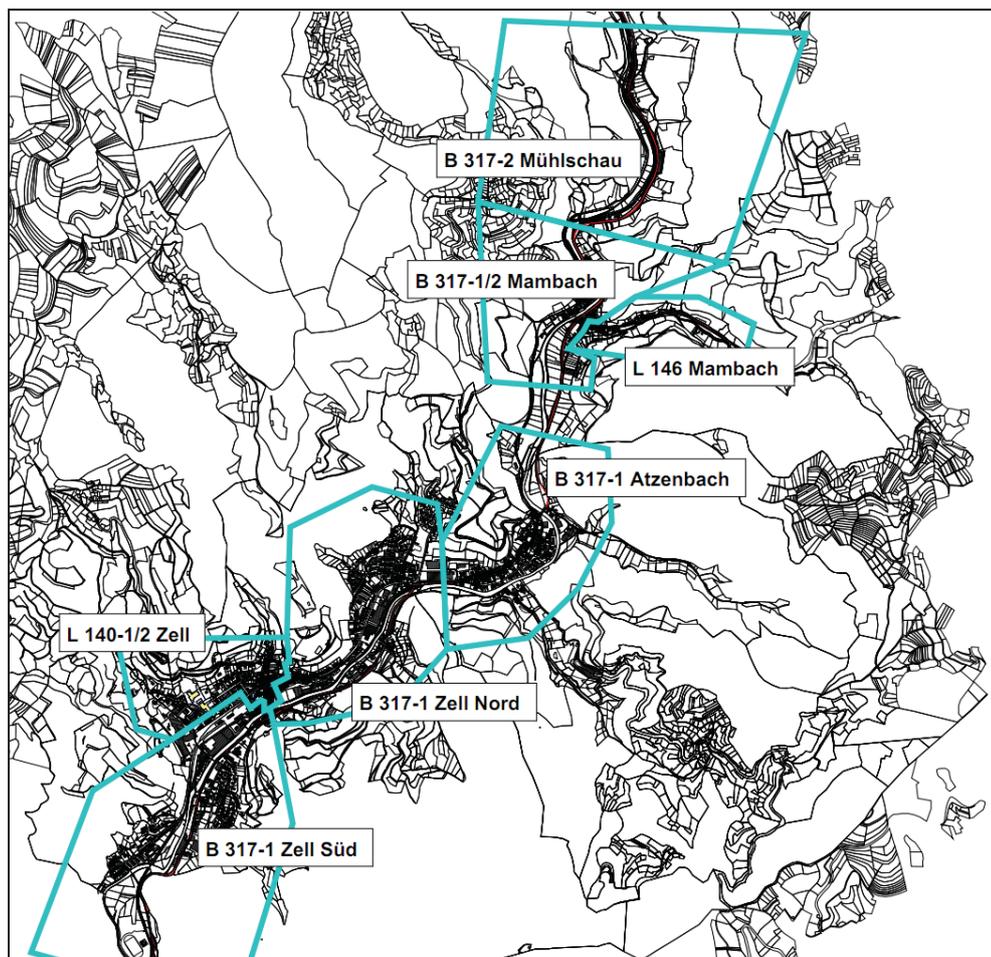


Abbildung 6: Lärmkartierung, Übersicht der Rechengebiete

Die Rechengebiete sind:

- B 317-1 Zell Süd
- B 317-1 Zell Nord
- B 317-1 Atzenbach
- B 317-1/2 Mambach
- B 317-2 Mühlschau
- L 140-1/2 Zell
- L 146 Mambach

Die Betroffenheitsanalyse nach VBEB zeigt, dass entlang der untersuchten Straßenabschnitte 228 Einwohner von Überschreitungen des Auslösewertes $L_{DEN} = 65 \text{ dB(A)}$ und 256 Einwohner von Überschreitungen des Auslösewertes $L_{Night} = 55 \text{ dB(A)}$ betroffen sind. Tatsächlich sind jedoch die realen Betroffenheiten um ein mehrfaches höher, da das Berechnungsverfahren nach VBEB die Einwohner eines Gebäudes auf die Fassaden bzw. die Immissionspunkte um das Gebäude verteilt. Somit wird i. A. nur ein Viertel der Einwohner der lautesten (Straßen-) Fassade zugeordnet. Die übrigen Einwohner werden den drei anderen Gebäudeseiten zugeordnet, welche im Allgemeinen die Auslösewerte nicht überschreiten.

Nr.	Rechengebiet	L_{DEN} nach VBEB						L_{Night} nach VBEB						
		50-55	55-60	60-65	65-70	70-75	>75	>65	50-55	55-60	60-65	65-70	>70	>55
1	B 317-1 Zell Süd	115	85	40	25	10		35	48	28	14			42
2	B 317-1 Zell Nord	161	34	21	20			20	23	22				22
3	B 317-1 Atzenbach	92	38	62	76	61		137	58	82	66			148
4	B 317-1/2 Mambach	54	65	42	10	1		11	51	15	3			18
5	B 317-2 Mühlschau	0	0	3	5	2		7	2	4	4			8
6	L 140-1/2 Zell	47	36	54	18			18	53	14	4			18
7	L 146 Mambach	32	31	36				0	28					0
Summe Rechengebiete 1 bis 7		501	289	258	154	74	0	228	263	165	91	0	0	256

Tabelle 3: Betroffenheiten VBEB nach Rechengebieten

Tatsächlich sind jedoch die realen Betroffenheiten um ein mehrfaches höher, da das Berechnungsverfahren nach VBEB die Einwohner eines Gebäudes auf die Fassaden bzw. die Immissionspunkte um das Gebäude verteilt. Somit wird i.A. nur ein Viertel der Einwohner der lautesten (Straßen-) Fassade zugeordnet. Die übrigen Einwohner werden den drei anderen Gebäudeseiten zugeordnet, welche im Allgemeinen die Auslösewerte nicht überschreiten. In Tabelle 4 werden daher im Sinne der Betroffenen zusätzlich alle Einwohner eines Gebäudes dem lautesten Immissionspunkt zugeordnet. Damit ergeben sich folgende betroffene Einwohneranzahlen in den jeweiligen Pegelbereichen:

Nr.	Rechengebiet	L _{DEN} höchster Pegel am Gebäude							L _{Night} höchster Pegel am Gebäude						
		50-55	55-60	60-65	65-70	70-75	>75	>65	50-55	55-60	60-65	65-70	>70	>55	
1	B 317-1 Zell Süd	216	169	27	71	18		89	69	70	36			106	
2	B 317-1 Zell Nord	386	53	17	59			59	21	58	1			59	
3	B 317-1 Atzenbach	134	50	40	84	212		296	41	67	229			296	
4	B 317-1/2 Mambach	57	46	78	39	7		46	83	40	16			56	
5	B 317-2 Mühlschau				6	6		12		1	11			12	
6	L 140-1/2 Zell	36	70	146	48			48	135	37	11			48	
7	L 146 Mambach	13	20	115				0	94					0	
Summe Rechengebiete 1 bis 7		842	408	423	307	243	0	550	443	273	304	0	0	577	

Tabelle 4: Betroffene Einwohner nach Rechengebieten

Ein Vergleich der Betroffenheiten zwischen der Lärmkartierung für den LAP Zell im Wiesental und der Lärmkartierung der LUBW zeigt Tabelle 5.

Grundlage	L _{DEN} nach VBEB (Straßenlärm)							L _{Night} nach VBEB (Straßenlärm)						
	50-55	55-60	60-65	65-70	70-75	>75	>65	50-55	55-60	60-65	65-70	>70	>55	
LAP Zell im Wiesental (nur B 317)	422	222	168	136	74	0	210	182	151	87	0	0	238	
LUBW (Lärmkartierung 2012)	-----	211	144	126	84	2	212	163	143	97	4	0	244	

Tabelle 5: Vergleich der Betroffenheiten

Die unterschiedlichen Betroffenheiten der kommunalen Analyse ergeben sich aus Modifikationen des Schalltechnischen Modells mit Ergänzung von Lärmschutzwänden als auch aus den veränderten Verkehrsbelastungen für die B 317. Der Kartierung der LUBW lagen die Verkehrsbelastungen der Straßenverkehrszählung 2010 zu Grunde, im LAP wurden für die B 317 die Verkehrsbelastungen aus dem Verkehrsmonitoring 2014 herangezogen.

Im Ergebnis der Lärmkartierung, der Betroffenheitsanalysen und der qualitativen Einzelfallbewertung werden die in den nachfolgenden Kapiteln im Einzelnen beschriebenen Hauptbelastungsbereiche gegenüber dem Straßenverkehr ermittelt. Den Hauptbelastungsbereichen gemeinsam ist, dass der Straßenverkehrslärm die ganztägigen und nächtlichen Auslöswerte an mehreren Immissionspunkten übertrifft. Aus der Analyse ergeben sich die nachfolgenden Hauptbelastungsbereiche, für die Maßnahmen konzipiert werden sollen:

Rechengebiet Straßenverkehrslärm	L _{DEN}			L _{Night}			Hauptbelastungsbereiche
	Betroffene > 65 dB(A)	Betroffene > 70 dB(A)	Max. Pegel dB(A)	Betroffene > 55 dB(A)	Betroffene > 60 dB(A)	Max. Pegel dB(A)	
	L _{Night}	L _{Night}	L _{Night}	L _{Night}	L _{Night}	L _{Night}	
B 317-1 Zell Süd	35	10	73	42	14	63	ja
B 317-1 Zell Nord	20	0	70	22	0	61	ja
B 317-1 Atzenbach	137	61	74	148	66	65	ja
B 317-1/2 Mambach	11	1	72	18	3	63	ja
B 317-2 Mühlschau	7	2	74	8	4	65	ja
L 140-1/2 Zell	18	0	70	18	4	61	ja
L 146 Mambach	0	0	54	0	0	65	nein

Tabelle 6: Ermittelte Hauptbelastungsbereiche

7.6.1 Hauptbelastungsbereich B 317-1 Zell Süd

Die Auslösewerte im Bereich B 317-1 Zell Süd werden bei bis zu 73 dB(A) L_{DEN} und 63 dB(A) L_{Night} um bis zu 8 dB(A) deutlich überschritten. Die höchsten Immissionspegel entstehen an der Südost-Fassade der Schopfheimer Straße 97. Sehr hohe Lärmbelastungen über 70/60 dB(A) werden nur an einigen wenigen Gebäuden festgestellt.

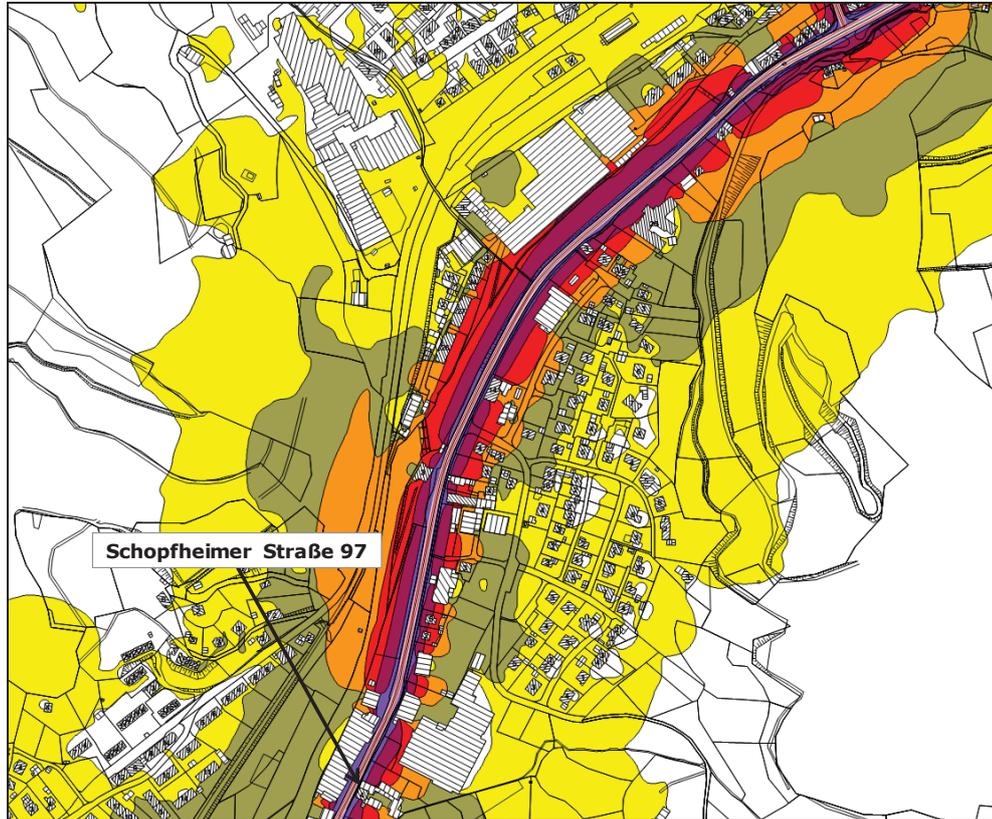


Abbildung 7: Hauptbelastungsbereich B 317-1 Zell Süd

Die Anzahl der Gebäude, die im Bereich B 317-1 Zell Süd von Überschreitungen der Auslöse- bzw. Maßnahmenwerte betroffen sind, kann Tabelle 7 entnommen werden.

Pegelwerte	VBUS (L_{DEN})	RLS-90 (L_{Tag})	Pegelwerte	VBUS (L_{Night}) = RLS-90 (L_{Nacht})
> 65 dB(A)	14	13	> 55 dB(A)	16
> 70 dB(A)	4	1	> 60 dB(A)	6

Tabelle 7: Anzahl der betroffenen Wohngebäude, B 317-1 Zell Süd

7.6.2 Hauptbelastungsbereich B 317-1 Zell Nord

Die höchsten Immissionspegel im Bereich der B 317-1 Zell Nord entstehen an der Nord-Fassade des Gebäudes „Am Schnetzerwald 20“ mit 70 dB(A) L_{DEN} und 61 dB(A) L_{Night} . Sehr hohe Lärmbelastungen über 70/60 dB(A) werden an diesem Gebäude nur in einem Immissionspunkt und nur nachts festgestellt. Die Lärmberechnungen nach VBEB ergeben deshalb über 70/60 dB(A) keine Betroffenheiten (da nur ein Immissionspunkt betroffen ist). Andere Gebäude weisen niedrigere Lärmpegelwerte auf. Die Auslösewerte werden um bis zu 5 resp. 6 dB(A) überschritten.

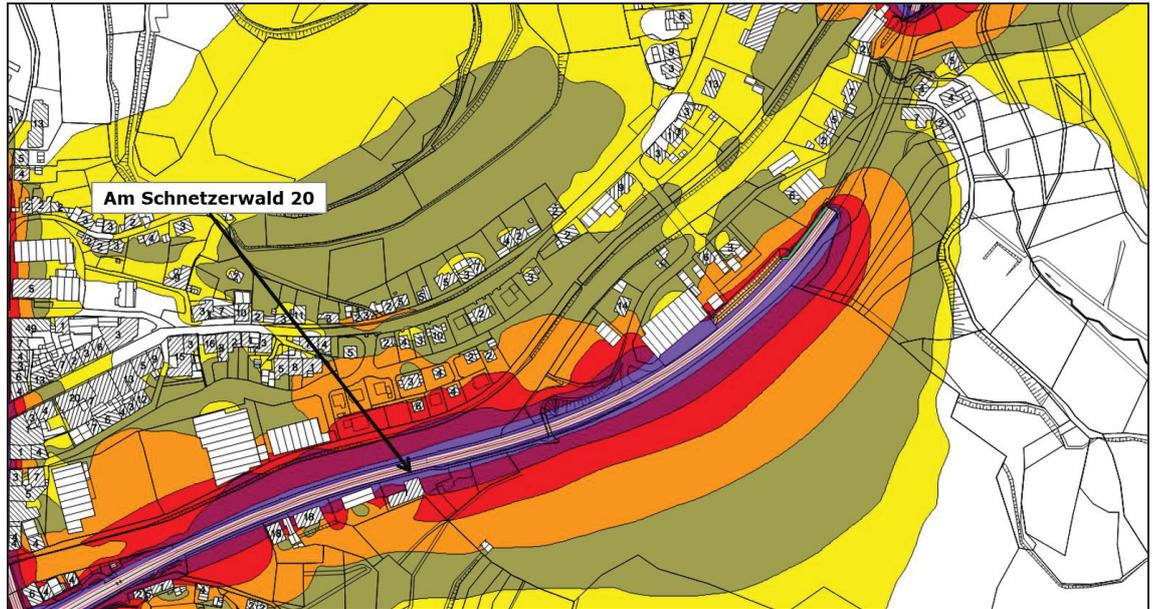


Abbildung 8: Hauptbelastungsbereich B 317-1 Zell Nord

Die Anzahl der Gebäude, die im Bereich B 317-1 Zell Nord von Überschreitungen der Auslöse- bzw. Maßnahmenwerte betroffen sind, kann Tabelle 8 entnommen werden.

Pegelwerte	VBUS (L_{DEN})	RLS-90 (L_{Tag})	Pegelwerte	VBUS (L_{Night}) = RLS-90 (L_{Nacht})
> 65 dB(A)	9	4	> 55 dB(A)	9
> 70 dB(A)	0	0	> 60 dB(A)	1

Tabelle 8: Anzahl der betroffenen Wohngebäude, B 317-1 Zell Nord

7.6.3 Hauptbelastungsbereich B 317-1 Atzenbach

In der gesamten Ortsdurchfahrt Atzenbach werden an einer Vielzahl von Gebäuden sehr hohe Lärmbelastungen über 70/60 dB(A) festgestellt. Bis zu 66 Betroffene werden in diesem Lärmpegelbereich verzeichnet (Tabelle 6). Die höchsten Lärmbelastungen ergeben sich am Gebäude „Bundesstraße 9“ mit 74 dB(A) L_{DEN} und 65 dB(A) L_{Night} . Die Auslösewerte werden damit um bis zu 9 resp. 10 dB(A) überschritten.

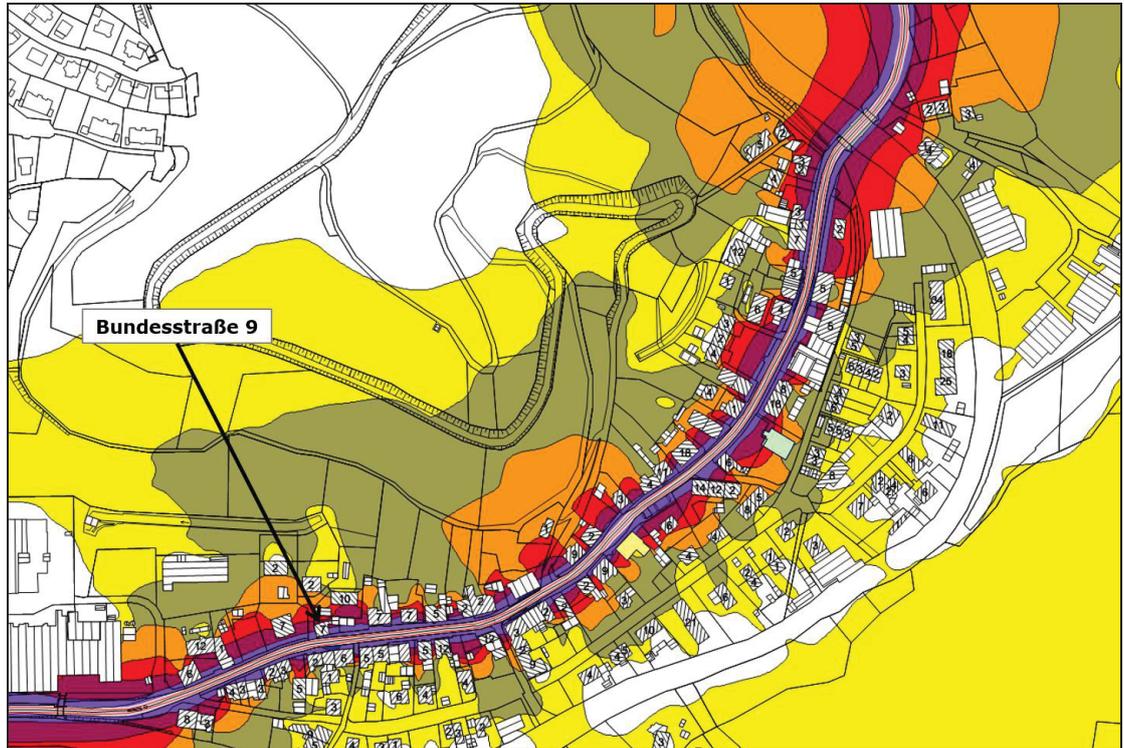


Abbildung 9: Hauptbelastungsbereich B 317-1 Atzenbach

Die Anzahl der Gebäude, die im Bereich B 317-1 Atzenbach von Überschreitungen der Auslöse- bzw. Maßnahmenwerte betroffen sind, kann Tabelle 9 entnommen werden.

Pegelwerte	VBUS (L_{DEN})	RLS-90 (L_{Tag})	Pegelwerte	VBUS (L_{Night}) = RLS-90 (L_{Nacht})
> 65 dB(A)	58	53	> 55 dB(A)	57
> 70 dB(A)	43	27	> 60 dB(A)	44
> 73 dB(A)	5	0	> 63 dB(A)	7

Tabelle 9: Anzahl der betroffenen Wohngebäude, B 317-1 Atzenbach

7.6.4 Hauptbelastungsbereich B 317-1/2 Mambach

Die höchsten Immissionspegel im Bereich der B 317-1/2 Mambach entstehen an der Südwest-Fassade des Gebäudes „Saufert 12“ mit 72 dB(A) L_{DEN} und 63 dB(A) L_{Night} . Sehr hohe Lärmbelastungen über 70/60 dB(A) werden an insgesamt drei Gebäuden festgestellt, welche über den Streckenverlauf der B 317 verteilt sind. Die Auslösewerte werden um bis zu 7 resp. 8 dB(A) überschritten.

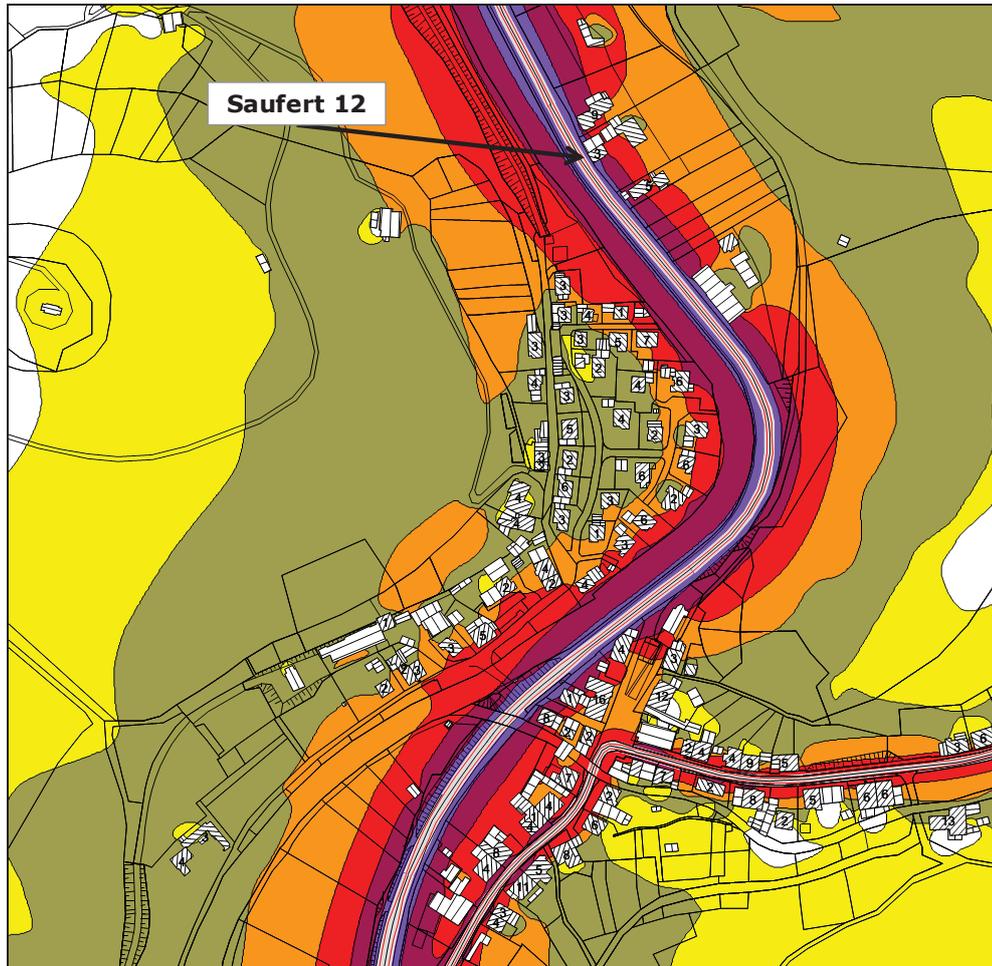


Abbildung 10: Hauptbelastungsbereich B 317-1/2 Mambach

Die Anzahl der Gebäude, die im Bereich B 317-1/2 Mambach von Überschreitungen der Auslöse - bzw. Maßnahmenwerte betroffen sind, kann Tabelle 10 entnommen werden.

Pegelwerte	VBUS (L_{DEN})	RLS-90 (L_{Tag})	Pegelwerte	VBUS (L_{Night}) = RLS-90 (L_{Nacht})
> 65 dB(A)	7	5	> 55 dB(A)	9
> 70 dB(A)	2	0	> 60 dB(A)	3

Tabelle 10: Anzahl der betroffenen Wohngebäude, B 317-1/2 Mambach

7.6.5 Hauptbelastungsbereich B 317-2 Mühlschau

Im Hauptbelastungsbereich B 317-2 Mühlschau sind 5 Gebäude vorhanden, welche sich über den gesamten Streckenverlauf der B 317 verteilen. Bis auf eine Ausnahme weisen alle Gebäude sehr hohe Lärmbelastungen über 70/60 dB(A) aus. Das höchstbelastete Gebäude „Mühlschau 1“ weist an der Süd-Fassade einen Lärmpegel von bis zu 74 dB(A) L_{DEN} und 65 dB(A) L_{Night} aus. Die Auslösewerte werden somit um 9 resp. 10 dB(A) überschritten.

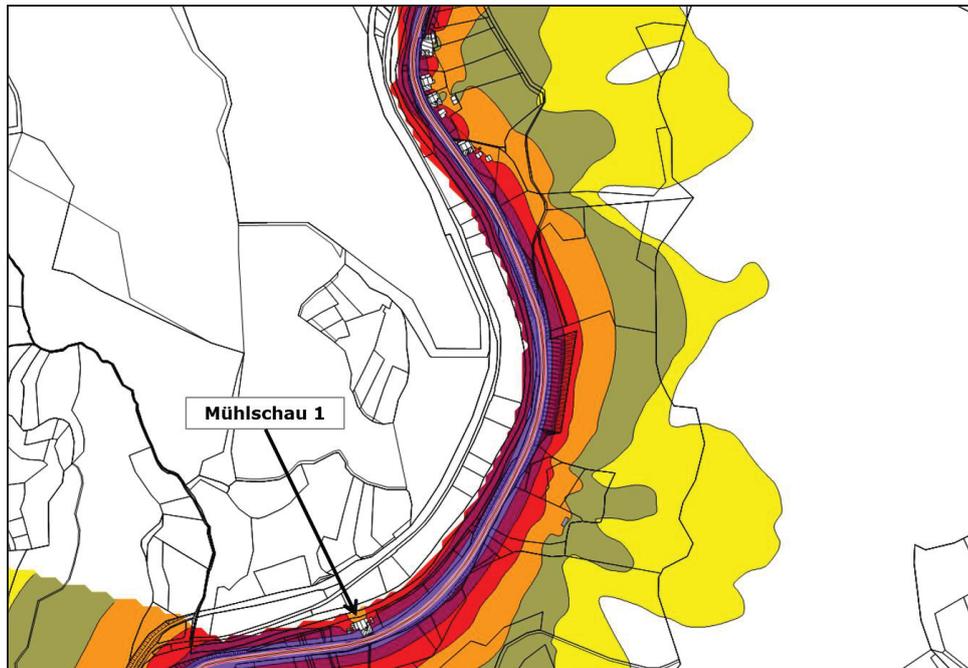


Abbildung 11: Hauptbelastungsbereich B 317-2 Mühlschau

Die Anzahl der Gebäude, die im Bereich B 317-2 Mühlschau von Überschreitungen der Auslöse - bzw. Maßnahmenwerte betroffen sind, kann Tabelle 11 entnommen werden.

Pegelwerte	VBUS (L_{DEN})	RLS-90 (L_{Tag})	Pegelwerte	VBUS (L_{Night}) = RLS-90 (L_{Nacht})
> 65 dB(A)	5	5	> 55 dB(A)	5
> 70 dB(A)	2	1	> 60 dB(A)	4
> 73 dB(A)	1	0	> 63 dB(A)	1

Tabelle 11: Anzahl der betroffenen Wohngebäude, B 317-2 Mühlschau

7.6.6 Hauptbelastungsbereich L 140-1/2 Zell

In der Ortsdurchfahrt im Zuge der L 140 durch Zell im Wiesental werden die Auslösewerte bei bis zu 70 dB(A) L_{DEN} und 61 dB(A) L_{Night} um bis zu 5 resp. 6 dB(A) überschritten. Die höchsten Immissionspegel entstehen an der Ost-Fassade der Schopfheimer Straße 6. Sehr hohe Lärmbelastungen über 70/60 dB(A) ergeben sich nur an diesem Gebäude und ausschließlich für den Nachtzeitraum.

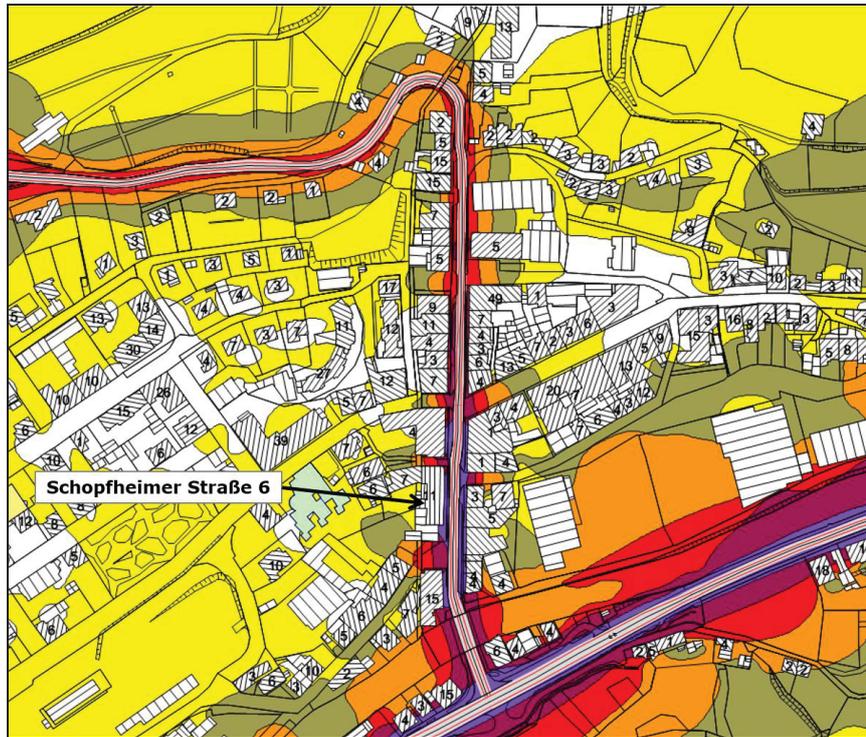


Abbildung 12: Hauptbelastungsbereich L 140-1/2 Zell

Die Anzahl der Gebäude, die im Bereich L 140-1/2 Zell von Überschreitungen der Auslöse- bzw. Maßnahmenwerte betroffen sind, kann Tabelle 12 entnommen werden.

Pegelwerte	VBUS (L_{DEN})	RLS-90 (L_{Tag})	Pegelwerte	VBUS (L_{Night}) = RLS-90 (L_{Nacht})
> 65 dB(A)	11	11	> 55 dB(A)	11
> 70 dB(A)	0	0	> 60 dB(A)	1

Tabelle 12: Anzahl der betroffenen Wohngebäude, L 140-1/2 Zell

7.6.7 Weitere Lärmprobleme

Eine weitere, neben dem Straßenverkehrslärm, als störend empfundene Lärmquelle ist das halbstündige pfeifende Signal der S-Bahn in der Zeit von 4:30 bis 0:30 Uhr. Das Signal wird, je nach Wetterlage, extrem laut in den Wohngebieten Schwarznau und Liebeck aber auch in der Kernstadt wahrgenommen.



Abbildung 13: Bahnübergang B 317, Höhe Sportplatz

Die an der südlichen Gemarkungsgrenze befindliche P-Tafel verpflichtet den Lokführer ein pfeifendes Signal zu geben um die Benutzer eines technisch nicht gesicherten Bahnübergangs (B 317) vor dem herannahenden Zug zu warnen. Das erwähnte Bahnübergangssignal „Pfeiftafel“ liegt im Verantwortungsbereich der DB-Netz AG. Eine Verbesserung unter Berücksichtigung der Sicherheitsaspekte wird außerhalb des Lärmaktionsplans mit der DB-Netz erörtert werden.

7.7 Bereits durchgeführte oder geplante Lärmschutzmaßnahmen

In Zell im Wiesental wurden städtebauliche und verkehrliche Planungen unter Berücksichtigung schalltechnischer Aspekte erarbeitet. Hierbei ist zwischen ausschließlich lokal wirkenden Maßnahmen und Konzepten/Maßnahmen mit nur bedingt lokal zuordenbaren Wirkungszusammenhängen zu unterscheiden.

7.7.1 Aktive Lärmschutzmaßnahmen

Die B 317 verläuft im Bereich der Freiatzenbacher Straße durch einen rund 200 m langen Tunnel. Dadurch ergibt sich in der angrenzenden Bebauung eine Lärmentlastung. Folgende weitere Lärmschutzbauwerke sind entlang der B 317 in Zell im Wiesental vorhanden (vgl. Rasterlärmkarten in Anlage 1 und 2):

- Lärmschutzwand und -wall südlich des Tunnels
- Lärmschutzwand südlich der Einmündung der Schönauer Straße in der B 317

Die Lärmschutzbauwerke sind jeweils entlang der nördlichen Fahrbahnseite angeordnet und dienen dem Schutze der nördlich gelegenen Wohnbebauung. Weitere Lärmschutzbauwerke sind in Zell im Wiesental nicht vorhanden.

7.7.2 Planerisch organisatorische Lärmschutzmaßnahmen

Zu den planerisch organisatorischen Lärmschutzmaßnahmen zählen beispielhaft Maßnahmen baulicher und verkehrsrechtlicher Art zur Geschwindigkeitsreduzierung beziehungsweise zur Einhaltung bestehender Geschwindigkeitsbeschränkungen. Auch Maßnahmen zur Verstärkung des Verkehrsflusses führen zu einer realen Minderung der Lärmemission.

Ein optimiertes ÖPNV-Angebot, eine gute Radverkehrsinfrastruktur sowie positive und negative Anreize zur reduzierten MIV-Nutzung führen zu einer (geringfügigen) Lärminderung.

7.7.3 Passive Lärmschutzmaßnahmen

In Zell im Wiesental haben entlang der B 317 (vor allem in Atzenbach) einige Anwesen Lärmschutzfenster erhalten. Der Stadtverwaltung sind detailliertere Informationen dazu nicht bekannt.

7.7.4 Sonstiges

Die Realisierung der Ortsumfahrung im Zuge der B 317 bewirkte in Zell im Wiesental eine wesentliche Verkehrsentslastung der Innenstadt und damit auch eine Reduzierung der Lärmemissionen.

7.7.5 Künftige Entwicklung und konkrete zukünftige Planungen

Grundsätzlich sind Lärmaktionspläne nach § 47d Abs. 5 BImSchG bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten alle fünf Jahre zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten (vgl. Kapitel 2.1.1). Zwischenzeitlich eingetretene Änderungen in der Bebauungsstruktur, bei den Verkehrsbelastungen und den Einwohnerzahlen werden spätestens zu diesem Zeitpunkt berücksichtigt.

In Zell im Wiesental sind im zeitlichen Planungshorizont der Lärmaktionsplanung (fünf Jahre) keine siedlungs- und infrastrukturellen Veränderungen absehbar, die zu einer relevanten Verkehrszunahme und dadurch zu weiteren Lärmbelastungen und -betroffenheiten führen können.

7.8 Ruhige Gebiete

Nach Art. 8 Abs. 1 lit. b) S. 2 der UmgebungslärmRL soll Ziel der Lärmaktionspläne auch sein, ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen. Dieselbe Verpflichtung enthält § 47d Abs. 2 S. 2 BImSchG. Ruhige Gebiete sind von der zuständigen Behörde festgelegte Gebiete, die entweder einen bestimmten Immissionswert nicht übersteigen („ruhige Gebiete in einem Ballungsraum“) oder die keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt sind („ruhige Gebiete auf dem Land“).

Ruhige Gebiete dienen dem Gesundheitsschutz. Durch ihre Erholungsfunktion sollen sie lärm-belasteten Menschen Rückzugsorte bieten, um ihre Gesundheit zu schützen und zu erhalten. Gesundheitliche Erholung ist aber nur dort erforderlich, wo gesundheitliche Belastungen vorliegen. Ruhige Gebiete sind kein Selbstzweck. Ihre Ausweisung wird nur dort benötigt, wo sie auch in Anspruch genommen werden. Aus der Erholungsfunktion ruhiger Gebiete folgt, dass

die Verpflichtung zur Festlegung ruhiger Gebiete nicht flächendeckend ist, sondern nur dort besteht, wo ruhige Gebiete zugunsten der von Umgebungslärm belasteten Menschen benötigt werden. Dies ist in ländlichen Gebieten deutlich weniger der Fall als in Ballungsräumen.

Für die Festlegung ruhiger Gebiete auf der Gemarkung von Zell im Wiesental fehlt es daher an der rechtlichen Erforderlichkeit, da den Menschen genügend Rückzugsräume zur Verfügung stehen.

8. Grundsätzlich mögliche Maßnahmen zur Lärminderung

Eine effektive Möglichkeit, Verkehrslärm zu mindern, ist die Reduzierung der Emission am Kraftfahrzeug selbst. Diese Möglichkeit liegt jedoch außerhalb des Einwirkungsbereichs der Kommunen, die die Lärmaktionspläne aufzustellen haben. Die Europäische Union steuert durch ihre Vorschriften über den Fahrzeugbau auf eine stärkere Emissionsbegrenzung beim Fahrzeug selbst hin.

Eine Lärminderung kann auf kommunaler Ebene durch Instrumente der Verkehrsplanung, der Raumordnung, der auf die Geräuschquelle ausgerichteten technischen Maßnahmen, die Verringerung der Schallübertragung und verordnungsrechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen oder Anreize erzielt werden.

Innerhalb der Lärminderungsmaßnahmen differenziert man zwischen aktivem und passivem Lärmschutz. Aktive Lärmschutzmaßnahmen setzen an der Emissionsquelle und auf dem Ausbreitungsweg an. Zu ihnen zählen z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen, der Austausch des Fahrbahnbelages oder die Errichtung von Lärmschutzwänden und -wällen. Passive Schallschutzmaßnahmen setzen am Immissionsort an: Sie schirmen ihn vor schädlichen Lärmimmissionen ab. Zu Ihnen zählen z.B. Schallschutzfenster.

Aktiver Lärmschutz bewirkt, dass es insgesamt leiser wird, passive Lärmschutzmaßnahmen sorgen lediglich dafür, dass Wohn-, Arbeits- oder Aufenthaltsräume vor Lärm geschützt sind. Den Lärm an sich verringern sie nicht. Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes sind daher grundsätzlich vorzugswürdig. Auch die Umgebungslärmrichtlinie und die Lärmaktionsplanung nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz haben zum Ziel, den sog. Umgebungslärm zu reduzieren. Umgebungslärm ist der Lärm, der durch menschliches Verhalten im Freien herrscht. Erst als äußerstes Mittel sind danach auch passive Lärmschutzmaßnahmen zu erwägen, wenn anders die betroffenen Menschen nicht vor Lärm geschützt werden können.

Es gilt daher auch für die Lärmaktionsplanung: „Aktiver Lärmschutz vor passivem Lärmschutz!“

Die Lärmaktionsplanung darf nicht auf einzelne Bereiche (z. B. Straßenabschnitte) beschränkt werden, bei denen die Auslösewerte überschritten werden. Wie schon der notwendige Inhalt der Lärmaktionsplanung nach der UmgebungslärmRL zeigt, liegt der Richtlinie ein weitergehender flächenhafter Ansatz zugrunde. Verkehrsplanerische Aspekte oder auch langfristige Strategien sind nicht auf einzelne Straßenabschnitte zu begrenzen. Daraus folgt die Verpflichtung der Lärmaktionsplanung, nicht nur einzelne Straßenabschnitte, sondern die Lärmauswirkungen gesamthaft zu betrachten. Ebenso spricht die Forderung, die Auswirkungen der Maß-

nahmen auf mögliche Verlagerungseffekte zu überprüfen, für eine gesamthafte Betrachtung, auch bei der Konzeption von Maßnahmen. Daher ist ein Bündel von Lärminderungsmaßnahmen sinnvoll.

Maßnahmen können auch in eine bestimmte zeitliche Reihenfolge gesetzt werden: Schnell umsetzbare Sofortmaßnahmen (z.B. Verkehrsbeschränkungen) können durch langfristige bauliche / planerische Maßnahmen abgelöst werden.

Nachfolgend werden alle grundsätzlich geeigneten Maßnahmen zur Minderung des Straßenlärms, unabhängig der örtlichen Gegebenheiten dargestellt.

Für die förmliche Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Behörden und Träger öffentlicher Belange enthält Kapitel 13 eine Übersicht der Lärminderungsmaßnahmen, die nach einer erfolgten Beurteilung und Abwägung geeignet erscheinen, die Lärmbelastung in den Hauptbelastungsbereichen von Zell im Wiesental zu reduzieren. Nach Abschluss des zweiten förmlichen Beteiligungsverfahrens wird die Stadt Zell den Lärmaktionsplan zu einem beschlussfähigen Planentwurf ausarbeiten, wobei die Anregungen, Hinweise und Ergänzungen der Bürgerinnen und Bürger sowie der Träger öffentlicher Verwaltung berücksichtigt werden.

8.1 Baulicher Lärmschutz

Instandsetzung/Erneuerung des Fahrbahnbelags

Befinden sich die Beläge von Fahrbahnen in schlechtem Zustand, so führt dies zu einer deutlich höheren Lärmbelastung der Anwohner. Die Sanierung des Straßenbelags kann mehrere dB(A) Lärmreduzierung bringen.

Nach den Straßengesetzen haben die Baulastträger die Straßen in verkehrssicherem Zustand zu unterhalten. Rechtliche Vorgaben, ab wann Fahrbahnbeläge zu erneuern sind, gibt es nicht.

Einbau eines lärmtechnisch verbesserten Straßenbelages

Entgegen anfänglicher Skepsis gibt es erhebliche Fortschritte bei den lärmindernden Asphaltdeckschichten, auch für Außer- und Innerortslagen.

Für Außerortsstraßen empfiehlt das MVI den Einsatz eines SMA 0/8 LA. Diesem lärmmindernden Fahrbahnbelag wird allerdings noch kein D_{Str0} -Wert zugewiesen. Für Straßen mit Geschwindigkeiten ≥ 60 km/h gibt es bislang fünf Typen von lärmmindernden Straßenoberflächen denen D_{Str0} -Werte zugewiesen und damit die Lärminderung nachgewiesen und anerkannt wurde.

Für Innerortsstraßen bestehen derzeit vorwiegend Versuchsstrecken zu lärmoptimiertem Asphalt. Die bau- und lärmtechnische Dauerhaftigkeit ist bislang nicht abschließend bekannt. Dementsprechend weisen diese neuen Beläge noch keine Zulassung als Regelbauweise auf. Das MVI empfiehlt für innerörtliche Straßen den Einbau von SMA 0/8 mit einer lärmabsorbierenden Wirkung von -2 dB (A). Ein lärmoptimierter SMA 0/8 LA ist zum heutigen Zeitpunkt noch geringfügig teurer als die aktuell eingebauten Beläge.

Lärmschutzwände/ -wälle

Lärmschutzwände sind bei Straßen, die keine Erschließungsfunktion für angrenzende Grundstücke haben, sehr wirkungsvoll. Hier lassen sich Geräuschminderungen von bis zu 20 dB(A) erreichen. Denkbar ist auch die Einhausung von stark befahrenen Straßen. Hier stellt sich allerdings jeweils die Frage nach der Verhältnismäßigkeit (Kosten/Nutzen). Weiter werfen Lärmschutzwände mitunter erhebliche städtebauliche Probleme auf, welche im Einzelnen für die jeweilige örtliche Situation zu bewerten sind. Bei Gleisen sind diese Probleme geringer, da Gleise keine Erschließungsfunktion für angrenzende Grundstücke zukommt und die zerschneidende Wirkung der Schiene durch Lärmschutzwände nicht erheblich verstärkt wird.

Straßenraumgestaltung

Durch die Verschmälerung der Fahrbahn etwa zugunsten eines Parkstreifens oder eines Radverkehrsweges ergibt sich eine Vergrößerung des Abstandes von der Fahrspur (Emissionsort) zum Wohngebäude. Dies führt zu einer Verringerung der Lärmpegel wie auch zu einer zusätzlichen Verringerung der Lärmwahrnehmung. Fahrbahnverschmälerungen sind möglich, wo die bestehenden Fahrbahnbreiten die Mindest- und Richtmaße der RAS 06 überschreiten.

Die Umgestaltung von unsignalisierten und insbesondere von signalisierten Knotenpunkten zu Kreisverkehrsplätzen führt durch die Verlangsamung und Verstetigung des Verkehrsflusses zu einer Lärminderung, die jedoch nach den Berechnungsverfahren der Umgebungslärmrichtlinie nicht nachgewiesen wird.

Passiver Schallschutz

Soweit aktiver Schallschutz nicht machbar ist – städtebauliche Planung, Nutzen-Kostengründe –, kommt passiver Schallschutz in Betracht. Lärmschutzmaßnahmen erfolgen an der baulichen Anlage (Objektschutz).

8.2 Steuerung des Verkehrs

Streckenbeschränkungen für bestimmte Verkehrsarten

Rechtliche Streckenbeschränkungen sind beispielsweise das Durchfahrverbot für Lkw und/oder Motorräder auf innerstädtischen Straßen oder Wohnstraßen. Lkw-Fahrverbote sind vor allem nachts wirkungsvoll.

Problematisch kann allerdings die mit einem Lkw-Durchfahrverbot verbundene Verkehrsverlagerung sein. Lkw-Verbote kommen vor allem in Betracht, wenn anbaufreie Alternativrouten bestehen und somit durch die Verlagerung keine neuen Betroffenen entstehen.

Geschwindigkeitsbeschränkungen

Reduzierungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sind effektive und kostengünstige Maßnahmen zur Lärminderung. Voraussetzung ist, dass die Geschwindigkeitsanordnungen eingehalten werden. Zur Gewährleistung der Geschwindigkeitsbeschränkungen können insbesondere Kontrollen durchgeführt oder bauliche Verkehrsberuhigungsmaßnahmen ergriffen

werden. Neben der Höhe des Lkw-Anteils ist für die im Einzelfall erreichbare Lärmreduktion auch der konkret vorhandene Straßenbelag maßgeblich.

Verstetigung des Verkehrs

Durch eine Verstetigung des Verkehrsflusses mit nur wenigen Beschleunigungs- und Verzögerungsvorgängen lässt sich eine spürbare Lärmentlastung erreichen, obwohl die Minderung des Mittelungspegels nur gering ist. Optimal ist ein sich langsam mit stetiger Geschwindigkeit bewegendem Verkehr. In diesem Fall entsteht ein gleichmäßiges Verkehrsgeräusch ohne die besonders belästigenden Pegelspitzen.

Als mögliche Maßnahmen zur Verstetigung des Verkehrs kommen in Betracht: geeignete Schaltungen der Lichtsignalanlagen (Grüne Welle bei Tempo 30), Anzeige der empfohlenen Geschwindigkeit, Dauerrot für Fußgänger mit Anforderungskontakt, Rückbau von Straßenrandstellplätzen ohne Verbreiterung der Fahrbahn usw.

8.3 Einsatz und Förderung lärmarmer Verkehrsmittel

ÖPNV, Rad- und Fußgängerverkehr

Die Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds steht bereits heute auf der Agenda vieler Städte und Gemeinden, Hierzu zählen: Einfluss auf die Tarif- und Angebotsgestaltung, finanzielle Förderung des ÖPNV, Einsatz geräuscharmer Fahrzeuge im ÖPNV, Erarbeitung von Konzepten zur Förderung des Fußgänger- und Radfahrerverkehrs mit baulichen Maßnahmen und Imagewerbung, Parkraumbewirtschaftung zur Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr usw.

8.4 Stadt- und Verkehrsplanung

Bau von Umgehungsstraßen

Der Bau von Umgehungsstraßen stellt eine verkehrsplanerische Maßnahme dar, die vom Baulastträger lediglich zu berücksichtigen ist. Leider scheitert der Bau von Umgehungsstraßen häufig an den leeren öffentlichen Kassen. Gleichwohl können Städte und Gemeinden Umgehungsstraßen in die Lärmaktionsplanung als mittel-/langfristiges Ziel aufnehmen. Dies gilt nicht nur für die Planungen anderer Baulastträger. Auch die eigene Planung etwa im Straßenbau kann aufgenommen werden.

Kombimaßnahmen und (General-)Verkehrsplan

Die Lärmaktionsplanung hat den Vorteil, dass sie Probleme gesamthaft betrachten und lösen kann. Es besteht die Chance, durch die Kombination von Maßnahmen unterschiedlicher Träger bzw. Behörden die Wirksamkeit von einzelnen Maßnahmen zu steigern.

Nach Maßgabe einer Gesamtverkehrsplanung sollten die Einzelmaßnahmen aufeinander abgestimmt sein. Der Verkehrsplan sollte die regionale (großräumigere) Planung der Verkehrsströme und die innerörtlichen (kleinräumigeren) Planungen koordinieren.

Bauleitplanung – Festsetzungen

Die Bauleitplanung ist eines der wichtigsten Instrumente, die der Gemeinde im Rahmen der Lärmaktionsplanung unmittelbar selbst zur Verfügung stehen.

Zum einen ist ein Lärmaktionsplan bei der Aufstellung von Flächennutzungsplan und Bebauungsplänen zu berücksichtigen (§ 1 Abs. 6 Nr. 7 lit. g BauGB). Zum anderen kann die Gemeinde etwa nach § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB ein nächtliches Fahrverbot auf einer öffentlichen Verkehrsfläche und nach § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB Lärmschutzwälle oder Lärmschutzwände festsetzen.

Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur sieht vor allem die folgenden Maßnahmen als geeignet an, um städtebaulichen Lärmschutz durch einen Lärmaktionsplan zu steuern:³²

- Verträgliche räumliche Zuordnung neuer Wohn- und Gewerbegebiete untereinander
- Schalltechnisch sinnvolle Gliederung von Baugebieten (insbesondere Industrie- und Gewerbegebiete)
- Struktur der Erschließung, so dass Durchfahrtsmöglichkeiten (Schleichwege) vermieden / reduziert werden
- Dimensionierung und Gestaltung von Straßen gemäß der kommunalen Verkehrskonzepte
- Abschirmung durch Schallschutzwälle, Schallschutzwände, Gebäude insbesondere mit lärmunempfindlichen Nutzungen
- Gebäudeorientierung beispielsweise mit entsprechend angeordneten Grundrissen (insbesondere bei lärmabschirmenden Gebäuden)
- Vermeidung von Schallreflektionen durch geeignete Gebäudeausrichtung, Fassadenanordnung und -gestaltung
- Vermeidung schallharter Gebäudeoberflächen zugunsten lärmabsorbierender Materialien
- Teil- und Vollabdeckung, Tunnel und Umbauungen von Straße / Schiene
- Passiver Lärmschutz, beispielsweise durch Schallschutzfenster (immissionsschutzrechtlich nicht als Lärminderungsmaßnahme gegenüber Sport- und Freizeitanlagen und gegenüber gewerblichen Anlagen möglich)
- Begründung

9. Bewertungsgrundsätze

Die in Betracht kommenden Maßnahmen und die von ihnen jeweils betroffenen Belange sind im weiteren Verfahren der Lärmaktionsplanung zu gewichten. Zunächst soll jede Maßnahme für sich im Hinblick auf das Planungsziel analysiert werden. Weil das aber nicht im Sinn einer „Alles-oder-Nichts-Lösung“ geschehen darf, müssen nicht nur die einzelnen Maßnahmen samt der von ihnen betroffenen Belangen in Beziehung zum Planungsziel gebracht werden. In einem zweiten Schritt sind vielmehr die Maßnahmen, die gleichlaufenden Interessen aber auch die gegenläufigen Belange zueinander – im Hinblick auf das Planungsziel – in Verhältnis zu setzen. Auf der so gewonnenen Grundlage werden die konkret zu ergreifenden Maßnahmen letztendlich bestimmt.

³² Vgl. Rundschreiben des MVI Baden-Württemberg v. 10.09.2014 – 53-8826.15/75.

9.1 Lärmschutzkonzept

Grundsätzliches Ziel des Lärmschutzkonzepts dieses Lärmaktionsplans ist die Unterschreitung der Auslösewerte für Lärminderungsmaßnahmen. Es wird ein optimales Nutzen-Kosten-Verhältnis angestrebt. Bei welcher Relation zwischen Kosten und Nutzen eine technisch zur Verbesserung der Lärmsituation grundsätzlich geeignete und erforderliche Maßnahme mit einem unverhältnismäßigen Aufwand verbunden ist, bestimmt sich nach den Umständen des Einzelfalles. Um eine möglichst umfassende und ausgewogene Bewertung der Maßnahme zu gewährleisten, fließen in das Lärmschutzkonzept folgende Kriterien ein:

- Minderung der Anzahl der betroffenen Einwohner und Gebäude
- Mittelbar positive Wirkungen der Maßnahme:
 - Nutzen der Maßnahme (monetär, vermiedene Lärmkosten)
 - Synergien
- Mittelbar negative Wirkungen der Maßnahme:
 - Kosten der Maßnahme; fiskalische Interessen des Straßenbaulastträgers
 - Verkehrsverlagernde Effekte

9.2 Bewertung der Maßnahmen im Hinblick auf das Planungsziel

Ziel dieses Lärmaktionsplanes ist es, die Lärmbelastungssituation für die Menschen in der Stadt Zell im Wiesental weiter zu verbessern. Eine Maßnahme wird zunächst danach bewertet, in wie weit sie auf der einen Seite unmittelbar das Planungsziel befördert, auf der anderen Seite danach mit welchem Aufwand – sachlich und zeitlich – sie umgesetzt werden kann. Bei der Auswertung der Berechnungsergebnisse wurden an dem Lärmschwerpunkt für den Fall ohne Lärmschutzmaßnahme und für die jeweilige Maßnahme die Einwohner und Gebäude ermittelt, die Pegelwerten über 65 dB(A) L_{DEN} und 55 dB(A) L_{Night} ausgesetzt sind.

Die Differenz aus der Anzahl betroffener Einwohner mit und ohne Lärmschutzmaßnahme verdeutlicht die Minderungswirkung der Maßnahme bezogen auf die Einwohner, also die Betroffenen.

9.3 Bewertung der Maßnahmen im Hinblick auf weitere Belange

Nachdem die einzelnen Maßnahmen auf ihre unmittelbaren Wirkungen im konkreten Fall untersucht wurden, gilt es, diese Maßnahmen auch entsprechend ihrer weiteren Wirkungen zu bewerten. In Betracht kommen positive, aber auch negative Wirkungen – in Betracht kommen Wirkungen, die sich bei den Lärmbetroffenen auswirken, aber auch Wirkungen, die sich bei Dritten entfalten.

9.3.1 Mittelbare positive Wirkungen

- positive Wirkungen zu Gunsten der Betroffenen gegen weitere Belastungen (Synergien zur Luftreinhaltung, Klimaschutz, Verkehrssicherheit, städtebauliche Aspekte, usw.),
- positive externe Effekte – durch Verringerung bisheriger externer Kosten infolge der Lärmbelastung,

Paradigmatisch die Ausführungen in den LAI-Hinweisen, S. 13 ff.³³:

„Belastungen durch Lärm verursachen jedes Jahr hohe volkswirtschaftliche Kosten. Diese externen, nicht vom Lärmverursacher getragenen Kosten können nur im Einzelfall (z. B. Mietzinsausfälle und Verminderung der Immobilienpreise) genau spezifiziert werden. Dennoch sind diese bei der Abwägung von Lärmschutzmaßnahmen entsprechend zu berücksichtigen.

Folgen von Lärm können physische und psychische Störungen sowie Verhaltensänderungen der betroffenen Personen sein. Aber auch gesellschaftliche Auswirkungen sind zu berücksichtigen.

Die menschliche Gesundheit kann durch lärmverursachte physische und psychische Störungen beeinträchtigt werden. Hierzu zählen im Bereich der körperlichen Beeinträchtigungen u. a. die ischämischen Herzkrankheiten (z. B. Angina Pectoris, Herzinfarkt) und durch Bluthochdruck bedingten Krankheiten (z. B. Hypertonie, hypersensitive Herz- und Nierenkrankheiten). Bei den psychischen Beeinträchtigungen treten u. a. Stressreaktionen, Schlafstörungen und Kommunikationsstörungen auf. Dies kann zu direkten medizinischen Behandlungskosten (Kosten für Personal, Infrastruktur und Arzneimittel) führen. Aber auch indirekte Gesundheitskosten werden verursacht. So erhöht sich z. B. das Unfallrisiko durch lärmbedingte Konzentrationsstörungen oder durch das Überhören von Gefahrensignalen.

Die durch Lärm verursachten Beeinträchtigungen der Gesundheit können zu Produktionsausfall führen, da die betroffenen Personen zeitweise oder dauerhaft nicht als Arbeitskräfte zur Verfügung stehen.

Nicht zu vernachlässigen sind die immateriellen Kosten, wie z. B. Verlust an Wohlbefinden und Leid bei den betroffenen Personen. Diese immateriellen Kosten können die materiellen Kosten (Behandlungskosten, Produktionsausfall) wesentlich übersteigen (z. B. bei Todesfällen und chronischen Erkrankungen).

Neben den Kosten für Gesundheitsschaden sind verminderte Einnahmen durch Mietzahlungen und Immobilienverkäufe feststellbar. Für lärmbelastete Immobilien werden niedrigere Immobilienpreise bezahlt und die erzielbaren Einnahmen aus Mietzinszahlungen liegen niedriger. Effekte auf Immobilienwerte sind bereits ab einem Tagwert von 45 dB(A) nachweisbar.

Verminderte Immobilienpreise und sinkende Mieteinkünfte wirken sich negativ auf die Steuereinnahmen der Kommunen aus, da diese über Einnahmen aus Mieteinkünften, Grunderwerbssteuer und Grundsteuer von niedrigeren Immobilienwerten betroffen sind.

Aus Kosten-Nutzen-Untersuchungen zu Aktionsplanungen nach der EG-Umgebungsärmrichtlinie lässt sich vorsichtig ableiten, dass bei einer mittleren Monatsmiete von 350 Euro pro Person ein mittlerer Mietverlust von 20 Euro je dB(A), welches den Pegel von 50 dB(A) überschreitet, je Einwohner und Jahr entsteht. Unter den Unwägbarkeiten, die mit Steuerschätzungen üblicherweise zusammen hängen, ist daraus ein Verlust von mietbezogenen Steuern von 2 Euro je dB(A) über 50 dB(A), je Einwohner und Jahr ableitbar.

³³ LAI – AG Aktionsplanung: LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung, Aktualisierte Fassung; 18.Juni.2012.

Eine Stadt, die beispielsweise ihre 250.000 Einwohner im Durchschnitt um 2 dB(A) durch Umsetzung der Maßnahmen einer Lärmaktionsplanung entlastet, würde zusätzliche Steuereinnahmen auf Mieteinkünfte von 1.000.000 Euro pro Jahr erzeugen. Hinzu kämen die Mehreinnahmen aus der Grunderwerbsteuer, die ausschließlich den Kommunen zufließen.

Eine Beispielrechnung für verschiedene Lärminderungsszenarien hat gezeigt, dass Lärminderung nur am Anfang Geld kostet. Die durchgeführten Maßnahmen amortisieren sich in aller Regel kurzfristig und führen anschließend zu zusätzlichen Einnahmen.

Diese Betrachtung wird von den Ergebnissen der EG-Arbeitsgruppe "Health and Socio-Economic Aspects" quantitativ bestätigt.

Im Rahmen der "Studie zur Kostenverhältnismäßigkeit von Schallschutzmaßnahmen" des Bayerischen Landesamtes für Umweltschutz wurde ermittelt, dass Einfamilienhäuser um ca. 1,5 % je dB(A), das den Wert von 50 dB(A) überschreitet, an Wert verlieren."

9.3.2 Mittelbare negative Wirkungen

Maßnahmen können erhebliche Finanzmittel in Anspruch nehmen (z.B. Einbau eines lärmtechnisch verbesserten Straßenbelags); Maßnahmen können aber auch zu einer Verschlechterung der Lärmsituation Dritter beitragen (z.B. verkehrsverlagernde Effekte infolge straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen). Beides entfaltet keine absolute Sperrwirkung – beides ist aber im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

Fiskalisches Interesse des Straßenbaulastträgers

Für die Beantwortung der Frage, wer die mit der Umsetzung konkreter Maßnahmen verbundenen Kosten zu tragen hat, gilt das Prinzip der Konnexität von Aufgabenverantwortung und Ausgabenlast: Wer für die Erfüllung einer Aufgabe zuständig ist, muss auch die damit verbundenen Ausgaben tragen. Die Umsetzung einer straßenbaulichen Maßnahme, wie z.B. der Instandsetzung eines Fahrbahnbelages, ist eine Aufgabe im Rahmen der Erfüllung der Straßenbaulast. Dementsprechend haben Bund, Länder, Landkreise und Gemeinden als Baulastträger die ihnen obliegenden Straßenbauaufgaben zu finanzieren.

Verkehrsverlagernde Effekte straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen

Bei der Bekämpfung des Straßenverkehrslärms besitzen insbesondere straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen eine große Bedeutung. Streckenbeschränkungen für bestimmte Verkehrsarten (z.B. Nachtfahrverbot für Lkw) können unmittelbar, andere Maßnahmen wie etwa Geschwindigkeitsbeschränkungen können in diesem Sinn mittelbar verkehrsverlagernde Effekte haben und damit zu erhöhten Lärmimmissionen auf alternativen Routen führen.

Eine Betrachtung der Verkehrseffekte ggf. mithilfe eines Verkehrsmodells ist daher als Grundlage einer sachgerechten Abwägung hilfreich. Für die von den Maßnahmen betroffene Region soll geprüft werden, ob und gegebenenfalls in welchem Umfang diese verkehrsrelevanten Maßnahmen zu Verkehrsverlagerungen und damit verbundenen Veränderungen der Verkehrslärmbelastung führen werden.

10. Abwägungsgrundsätze

Bestehen regelungsbedürftige Lärmprobleme sowie Lärmauswirkungen und ist die Aufstellung eines Lärmaktionsplanes deshalb gerechtfertigt, hat die Gemeinde im Rahmen des rechtlich Möglichen die Planlösung herauszuarbeiten, welche aus ihrer planerischen Sicht die öffentlichen und privaten Belange am besten in Einklang bringt. Dazu hat die Gemeinde den wesentlichen Sachverhalt aufzuarbeiten. Sie muss die betroffenen Belange erkennen und zunächst jeweils für sich im Hinblick auf das Planungsziel gewichten, eine Verbesserung der Lärmsituation zu erreichen. Widerstreitende Belange sind mit dem Ziel eines bestmöglichen Ausgleichs auszubalancieren. Die Maßnahmen, die letztendlich im Lärmaktionsplan festgesetzt werden, müssen verhältnismäßig sein.

Neben der Wirkung der einzelnen in Betracht kommenden Maßnahmen auf die Verbesserung der Lärmsituation, müssen auch die weiteren Belange, die durch die Realisierung der Maßnahmen tangiert werden, in den Blick genommen werden: Für jeden Lärmschwerpunkt und jedes sonst in die Lärmaktionsplanung einbezogene Rechengebiet sind die einzelnen Schutzmaßnahmen so zu bestimmen, dass sämtliche, im Einzelfall konfligierenden Interessen austariert werden.

10.1 Allgemeine Abwägungsgrundsätze

Dabei sind insbesondere die folgenden allgemeinen Abwägungsgrundsätze zu beachten:

- Maßnahmen an der Quelle der Geräuschbelastung sind vorrangig.
- Aktive Maßnahmen haben Vorrang vor passiven Schallschutzmaßnahmen.
- Es gilt das Verursacherprinzip.
- Je höher die Belastung lärm betroffener Menschen ist und je stärker diese Belastung reduziert werden kann, desto gewichtigere, mit der Maßnahme verbundene Nachteile können in Kauf genommen werden.
- Lärmbelastungen sind gerecht zu verteilen.
- Weder eine Einzelmaßnahme noch ein Maßnahmenpaket darf zu unverhältnismäßigen Nachteilen führen.
- Bei der Betrachtung sind nicht nur die bestehende Lärmsituation, sondern auch künftige Entwicklungen zu berücksichtigen, die sich bereits heute abzeichnen (Vorsorgeprinzip).
- Für jede Maßnahme sind auch die in Betracht kommenden räumlichen und sachlichen Anwendungsalternativen zu beachten (z. B. ganztägige oder nur nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkungen).
- Die Maßnahmen sind auf ihre Kombinierbarkeit zu untersuchen (z.B. Geschwindigkeitsreduzierung bis zur Realisierung baulicher Maßnahmen).

10.2 Geschwindigkeitsbeschränkungen

Geschwindigkeitsbeschränkungen sind kostengünstige und wirksame Maßnahmen zur Lärminderung. Die Maßnahmen haben den Vorteil, dass sie kurzfristig umgesetzt werden können und damit vor allem als Sofortmaßnahme geeignet sind. Geschwindigkeitsbeschränkungen haben außerdem in der Regel positive Synergieeffekte in Bezug auf die Verkehrssicherheit und Luftqualität.

Nachteilig ist insbesondere, dass mit dieser Maßnahme die Leichtigkeit des fließenden Straßenverkehrs beeinträchtigt wird. Vor allem Straßen mit überörtlicher Bedeutung für den Fernverkehr (Bundesstraßen) erfüllen eine wichtige Verkehrsfunktion. Sie bündeln den Verkehr und sorgen damit für eine Entlastung des örtlichen Straßennetzes. Diese Funktion darf nur aus gewichtigen Gründen eingeschränkt werden. Außerdem müssen die wirtschaftlichen Aspekte berücksichtigt werden, die solche Einschränkungen insbesondere im Bereich des Lieferverkehrs mit sich bringen. Vor diesem Hintergrund geht die Stadt Zell im Wiesental bei der Festsetzung von Geschwindigkeitsbeschränkungen als Maßnahmen der Lärmaktionsplanung von folgenden Grundsätzen aus:

- Die Maßnahme wird nur festgelegt, wenn erhebliche Betroffenheiten nachgewiesen sind.
- Die Maßnahme muss in ihrem räumlichen Geltungsbereich zu einer spürbaren Lärmreduzierung und einer nachweisbaren Minderung der Betroffenheiten führen; Maßnahmen die den Verkehr und den Lärm nur verlagern, scheiden aus.
- Der Geltungsbereich der Maßnahme muss exakt lokalisiert werden; eine „Pauschallösung“ (etwa von Ortsschild zu Ortsschild) kommt grundsätzlich nicht in Betracht.
- Sind Sanierungsmaßnahmen geplant, ist eine Verkehrsbeschränkung nur zeitlich befristet bis zur Realisierung dieser Maßnahmen gerechtfertigt.
- Weniger belastende Alternativlösungen zur Lärmreduzierung müssen ausscheiden (z. B. Beschränkung auf bestimmte Verkehrsarten; Beschränkung auf die Tages- oder Nachtzeit; Realisierung technisch möglicher und finanziell zumutbarer straßenbaulicher Maßnahmen).
- Die positiven und negativen mittelbaren Wirkungen einer Maßnahme sind einzubeziehen (z. B. Aspekte der Verkehrssicherheit; keine Verwirrung der Verkehrsteilnehmer durch zu viele Schilder; Feinstaubbelastung).

Um nach diesen Grundsätzen eine möglichst differenzierte Bewertung zu ermöglichen, werden die Betroffenheiten am Lärmschwerpunkt näher lokalisiert:

Hierfür werden zunächst die Pegelwerte an den Fassaden ohne Lärmschutz ermittelt und räumlich dargestellt (lärmetechnische Ausgangssituation). Da die Maßnahmen auch nachts wirken, wird dabei von dem besonders sensiblen Nachtzeitraum L_{Night} ausgegangen. Die Pegelwerte ohne Lärmschutzmaßnahmen und die Betroffenheiten zeigen, in welchen Bereichen am Lärmschwerpunkt Handlungsbedarf besteht.

In einem zweiten Schritt wird untersucht, welches Wirkungspotential die Geschwindigkeitsbeschränkungen haben. Hierfür wird zum einen der Differenzwert zwischen dem Ausgangspegel ohne Lärmschutz und dem Pegelwert nach Realisierung der Maßnahmen ermittelt. Zum anderen wird überprüft, inwieweit eine Maßnahme die Anzahl der Betroffenheiten über dem Auslösewert reduzieren kann.

Festgesetzt wird eine Maßnahme schließlich für den Bereich, in dem sie für hinreichend viele Betroffenheiten eine erhebliche Lärmreduzierung bewirkt. Neben den Lärmschutzgesichtspunkten können dabei auch weitere Auswirkungen für oder gegen die Anordnung einer Maßnahme sprechen. Insbesondere verkehrliche Aspekte, wie die Verkehrssicherheit, Querungsbedarf oder Sichtverhältnisse müssen bei der Entscheidung berücksichtigt werden.

11. Wirkungsanalyse der Lärmschutzmaßnahme

Eine Geschwindigkeitsreduzierung stellt eine schalltechnisch wirksame Maßnahme dar, welche schnell und kostengünstig realisierbar ist. Damit können die Lärmpegel um 2 bis 3 dB(A) gesenkt werden. Sie ist allerdings nur als Überbrückungsmaßnahme bis zur Realisierung nachhaltiger baulicher Lärmschutzmaßnahmen gedacht.

Nach dem Kooperationserlass des Ministeriums für Verkehr- und Infrastruktur (MVI) vom 23.03.2012 kommen straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen insbesondere ab folgenden Lärmpegeln nach RLS-90³⁴ in Betracht: 70 dB(A) tags (6 bis 22 Uhr) und 60 dB(A) nachts (22 bis 6 Uhr). Bei einer Überschreitung der Werte um 3 dB(A) reduziert sich das Ermessen hin zur grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung von Maßnahmen auf den betroffenen Straßenabschnitten. Unabhängig davon lässt der Kooperationserlass auch Maßnahmen unterhalb der genannten Werte zu. Maßgebend dafür ist die ortsübliche Zumutbarkeit.

Die im Rahmen der Lärmaktionsplanung ermittelten Nachtwerte L_{Night} nach VBUS entsprechen denen der RLS-90. Der L_{DEN} – Wert gilt für den Zeitbereich von 0 bis 24 Uhr, der Tagwert nach RLS-90 allerdings nur für den Zeitbereich von 6 bis 22 Uhr. Nach dem Kooperationserlass sind die L_{DEN} -Werte nach VBUS in Tagwerte nach RLS-90 umzurechnen. Für die B 317 ist ein Abschlag -2 dB(A) und für die L 140 und L 146 ein Abschlag von -1 dB(A) zu berücksichtigen. Ggf. sind Zuschläge für dauerhaft betriebene Lichtsignalanlagen zu berücksichtigen.

In der nachfolgenden Abbildung 14 werden die Bereiche aufgezeigt, in denen der nächtliche Maßnahmenwert von 60 dB(A) überschritten wird.

Häufig werden die Maßnahmenwerte allerdings nur punktuell überschritten. Eine Geschwindigkeitsreduzierung ist daher unter Berücksichtigung der verkehrlichen Belange / Verkehrsfunktion der B 317 sowie der gängigen Praxis der Straßenverkehrsbehörden nur schwierig umsetzbar. Nur in der Ortsdurchfahrt von Atzenbach ist in Anbetracht der hohen Lärmpegelwerte (bis zu 5 dB(A) über den Maßnahmenwerten) und einer hohen Anzahl von Betroffenen über diesen Werten (61 Betroffene ganztags und 66 Betroffene nachts) eine Geschwindigkeitsbegrenzung realistisch.

³⁴ Der Bundesminister für Verkehr: Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) – Ausgabe 1990, Berichtigter Nachdruck Februar 1992; FGSV-Verlag, Köln 1992.

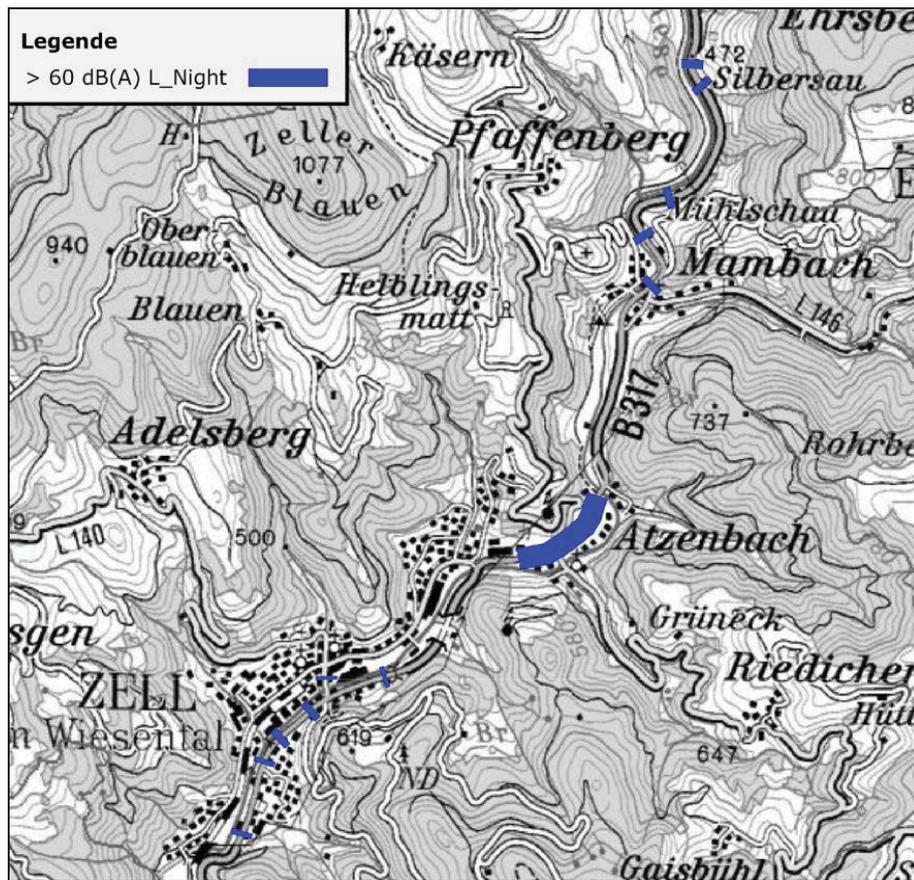


Abbildung 14: Überschreitung nächtlicher Lärmpegel (60 dB(A))

Aus diesem Grunde wird die Lärminderungsmaßnahme Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h für den Bereich B 317 Atzenbach einer Wirkungsanalyse unterzogen. Dabei erfolgt die Berechnung nach RLS-90. Die Lärmpegel werden in einer Höhe von 4m über Grund berechnet. Dies entspricht circa dem 1. OG eines Gebäudes.

Geschwindigkeitsbeschränkung B 317 Atzenbach

Das schalltechnische Wirkungspotential der untersuchten Maßnahmen der Geschwindigkeitsbeschränkung 30 km/h ganztags wird in Tabelle 13 dargestellt. Die Berechnung erfolgte nach RLS-90. Die Darstellung der Betroffenenheiten kann mit denen aus Tabelle 3 nicht verglichen werden (hier erfolgte die Berechnung nach VBUS).

Nr.	Betroffenheiten nach VBEB, berechnet nach RLS-90	LrT						LrN						
		50-55	55-60	60-65	65-70	70-75	>75	>65	50-55	55-60	60-65	65-70	>70	>55
3	ohne Maßnahme	69	34	82	81	26		107	58	81	66			147
3	mit 30 km/h ganztags	51	53	89	68	1		69	86	83	20			103

Tabelle 13: Ergebnis Wirkungsanalyse 30 km/h ganztags, B 317 Atzenbach

Wie das Ergebnis der Wirkungsanalyse zeigt, können die Betroffenheiten oberhalb des Maßnahmenwertes von $L_{\text{Tag}} = 70 \text{ dB(A)}$ durch eine ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h fast vollständig abgebaut werden. Für den nächtlichen Maßnahmenwert von $L_{\text{Nacht}} = 60 \text{ dB(A)}$ trifft das hingegen nicht zu; allerdings können die Betroffenheiten oberhalb dieses Lärmpegels deutlich reduziert werden. Die Lärminderungswirkung der Geschwindigkeitsbeschränkung beträgt bis zu 2,45 dB(A).

	DTV [Kfz/24 h]	zulässige		Emissionspegel		
		v_{Pkw}	v_{Lkw}	$L_{\text{m,D}}$	$L_{\text{m,E}}$	$L_{\text{m,N}}$
B 317-1	12.849	50	50	62,52	59,78	54,08
B 317-1	12.849	30	30	60,07	57,46	51,66
Differenz mit / ohne 30 km/h ganztags				-2,45	-2,32	-2,42

Tabelle 14: B 317 Atzenbach, Lärminderungspotential Geschwindigkeitsbeschränkung

Das Ergebnis der Wirkungsanalyse nach RLS-90 für den Hauptbelastungsbereich B 317 Atzenbach kann folgenden Lärmkarten entnommen werden:

- Gebäudelärmkarte für den Zeitbereich Tag
- Gebäudelärmkarte für den Zeitbereich Nacht
- Differenzkarte ohne/mit 30 km/h für den Zeitbereich Tag und Gebäudelärmkarte mit 30 km/h für den Zeitbereich Tag
- Differenzkarte ohne/mit 30 km/h für den Zeitbereich Nacht und Gebäudelärmkarte mit 30 km/h für den Zeitbereich Nacht

12. Abwägung und Auswahl der Maßnahmen

12.1 Geschwindigkeitsbeschränkung

Im Bereich des Hauptbelastungsbereiches B 317 Atzenbach können die Betroffenheiten oberhalb des ganztägigen Maßnahmenwertes durch die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung fast vollständig abgebaut werden. Für den nächtlichen Maßnahmenwert trifft dies nicht zu: Hier können die Betroffenheiten durch die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung nicht vollständig abgebaut, jedoch deutlich reduziert, werden. Dem positiven Lärminderungseffekt stehen die negativen Folgen der Geschwindigkeitsbeschränkung gegenüber. Die Verkehrsfunktion der B 317 als Bundesstraße wird beeinträchtigt, Fahrzeitverluste entstehen. Für den rund 700 m langen Teilabschnitt der Ortsdurchfahrt, für den eine Geschwindigkeitsbeschränkung in Frage kommt, ergibt sich ein Fahrzeitverlust von rund 35 Sekunden. Allerdings sind hiervon bei einer ganztägigen Geschwindigkeitsbeschränkung rund 12.850 Kfz/24h betroffen. Bei einer ausschließlich nächtlichen Geschwindigkeitsbeschränkung wären lediglich rund 8% des durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommens auf der B 317 betroffen.

Nach der Berechnungsmethode der Umgebungslärmrichtlinie VBUS liegen die maximalen Lärmwerte im Bestand bei 74 dB(A) L_{DEN} und 65 dB(A) L_{Night} . Bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen ist aber für die Berechnung der Beurteilungspegel die RLS-90 maßgebend. Wie unter Kapitel 11 aufgeführt, wurden für den Bereich B 317 Atzenbach die Lärmpegel auch nach RLS-90 ermittelt. Somit ergibt sich ein maximaler Tagwert nach RLS-90 von 73 dB(A). Der L_{Night} -Wert (VBUS) ist identisch zu dem Nachtwert nach RLS-90 und bleibt bei 65 dB(A).

Eine ausschließlich nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkung reduziert die nächtlichen Betroffenheiten, entspricht dem höheren nächtlichen Ruhebedürfnis und hat eine geringere verkehrliche Beeinträchtigung der B 317 in ihrer Funktion als Bundesstraße zur Folge. Jedoch ist eine ausschließlich nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h aus Lärm-schutzgründen aufgrund der Höhe der Pegelüberschreitung (73 dB(A) L_{Tag}) und der Anzahl der betroffenen Wohngebäude (27 Gebäude > 70 dB(A) L_{Tag}) nicht zielführend.

Die Anordnung einer ganztägigen Geschwindigkeitsbeschränkung für einen Teilbereich der Ortsdurchfahrt B 317 Atzenbach ist somit gerechtfertigt. Der Zeitverlust für den fließenden Verkehr beträgt knapp 35 Sekunden.

Dieser Zeitverlust für den Kraftfahrzeugführer ist im Verhältnis zur Höhe der Lärmbelastung der Anwohner der B 317 Ortsdurchfahrt Atzenbach akzeptabel. Auch wirken sich eine ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung und die damit entstehenden Fahrzeitverluste nicht negativ auf die Gewährung der getakteten Anschlüsse der Buslinie 7300 zur S-Bahn aus/nach Basel, zur DB-Regio in Bärental und Titisee sowie zu den weiteren Buslinien 7306 in Schönau und 7215 / 7321 in Todtnau aus.

Räumliche Verortung der Geschwindigkeitsbeschränkung

Die ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h soll auf einem 700 m langen Abschnitt der B 317 gelten, zwischen den Einmündungen Zur Alten Spinnerei und Todtnauerliweg. Innerhalb dieses Bereiches liegen insgesamt 27 Wohngebäude mit Überschreitung des Pegelwertes nach RLS-90 $L_{\text{Tag}} = 70 \text{ dB(A)}$ und weiteres 12 Wohngebäude, die diesen Pegelwert erreichen.

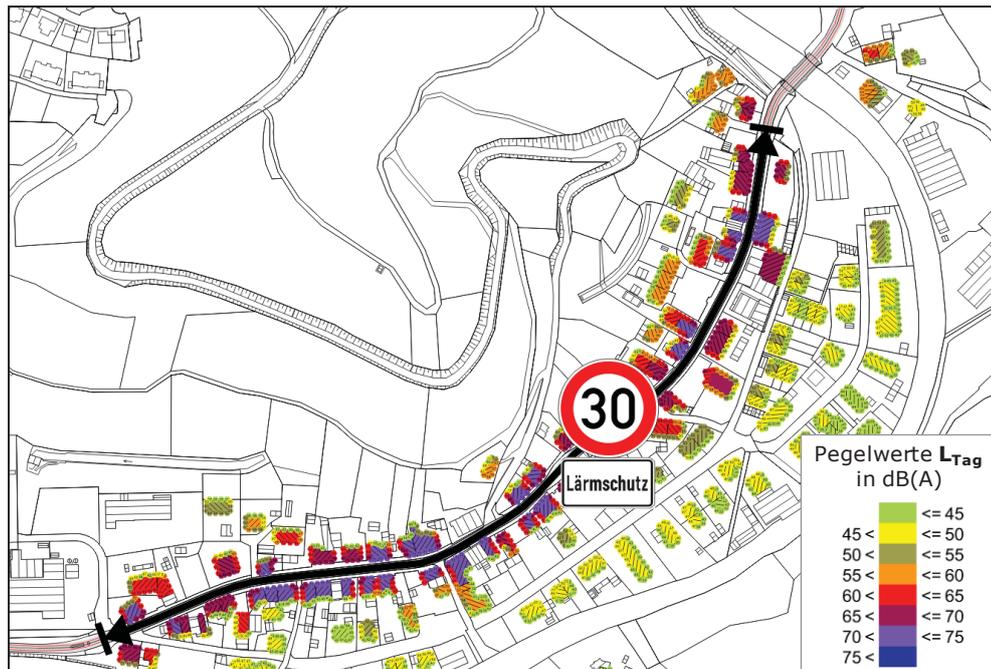


Abbildung 15: Ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung B 317 Atzenbach

Für die Bereiche der hochbelasteten Wohngebäude außerhalb des Ortsteils Atzenbach, also für die Ortsteile Mambach, Silbersau und Schwarzach wird aus Verkehrssicherheits- und Lärmschutzgründen eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit entlang der B 317 angeregt.

12.2 Lärmoptimierter Asphalt

Um die Lärmbelastungen in allen Hauptbelastungsbereichen zu reduzieren, sollte seitens der Straßenbauverwaltung der Einbau eines Lärmoptimierten Fahrbahnbelages (vgl. Kapitel 8.1) erwogen werden. Es handelt sich hierbei um eine Maßnahme, die direkt an der Quelle des Straßenverkehrslärms ansetzt. Sie trägt zu einer nachhaltigen und wirksamen Lärminderung bei.

Das Lärminderungspotential der Lärmoptimierten Fahrbahnbeläge beträgt, je nach Typ eines Solchen, innerorts 2-3 dB(A). Der Einbau eines lärm mindernden Fahrbahnbelags reduziert langfristig die Lärmbelastungen, jedoch können auch mit ihm nicht alle Betroffenheiten oberhalb der Maßnahmenwerte – speziell in den Bereichen außerhalb des Bereiches B 317

Atzenbach – vollständig reduziert werden. Da derzeit in mehreren Forschungs- und Entwicklungsprojekten neue Lärmoptimierte Fahrbahnbeläge mit höherer Lebensdauer und geringeren Kosten untersucht werden, ist es nicht zweckmäßig einen konkreten Belag zu benennen. Zum Zeitpunkt des Einbaus sollte allerdings der Fahrbahnbelag eingebaut werden, der dann dem neuesten Stand der Technik entsprechen wird und mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand eine maximale Verbesserung der Lärmsituation bewirken kann.

Der Einbau eines lärmoptimierten Fahrbahnbelags wird als mittelfristige Maßnahme zur Lärminderung angesehen. Für den Hauptbelastungsbereich B 317 Atzenbach kommt demnach als Sofortmaßnahme die verkehrsplanerische Maßnahme der Geschwindigkeitsbeschränkung in Betracht.

12.3 Passive Lärmschutzmaßnahmen

Passive Lärminderungsmaßnahmen sind im Rahmen eines Lärmaktionsplanes nur das letzte Mittel. Vorrangig sind Maßnahmen zur Reduzierung des Umgebungslärms im Freien zu ergreifen (Auftrag der EU-UmgebungslärmRL) und nicht der Lärm in Aufenthalts- und Wohnräumen. Sind aktive Lärminderungsmaßnahmen unverhältnismäßig oder andere Maßnahmen (z.B. Geschwindigkeitsbegrenzungen) nicht umsetzbar, kann im Rahmen der Lärmsanierung des Bundes der Einbau von Schallschutzfenstern finanziell gefördert werden.

Reglungen finden sich hierzu in den „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97)“. Diese Regelungen wurden auch für Landesstraßen in Baden-Württemberg übernommen³⁵. Eine Lärmsanierung kommt danach in Betracht, wenn die nach RLS-90 berechneten Beurteilungspegel einen der folgenden Auslösewerte übersteigen:

Nutzungen	Tag (dB(A))	Nacht (dB(A))
Krankenhäuser, Schulen, Kur- u. Altenheime, Wohn- u. Kleinsiedlungsgebiete	67 / (65)	57 / (55)
Kern-, Dorf- und Mischgebiete	69 / (67)	59 / (57)
Gewerbegebiete	72	62

Tabelle 15: Auslösewerte für die Lärmsanierung in der Baulast des Bundes und des Landes

Die Straßenbauverwaltung kann auf Basis der oben aufgeführten Werte als freiwillige Leistung im Rahmen verfügbarer Haushaltsmittel Lärmschutzmaßnahmen durchführen bzw. bei Einbau von Lärmschutzfenstern teilweise erstatten. Hierauf besteht allerdings kein Rechtsanspruch.

In Zell im Wiesental existieren viele vereinzelt liegende und besonders stark vom Lärm betroffene Häuser, für die die gängigen Methoden der Lärmaktionsplanung keine Verbesserung

³⁵ Die Auslösewerte für die Lärmsanierung an Landesstraßen wurden mit Schreiben vom 22.01. 2016 – 2-3911.7/47 „Regelung zum Verkehrslärmschutz an Straßen – Absenkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung an Landesstraßen“ um jeweils 2 dB(A) abgesenkt. Die Auslösewerte für die Lärmsanierung an Landesstraßen in Gewerbegebieten bleiben hiervon unberührt.

der derzeitigen Situation versprechen. Für Bereiche ohne Lärminderungsmaßnahmen sollte deshalb außerhalb der Lärmaktionsplanung ein Einbau von Lärmschutzfenstern geprüft werden. Hierzu muss der Hauseigentümer einen Antrag beim zuständigen Straßenbaulastträger auf Kostenerstattung stellen (für die Bundes- und Landesstraßen in Zell im Wiesental ist das Regierungspräsidium Freiburg zuständig). Die Stadt Zell im Wiesental wird den Eigentümer bei der Antragsstellung beraten und unterstützen.

In nachfolgender Tabelle findet sich eine Auflistung derjenigen Wohngebäude mit dazugehörigen Pegelwerten, welche außerhalb des Hauptbelastungsbereiches B 317 Atzenbach liegen.

Immissionsort Wohngebäude, 79669 Zell im Wiesental	Maximaler Beurteilungspegel nach VBUS		Maximaler Beurteilungspegel nach RLS-90	
	L _{DEN} in dB(A)	L _{Night} in dB(A)	L _{Tag} in dB(A)	L _{Nacht} in dB(A)
Mühlschau 1	74	65	72	65
Schopfheimer Straße 97	73	63	71	63
Saufert 12	72	63	70	63
Schopfheimer Straße 1	70	60	69	60
Schopfheimer Straße 16	71	61	69	61
Schopfheimer Straße 18	71	61	69	61
Schopfheimer Straße 6	70	61	69	61
Silbersau 2	71	62	69	62
Schopfheimer Straße 59	71	62	69	62
Ortsstraße 53	71	63	69	63
Am Schnetzerwald 16	70	60	68	60
Am Schnetzerwald 14	70	60	68	60
Schopfheimer Straße 10	70	60	68	60
Schopfheimer Straße 8	69	60	68	60
Schopfheimer Straße 2	69	60	68	60
Schopfheimer Straße 15	69	60	68	60
Schopfheimer Straße 9	69	60	68	60
Schopfheimer Straße 7	69	60	68	60
Schopfheimer Straße 5	69	60	68	60
Schopfheimer Straße 3	69	60	68	60
Silbersau 4	70	61	68	61
Saufert 16	70	61	68	61
Am Schnetzerwald 20	70	61	68	61
Schopfheimer Straße 14	70	61	68	61
Schopfheimer Straße 67	70	61	68	61
Silbersau 6	70	62	68	62
Schopfheimer Straße 22	69	59	67	59
Schopfheimer Straße 13	68	59	67	59
Silbersau 8	69	60	67	60
Schopfheimer Straße 12	69	60	67	60
Schopfheimer Straße 47a	69	60	67	60
Schopfheimer Straße 75a	69	60	67	60
Schopfheimer Straße 11	68	68	67	68
Saufert 10	68	59	66	59
Ortsstraße 51	68	59	66	59
Ortsstraße 50	68	60	66	60

Tabelle 16: Belastete Einzelgebäude, außerhalb B 317 Atzenbach

12.4 Weitere Maßnahmen zur Lärminderung

Geschwindigkeitsüberwachungen

Geschwindigkeitsbeschränkungen bewirken nur dann eine tatsächliche Lärminderung, wenn sie durch die Verkehrsteilnehmer eingehalten werden oder wenn zu mindestens das Geschwindigkeitsniveau gegenüber dem Bestand deutlich abgesenkt wird. Die Stadt regt bei der Straßenverkehrsbehörde an, die geltenden Geschwindigkeitsbeschränkungen durch Kontrollen mit Hilfe von stationären oder mobilen Geräten verstärkt zu überwachen.

Lärmschutz in der Bauleitplanung

In der kommunalen Bauleitplanung berücksichtigt die Stadt Zell im Wiesental auch zukünftig die Hinweise des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur (MVI) vom 10.09.2014³⁶ zur Lärminderung mittels städtebaulicher Maßnahmen, welche in Kapitel 8.4 aufgeführt sind. Dazu zählen u.a. eine schalltechnisch sinnvolle Gliederung von Baugebieten, sowie die Struktur der Erschließung, damit Durchfahrtmöglichkeiten (Schleichwege) vermieden bzw. reduziert werden.

³⁶ Vgl. Rundschreiben des MVI Baden-Württemberg v. 10.09.2014 – 53-8826.15/75.

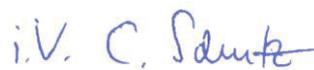
13. Maßnahmen

Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung der Lärmbelastung		
Lärmbelasteter Bereich	Maßnahme	zuständig
B 317 Atzenbach	Festsetzung einer ganztägigen Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h aus Lärmschutzgründen entlang der B 317 Ortsdurchfahrt Atzenbach zwischen den Einmündungen Zur Alten Spinnerei und Todtnauerliweg.	RP Freiburg
B 317 OT Mambach, Silbersau und Schwarzach	Anregung zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit entlang der B 317 aus Verkehrssicherheits- und Lärmschutzgründen für die Bereiche der hochbelasteten Wohngebäude in den Ortsteilen Mambach, Silbersau und Schwarzach.	RP Freiburg
Gemarkung Zell im Wiesental	Einbau eines lärmoptimierten Fahrbahnbelags auf der B 317 und der L 140 beim nächsten anstehenden Austausch des Fahrbahnbelags, der dann dem neuesten Stand der Technik entsprechen wird und mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand eine maximale Verbesserung der Lärmsituation bewirken kann.	RP Freiburg
	Anregung von flankierenden Maßnahmen zur Anzeige und Kontrolle der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	Untere Straßenverkehrsbehörde: LRA Lörrach (Kontrollen),
	Unterstützung der Eigentümer stark belasteter Wohngebäude bei der Antragstellung auf Bezuschussung für den Einbau von Lärmschutzfenstern	Stadt Zell im Wiesental / RP Freiburg
	Förderung des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad- und Fußgängerverkehr).	
	Beachtung der Hinweise des MVI vom 10.09.2014 für die kommunale Bauleitplanung.	

Rapp Trans AG



Wolfgang Wahl



Carina Schulz