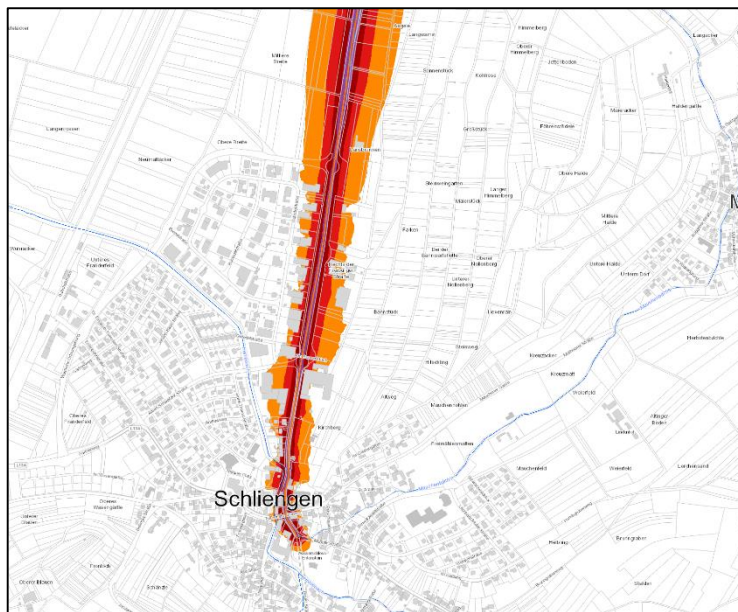


## Gemeinde Schliengen

### Lärmaktionsplan, 3. Runde – Überprüfung des LAP aus Stufe 2 (2014)



#### Projekt:

2897/1 - 20. Januar 2021

#### Auftraggeber:

Gemeinde Schliengen  
Wasserschloss Entenstein  
79418 Schliengen

#### Bearbeitung:

Lars Arne Meier, M. Sc

INGENIEURBÜRO  
FÜR  
UMWELTAKUSTIK

BÜRO STUTTGART  
Schloßstraße 56  
70176 Stuttgart  
Tel: 0711 / 218 42 63-0  
Fax: 0711 / 218 42 63-9  
Messstelle nach  
§29 BImSchG für Geräusche

BÜRO FREIBURG  
Engelbergerstraße 19  
79106 Freiburg i. Br.  
Tel: 0761 / 154 290 00  
Fax: 0761 / 154 290 99

BÜRO DORTMUND  
Ruhrallee 9  
44139 Dortmund  
Tel: 0231 / 177 408 20  
Fax: 0231 / 177 408 29

Email: [info@heine-jud.de](mailto:info@heine-jud.de)



**THOMAS HEINE · Dipl.-Ing.(FH)**  
von der IHK Region Stuttgart  
ö.b.u.v. Sachverständiger für  
Schallimmissionsschutz

**AXEL JUD · Dipl.-Geograph**  
von der IHK Region Stuttgart  
ö.b.u.v. Sachverständiger für  
Schallimmissionen und  
Schallschutz im Städtebau

Schalltechnische Untersuchung  
Lärmaktionsplan, 3. Runde – Überprüfung des LAP aus Stufe 2 (2014)

**Inhaltsverzeichnis**

<b>1</b>	<b>Einführung.....</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Aufgabenstellung.....</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Zusammenfassung des Lärmaktionsplans 2014 (Stufe 2).....</b>	<b>4</b>
<b>4</b>	<b>Weitere Lärminderungsmaßnahmen.....</b>	<b>7</b>
<b>5</b>	<b>Überprüfung des Lärmaktionsplanes 2014 (Stufe 2).....</b>	<b>8</b>
<b>6</b>	<b>Bewertung der Entwicklung der Lärmsituation.....</b>	<b>11</b>
<b>7</b>	<b>Zusammenfassung.....</b>	<b>17</b>

---

Die Untersuchung enthält 18 Seiten

Stuttgart, den 20. Januar 2021

*Fachlich Verantwortlicher*

Dipl.-Geogr. Axel Jud

*Projektbearbeiter/in*

Lars Arne Meier, M. Sc



## Schalltechnische Untersuchung Lärmaktionsplan, 3. Runde – Überprüfung des LAP aus Stufe 2 (2014)

### 1 Einführung

Eine zunehmende Anzahl der Einwohner Deutschlands fühlt sich durch Lärmeinwirkungen stark beeinträchtigt. Lärm mindert das Wohlbefinden von Menschen, drückt die Miet- und Immobilienpreise, reduziert die Einnahmen von Kommunen und verursacht allein in Deutschland jährlich mehrere Milliarden Euro Folgekosten.<sup>1</sup> Insbesondere die Schallemissionen des Straßenverkehrs werden als störend und unerwünscht wahrgenommen. Dieser Lärm betrifft bis zu 70 % der Bevölkerung. Durch planerisches Handeln kann eine lärmärmere Umwelt hergestellt werden.<sup>2</sup>

Die Empfindung von Geräuschen ist von Mensch zu Mensch unterschiedlich und hängt u. a. von der Geräuschzusammensetzung und der eigenen Einstellung zum gehörten Ereignis ab. So kann laute Musik durchaus als entspannend empfunden werden, wohingegen Verkehrsgeräusche mit derselben Pegelhöhe als belästigend und störend wahrgenommen werden.

Auch differiert die Fähigkeit der Wahrnehmung von Lärmpegelreduzierungen zwischen Menschen. Manche Menschen können bereits Pegelreduzierungen von 1 dB(A) bemerken. Im Mittel geht man davon aus, dass Pegelreduzierungen von 2 bis 3 dB(A) vom menschlichen Gehör hörbar bzw. spürbar sind.

Zur Einordnung von Pegelhöhen bzw. Lautstärken sind in der folgenden Abbildung typische Alltagsgeräusche mit der entsprechenden „dB(A)-Angabe“ aufgeführt. Daraus geht hervor, dass jede menschliche Tätigkeit einen gewissen Geräuschpegel verursacht. Beispielsweise beträgt ein normales Gespräch bereits 60 dB(A) und überschreitet damit den nächtlichen Auslösewert von 55 dB(A).

---

<sup>1</sup> Bonacker, Margit; Heinrichs, Eckhart; Schwedler, Hanns-Uwe (2008): Umgebungslärm, Aktionsplanung und Öffentlichkeitsbeteiligung - Silent City - ein Handbuch zur kommunalen Lärm-minderung. Berlin.

<sup>2</sup> Richard, Jochen; Mazur, Hein; Lauenstein, Dirk (2015): Handbuch Lärmaktionspläne. Handlungsempfehlungen für eine lärm-mindernde Verkehrsplanung. Dessau-Roßlau.

Schalltechnische Untersuchung  
 Lärmaktionsplan, 3. Runde – Überprüfung des LAP aus Stufe 2 (2014)

Abbildung 1 - Typische Alltagsgeräusche – dB(A)-Skala.



Ein Instrument, um der Belastung durch Lärm und den damit verbundenen negativen Folgen entgegen zu wirken, ist die Lärmaktionsplanung. Mit der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG<sup>1</sup> gibt es seit 2002 eine rechtliche Grundlage, die Lärmbelastung zu senken und ruhige Gebiete vor einer künftigen Verlärmung zu schützen. Bei weniger Lärm ist von einer Verringerung von Gesundheitsrisiken sowie einer Steigerung der Lebensqualität in den Städten auszugehen.

<sup>1</sup> Europäisches Parlament & Rat der europäischen Union (2002): Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm.

Schalltechnische Untersuchung  
Lärmaktionsplan, 3. Runde – Überprüfung des LAP aus Stufe 2 (2014)

## 2 Aufgabenstellung

Die Gemeinde Schliengen, liegt im Südwesten des Bundeslandes Baden-Württemberg, im Regierungsbezirk Freiburg. Die Gemeinde Schliengen ist unterteilt in den Kernort Schliengen, mit ca. 2.800 Einwohnern und die Teilorte Liel, Mauchen, Niedereggenen und Obereggenen. Von Lärm betroffen ist lediglich der Kernort Schliengen selbst. Die Belastung des Kernortes ist auf die Bundesstraße B 3 und die Rheintalbahn zurückzuführen. Die Teilorte liegen in Tälern und sind durch die Morphologie des Markgräfler Hügellandes vor Belastungen durch diese Schallquellen geschützt<sup>1</sup>.

Die Bundesstraße B 3 durchläuft den Kernort Schliengen in Nord-Süd-Richtung. Die Bahntrasse der Rheintalbahn verläuft westlich des Kernortes Schliengen.

Mit dem Lärmaktionsplan verfolgt die Gemeinde Schliengen das Ziel des umfassenden Umgebungslärmschutzes für die Bevölkerung. Die Aufstellung des Lärmaktionsplan der Runde 2 der Gemeinde Schliengen erfolgte bereits 2012 (Endfassung 2014). Die Europäische Union (EU), bzw. §47d Abs. 5 BImSchG<sup>2</sup>, schreibt eine fünfjährige Fortschreibungspflicht bei Lärmaktionsplänen vor. Es soll auf Basis der aktuellen Lärmkarten von 2017 und unter Berücksichtigung der Vorgaben des Kooperationserlasses des Landes Baden-Württemberg<sup>3</sup> geprüft werden, ob relevante Änderungen vorliegen, welche eine Überarbeitung des bestehenden Plans erforderlich machen.

Mit Vorlage dieser Prüfung des Lärmaktionsplans der Gemeinde Schliengen, 3. Runde, erfüllt die Gemeinde ihre Pflicht der turnusmäßigen Überprüfung des Lärmaktionsplanes.

---

<sup>1</sup> Lärmaktionsplan – Untersuchung zur Lärmaktionsplanung der Gemeinde, Gemeindeverwaltung Schliengen, erstellt durch Karl-Albrecht List – Büro für Umwelt-Engineering, 04. September 2014

<sup>2</sup> Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG), zuletzt geändert durch Artikel 1 G v. 08. April 2019.

<sup>3</sup> Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg (2018): Lärmaktionsplanung in Baden-Württemberg (Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung) (AZ: 4-8826.15/75). Stuttgart.

Schalltechnische Untersuchung  
Lärmaktionsplan, 3. Runde – Überprüfung des LAP aus Stufe 2 (2014)

### 3 Zusammenfassung des Lärmaktionsplans 2014 (Stufe 2)

Der Lärmaktionsplan der Gemeinde Schliengen der Stufe 2 hat die nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie relevanten Lärmquellen im Rahmen der Lärmkartierung erhoben und ausgewertet und mögliche Maßnahmen zur Lärmbekämpfung aufgeführt. Im Lärmaktionsplan vom 04. September 2014<sup>1</sup> werden folgende zwei Lärmschwerpunkte berücksichtigt:

- Bundesstraße B3 (teilweise – Nordgrenze der Gemeinde bis Ortsmitte) mit rund 3,5 Mio Kfz/Jahr<sup>2</sup>
- Rheintalbahn- Strecke 4000 Mannheim – Basel – Konstanz, im Bereich der Gemeinde Schliengen, mit rund 147000 Zügen/Jahr (2012)<sup>3</sup>

Für die Bundesstraße B3 wurden Maßnahmen für eine Lärminderung aufgezeigt und diskutiert.

Der südliche Abschnitt der Bundeststraße B 3, ab Ortsmitte, weist ein deutlich geringeres Verkehrsaufkommen, als der nördliche Teil, auf. Mit einem DTV von 10.831 Kfz / 24 h wurde der nördliche Abschnitt der B 3 betrachtet. Aufgrund der Differenz von ca. 4.000 Fahrzeugen / Tag wurde in dem vorausgehenden Lärmaktionsplan der südliche Teil nicht einbezogen. Es ist zu prüfen, ob der südliche Abschnitt der Bundesstraße weiterhin das Erfordernis der Lärmkartierung unterschreitet, oder ob dieser gegebenenfalls auch zum Lärmschwerpunkt wird.

- Für die Strecke 4000 der Rheintalbahn, Mannheim – Basel – Konstanz konnten im Lärmaktionsplan keine Aussagen bezüglich möglicher Maßnahmen getroffen werden. Zum Zeitpunkt der Erstellung des Lärmaktionsplans standen keine aktuellen Daten zu bereits realisierten Maßnahmen zur Verfügung standen.

.

---

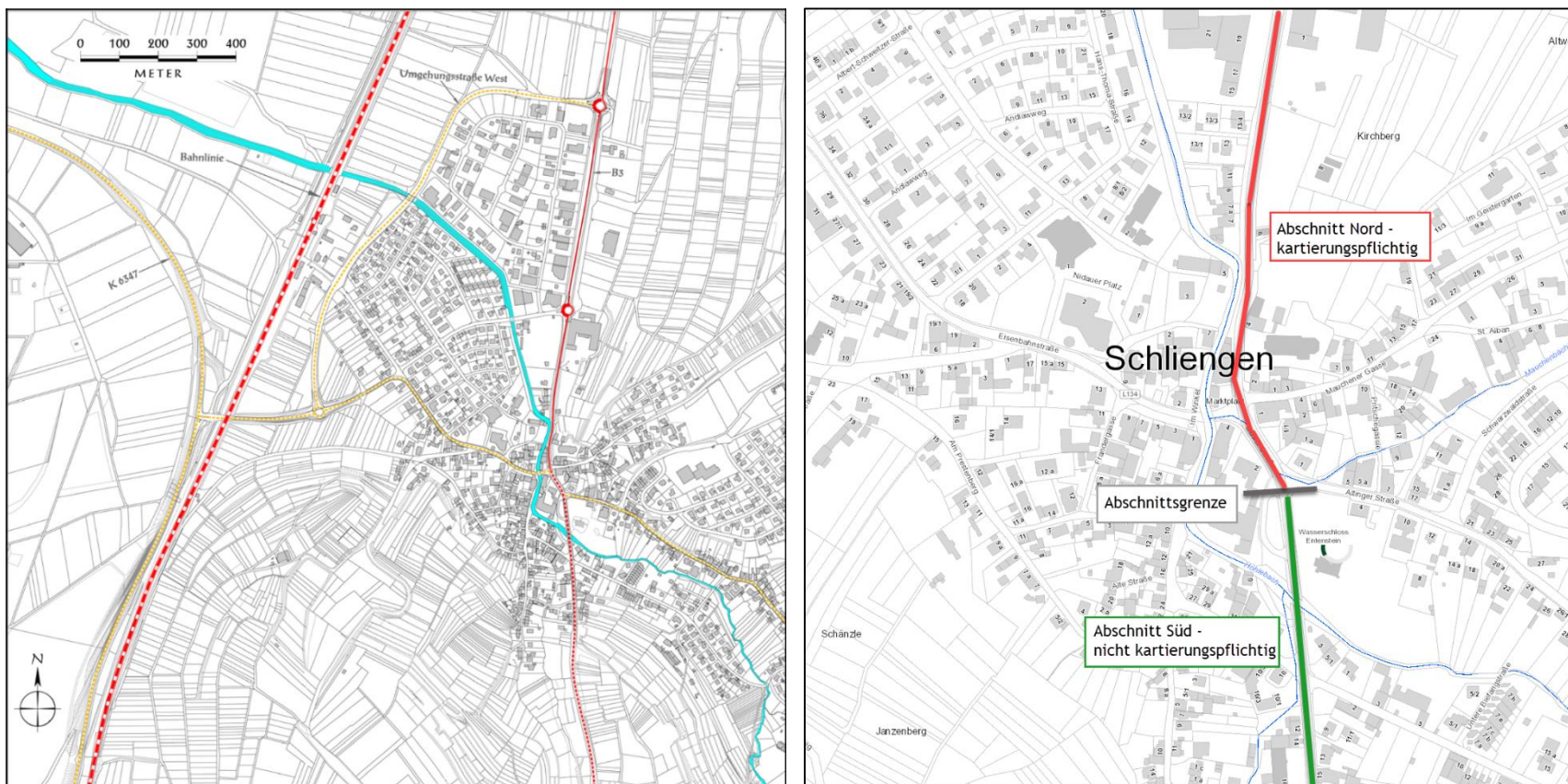
<sup>1</sup> Lärmaktionsplan – Untersuchung zur Lärmaktionsplanung der Gemeinde, Gemeindeverwaltung Schliengen, erstellt durch Karl-Albrecht List – Büro für Umwelt-Engineering, 04. September 2014.

<sup>2</sup> Aufgeführt entsprechend LAP 2014, auf Grundlage Automatische Straßenverkehrszählung Baden-Württemberg 2010, Zählstelle 8211/1100 B3/L134 Schliengen bis B3 Kreisgrenze bei Schliengen.

<sup>3</sup> Entsprechend des LAP 2014 wurden vom EBA, aus betrieblichen Gründen, keine Grundlagen übermittelt.

Schalltechnische Untersuchung  
 Lärmaktionsplan, 3. Runde – Überprüfung des LAP aus Stufe 2 (2014)

Abbildung 2 - Übersicht aus dem LAP 2014. rote Linie: B3 und Bahntrasse, ockerfarben gestrichelt: L 132/K 6347, Umgehungsstraße und Eisenbahnstr<sup>1</sup> (rechts) und Unterteilung der B3 in Bezug auf die Kartierungspflicht (links).



<sup>1</sup> Lärmaktionsplan – Untersuchung zur Lärmaktionsplanung der Gemeinde, Gemeindeverwaltung Schliengen, erstellt durch Karl-Albrecht List – Büro für Umwelt-Engineering, 04. September 2014

## Schalltechnische Untersuchung Lärmaktionsplan, 3. Runde – Überprüfung des LAP aus Stufe 2 (2014)

Im Folgenden sind die im Lärmaktionsplan der Gemeinde Schliengen<sup>1</sup> diskutierten Maßnahmen aufgeführt.

### **Lärminderung durch Verlagerung des Schwerverkehrs**

Eine mögliche Strategie, welche im LAP 2014 aufgeführt ist, wäre die Verlagerung des Schwerverkehrs auf die westlich laufende Umgehungsstraße sowie auf die Kreisstraße K 6347.

Durch diese Maßnahme wäre eine Minderung der Lärmbelastung im Kernort Schliengen von bis zu 3,5 dB(A) möglich. Allerdings ist diese Maßnahme nicht realisierbar, da sich dadurch in den Ortschaften Efringen-Kirchen, Rheinsweiler und Bad Bellingen die Belastungen verstärken würden. Eine entsprechende Einwendung kam bereits von der Gemeindeverwaltung Efringen-Kirchen<sup>1</sup>.

Die Planung zur Verlegung des Schwerverkehrs wurde daher nicht weiterverfolgt.

### **Lärminderung durch geringere Fahrgeschwindigkeiten**

Auch die Minderung der Fahrgeschwindigkeit stellt eine Maßnahme zur Bekämpfung von Verkehrslärm dar.

Bei einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Bundesstraße B 3 von 50 km/h auf 30 km/h. Dadurch ließen sich Pegelminderungen von durchschnittlich 2,3 dB(A) erzielen. „Da die Immissionen auch an den exponierten Immissionsorten IO 1-3<sup>2</sup> die Lärmpegel tagsüber von 69 dB(A) und nachts von 59 dB(A), die in der Richtlinie VLärmSchR97 für Kern-, Dorf-, und Mischgebiete festgelegt sind, bis auf einen Fall (IO 1, EG) nicht erreicht werden“, wurde davon ausgegangen, dass eine Absenkung der zulässigen Fahrgeschwindigkeit nicht genehmigungsfähig ist.

Eine Umsetzung dieser Maßnahme wurde ebenfalls nicht weiterverfolgt.

---

<sup>1</sup> Lärmaktionsplan – Untersuchung zur Lärmaktionsplanung der Gemeinde, Gemeindeverwaltung Schliengen, erstellt durch Karl-Albrecht List – Büro für Umwelt-Engineering, 04. September 2014.

<sup>2</sup> IO 1, 2 und 3 stellen die Gebäude Freiburger Straße 4,3 und 2 dar.



Schalltechnische Untersuchung  
Lärmaktionsplan, 3. Runde – Überprüfung des LAP aus Stufe 2 (2014)

#### **4 Weitere Lärminderungsmaßnahmen**

Neben den Minderungsmaßnahmen, welche im Lärmaktionsplan der Stufe II diskutiert wurden, wurden im Gemeindegebiet weitere Maßnahmen umgesetzt, die nicht in Verbindung mit dem LAP 2014 stehen, aber dennoch einen positiven Einfluss auf die schalltechnische Situation im Kernort Schliengen haben.

##### **Ausführung der Kreuzung B 3 / L 134 als Kreisverkehrsplatz**

In Schliengen wurde im Zusammenhang mit der städtebaulichen Erneuerungsmaßnahme Eisenbahnstraße – Bahnhof die Kreuzung B 3 Freiburger Straße / L 134 Eisenbahnstraße / Mauchener Gasse als Kreisverkehrsplatz umgebaut. Vorrangiges Ziel der Maßnahme war es, mithilfe des Kreisverkehrsplatzes die Leistungsfähigkeit und die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Neben der städtebaulichen Aufwertung, entsteht durch den Kreisverkehrsplatz ein stetiger Verkehrsfluss mit deutlich geringeren Standzeiten. Durch den flüssigeren Verkehr werden Beschleunigungs- und Bremsgeräusche verringert. Dies, zusammen mit der Reduktion der Grundgeschwindigkeit, führt zu einer Lärminderung im Kernort Schliengen.

##### **Sperrung der L 134 Eisenbahnstraße für den Schwerverkehr**

Weiterhin ist die L 134 Eisenbahnstraße in Richtung Bad Bellingen ab dem Kreisverkehrsplatz für Schwerverkehr gesperrt. Die Lärmbelastung durch Schwerverkehr wird somit gesteuert und beschränkt sich auf den Bereich entlang der Bundesstraße B3. Bereiche abseits des Straßenverlaufs werden durch diesen Eingriff in den Straßenverkehr gegenüber Immissionen durch Schwerverkehr geschützt.

## 5 Überprüfung des Lärmaktionsplanes 2014 (Stufe 2)

In Baden-Württemberg wird die Lärmkartierung von der Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg (LUBW) durchgeführt und die Ergebnisse den Städten und Kommunen für die Ausweisung von Lärmschwerpunkten und die Konzeption von Maßnahmen zur Verfügung gestellt. Bei der Kartierung werden die gemäß der EU Umgebungslärmrichtlinie kartierungspflichtigen Straßenabschnitte erfasst. Die Zuständigkeit für die Lärmaktionsplanung und damit die Maßnahmenplanungen des Straßenverkehrs liegt bei den Kommunen, die für den Schienenverkehr seit 2015 beim Eisenbahnbundesamt. Die Maßnahmen des Schienenverkehrs werden daher in der Fortschreibung nicht weiter betrachtet, alle Angaben beziehen sich auf den Straßenverkehr.

Es sollen die im Lärmaktionsplan diskutierten Maßnahmen überprüft werden. Umgesetzte Maßnahmen sollen dahingehend untersucht werden, ob diese die prognostizierte Wirkung erreicht haben. Maßnahmen, welche nicht umgesetzt wurden, müssen überprüft werden, ob diese weiterhin erforderlich sind. Außerdem wird geprüft, ob sich weitere Lärmschwerpunkte ergeben haben und welche Maßnahmen dort empfohlen werden.

Im Folgenden werden die zu prüfenden Punkte, wie im Kapitel 1.7 Überprüfung bestehender Lärmaktionspläne im Kooperationserlass<sup>1</sup> des Landes Baden-Württemberg auf Seite 9 beschrieben, betrachtet.

Die zu prüfenden Punkte werden im Folgenden einzeln aufgeführt (fett gedruckt) und beantwortet.

---

<sup>1</sup> Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg (2018): Lärmaktionsplanung in Baden-Württemberg (Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung) (AZ: 4-8826.15/75). Stuttgart.

Schalltechnische Untersuchung  
Lärmaktionsplan, 3. Runde – Überprüfung des LAP aus Stufe 2 (2014)

Die Überprüfung sollte mindestens folgende Punkte umfassen:

**[...] Relevante Änderungen der Lärmsituation (z.B. zusätzliche kartierte Strecken, Verkehrsstärken, Lkw-Anteile, Geschwindigkeitsregelungen, aktive Lärm-schutzmaßnahmen, andere Lärmquellen),**

Keine - Der südliche Abschnitt der Bundesstraße B3 Freiburger Straße ist weiterhin nicht kartierungspflichtig und wurde aus diesem Grund in der Kartierung der LUBW von 2017 nicht berücksichtigt.

- [...] Relevante Änderungen der Lärmeinwirkungen (z.B. Bebauungsstruktur, Einwohnerzahlen, passive Lärmschutzmaßnahmen),

Es wurde die Kreuzung B3 Freiburger Straße / L 134 Eisenbahnstraße / Mauchener Gasse als Kreisverkehrsplatz umgebaut. Durch verbesserten Verkehrsfluss und verringerte Grundgeschwindigkeit ist mit einer Verbesserung der Lärmsituation zu rechnen.

**[...] Änderungen in der Bewertung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen,**

Mit Wirkung zum 01. August 2020 hat das Ministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) [...] die Auslösewerte an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes für Gebiete mit ausgeprägter schutzwürdiger Wohnbebauung, wie z.B. Wohn-, Dorf-, Misch- und Kerngebiete, um 3 dB(A) abgesenkt. Die Auslösewerte für die Lärmsanierung liegt in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten nun bei 66 dB(A) tags (davor 69 dB(A)) und 56 dB(A) nachts<sup>1</sup> (davor 59 dB(A)). Dies führt, insbesondere im Nachtzeitraum, einer Erhöhung des Anspruchs auf Maßnahmen zur Lärmsanierung.

**[...] Sind Bereiche mit Werten von 65/55dB(A) noch vorhanden?**

Bereiche mit Werten von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts sind weiterhin vorhanden. Die Anzahl der Betroffenen hat allerdings abgenommen. Im Tagzeitraum sind 2 Personen weniger von Pegelwerten über 65 dB(A) betroffen. In der Nacht hat sich die Betroffenen von Pegeln über 55 dB(A) um eine Person verringert.

---

<sup>1</sup> Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2020): Regelung zum Verkehrslärmschutz an Straßen - Absenkung des Auslösewerte für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen.

Schalltechnische Untersuchung  
Lärmaktionsplan, 3. Runde – Überprüfung des LAP aus Stufe 2 (2014)

**[...] Analyse zum Stand der Umsetzung von Maßnahmen,**

Im Lärmaktionsplan von 2014 wurden keine Maßnahmen festgesetzt. [...] *sind* weitere Maßnahmenmöglichkeiten vorhanden (verkehrsrechtliche Maßnahmen wie Geschwindigkeitsbeschränkungen, straßenbauliche Maßnahmen wie Belagssanierungen, städtebauliche Maßnahmen, Maßnahmen für eine ruhige und sichere Ortsmitte, Elektrifizierung von Busflotten)?

Weiterhin besteht grundsätzlich die Möglichkeit eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Bundesstraße B3 Freiburger Straße auf 30 km/h zu realisieren. Aufgrund der aufgelockerten Bebauungsstruktur entlang der B3, müsste allerdings eine Strecke von ca. 300 m berücksichtigt werden. In Anbetracht der geringen Anzahl von Wohnhäusern, die durch diese Maßnahme eine Verbesserung der schalltechnischen Situation erfahren würden, ist weiterhin davon auszugehen, dass eine solche Maßnahme nicht genehmigungsfähig ist.

Die Verlagerung des Schwerverkehrs ist ebenfalls weiterhin eine mögliche Maßnahme, die zu einer Verbesserung der schalltechnischen Situation im Kernort Schliengen führt. Allerdings bestehen auch hier die bereits im LAP 2014 aufgeführten Zweifel an der Machbarkeit.

Weitere Maßnahmen wie Belagssanierungen sind ebenfalls denkbar, aber aufgrund des hohen Kosten bei einem Nutzen für eine lediglich sehr begrenzte Anzahl von Anwohnern auch nur schwer zu begründen.

**Entwicklungen in der Zahl der betroffenen Personen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser oder der Flächen,**

Die Entwicklungen der Anzahl der betroffenen Personen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser und der Flächen wird im nachfolgenden Kapitel separat betrachtet und in Form von Tabellen und Lärmkarten dargestellt.

**Hemmnisse und Optimierungsmöglichkeiten,**

Keine

**Berücksichtigung planungsrechtlicher Festlegungen in anderen Planungen, z.B. zum Schutz ruhiger Gebiete,**

Keine

**Erfolge langfristiger Strategien,**

Keine

**Schlussfolgerung für die Überarbeitung des Lärmaktionsplanes**

Eine Überarbeitung des Lärmaktionsplanes von 2014 ist nicht erforderlich.

## 6 Bewertung der Entwicklung der Lärmsituation

Die Belastetenzahlen sowie die Lärmkarten von 2012, welche die Grundlage für den Lärmaktionsplan 2014 darstellen, werden denen des LUBW von 2017 gegenübergestellt, um die Entwicklung der Lärmsituation der letzten Jahre zu überprüfen und die Notwendigkeit der Umsetzung von Maßnahmen aufzuzeigen.

Die folgenden Tabellen zeigen die Auflistung der belasteten Personen, Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser und Flächen der Lärmkartierung aus den Jahren 2012 und 2017. Die Abbildungen 2 und 3 zeigen die zugehörigen Lärmkarten mit der Pegelverteilung für den Tag- und Nachtzeitraum.

*Tabelle 1 - Zur Zeit der Auswertung der Isophonenpläne angesetzte Kriterien.*

<b>Belästigung/Belastung</b>	<b><math>55 &lt; L_{den} = 65 \text{ dB(A)} / 50 &lt; L_{night} = 55 \text{ dB(A)}</math></b>	
<b>hohe Belastung</b>	<b><math>65 &lt; L_{den} = 70 \text{ dB(A)} / 55 &lt; L_{night} = 60 \text{ dB(A)}</math></b>	
<b>sehr hohe Belastung</b>	<b><math>70 &lt; L_{den} = 75 \text{ dB(A)} / 60 &lt; L_{night} = 70 \text{ dB(A)}</math></b>	

Schalltechnische Untersuchung  
Lärmaktionsplan, 3. Runde – Überprüfung des LAP aus Stufe 2 (2014)

Tabelle 2 – Belastete Einwohner durch Straßenverkehr in Schliengen entsprechend LUBW Zählungen 2012 und 2017.

	Lärmindex $L_{den}$		Zunahme	Lärmindex $L_{night}$		Zunahme
	2012*	2017		2012	2017	
Pegelbereich [dB(A)]	Belastete Einwohner [Anzahl]	Belastete Einwohner [Anzahl]		Belastete Einwohner [Anzahl]	Belastete Einwohner [Anzahl]	
45 < $L_{den/night} = 50$	-	-		-		
50 < $L_{den/night} = 55$	-	-		22	20	- 2
55 < $L_{den/night} = 60$	22	15	- 7	12	13	+ 1
60 < $L_{den/night} = 65$	23	20	- 3	10	8	- 2
65 < $L_{den/night} = 70$	16	17	+ 1	0	0	
70 < $L_{den/night} = 75$	3	0	-3	0	0	
$L_{den/night} > 75$	0	0	-	-	-	
<b>Summe</b>	<b>64</b>	<b>52</b>	<b>- 12</b>	<b>44</b>	<b>41</b>	<b>- 3</b>

\* Die LUBW Daten aus dem Jahr 2012 sind die Grundlage des LAP von 2014, daher werden diese nicht gesondert aufgeführt

Schalltechnische Untersuchung  
Lärmaktionsplan, 3. Runde – Überprüfung des LAP aus Stufe 2 (2014)

Tabelle 3 – Belastete Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser und Flächen durch Straßenverkehr in Schliengen entsprechend LUBW Zählungen 2012 und 2017.

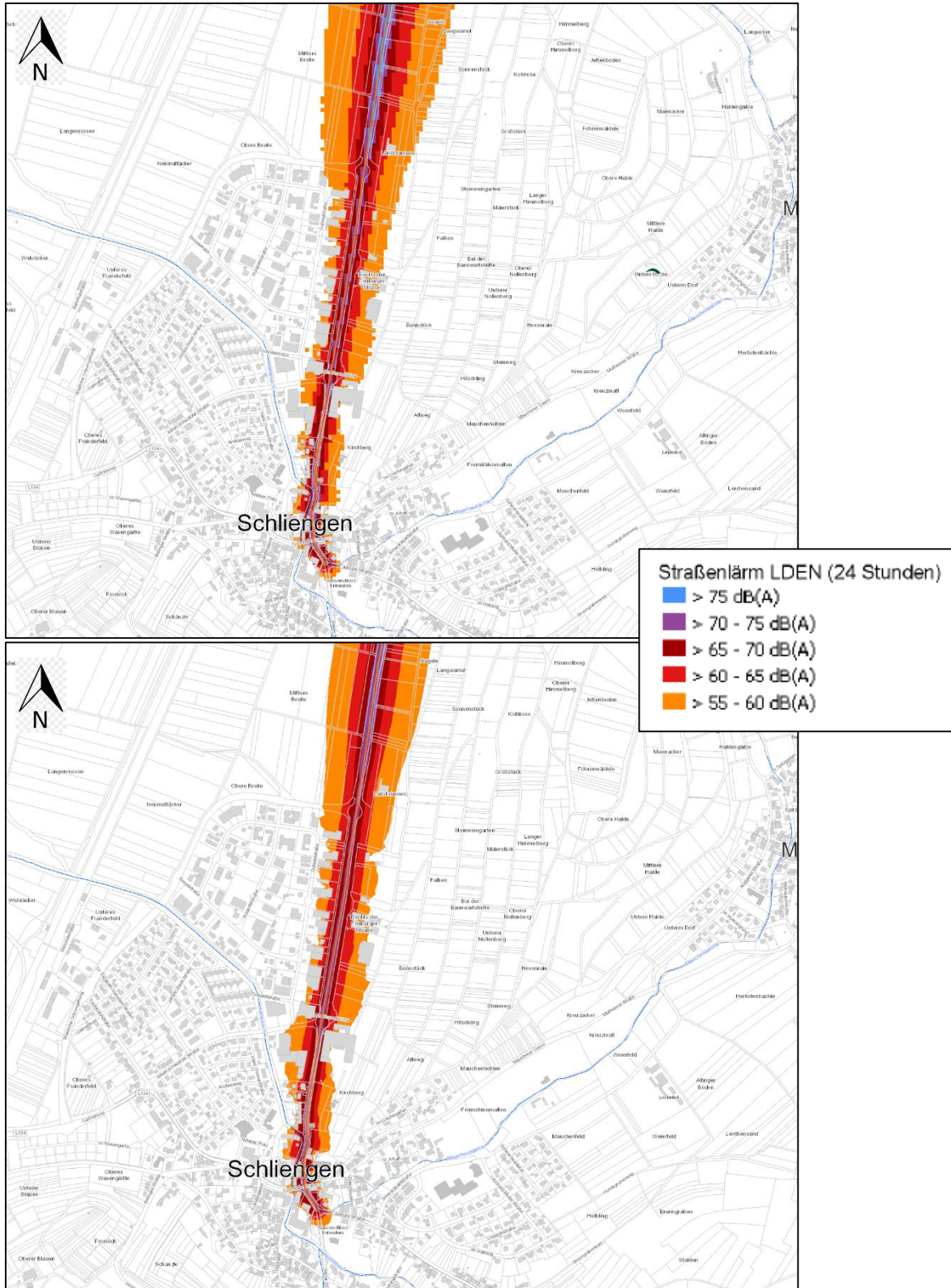
Pegelbereich [dB(A)]	2012*				2017**			
	Belastete Wohnun- gen [Anzahl]	Belastete Schulen [Anzahl]	Belastete Kranken- häuser [Anzahl]	Belastete Flächen [km <sup>2</sup> ]	Belastete Wohnungen [Anzahl]	Belastete Schulen [Anzahl]	Belastete Kranken- häuser [Anzahl]	Belastete Flächen [km <sup>2</sup> ]
L <sub>den</sub> > 55	26	0	0	0,6	22 (-4)	0	0	0,5 (-0,1)
L <sub>den</sub> > 65	8	0	0	0,1	7 (-1)	0	0	0,1
L <sub>den</sub> > 75	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Summe</b>	<b>34</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0,7</b>	<b>29 (-5)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0,6 (-0,1)</b>

\* Die LUBW Daten aus dem Jahr 2012 sind die Grundlage des LAP von 2014, daher werden diese nicht gesondert aufgeführt

\*\* Bei den Zahlen aus der Erhebung 2017 werden in Klammern die absoluten Änderungen gegenüber der Erhebung 2012 angegeben

Schalltechnische Untersuchung  
 Lärmaktionsplan, 3. Runde – Überprüfung des LAP aus Stufe 2 (2014)

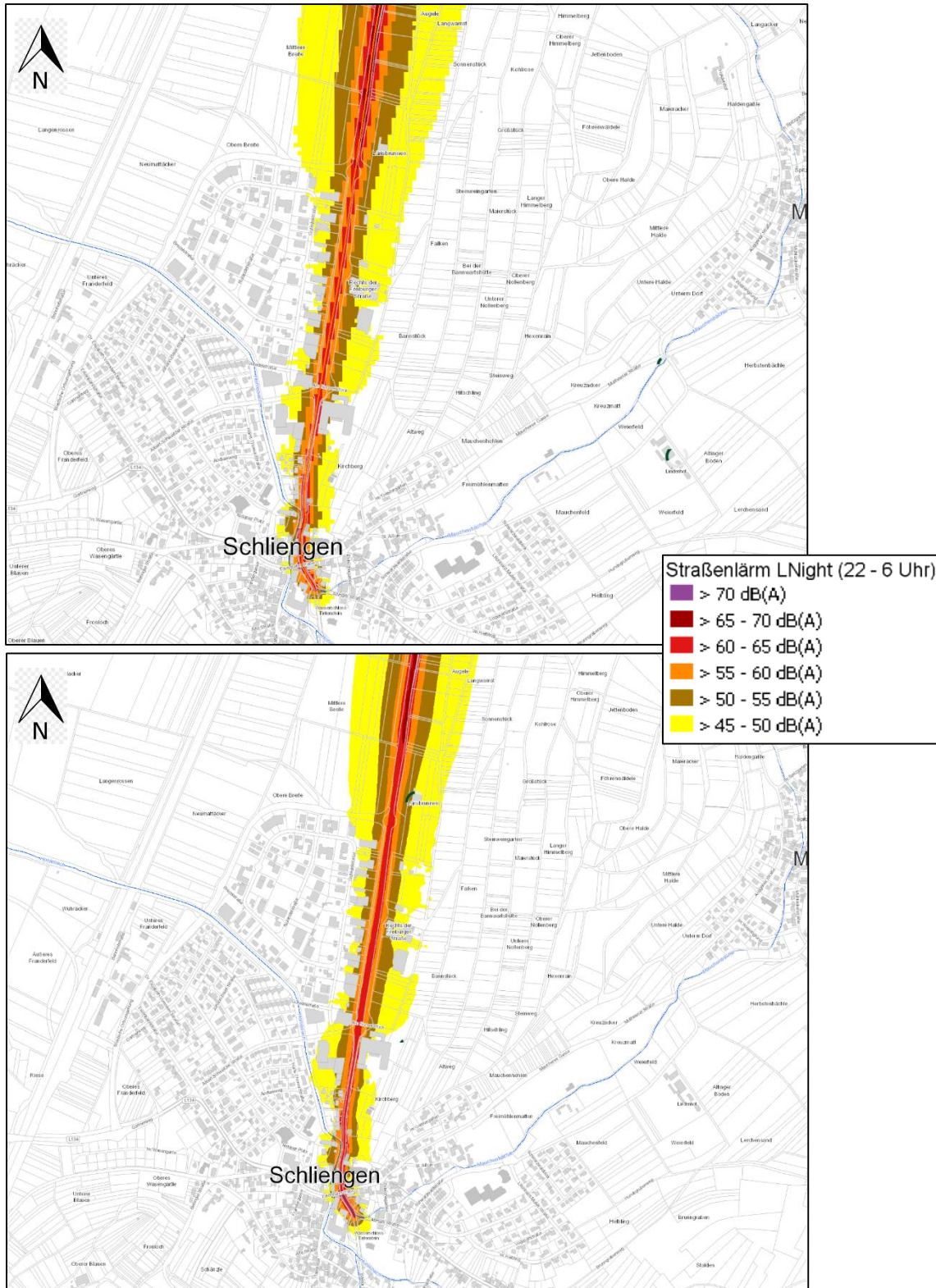
Abbildung 3 – Straßenverkehr  $L_{den}$  2012 (oben) und 2017 (unten).





Schalltechnische Untersuchung  
 Lärmaktionsplan, 3. Runde – Überprüfung des LAP aus Stufe 2 (2014)

Abbildung 4 – Straßenverkehr  $L_{night}$  2012 (oben) und 2017 (unten).



## Schalltechnische Untersuchung Lärmaktionsplan, 3. Runde – Überprüfung des LAP aus Stufe 2 (2014)

Anhand der Belastetenzahlen zeigt sich, dass sich die Lärmsituation in Schliengen zwischen 2012 und 2017 positiv verändert hat. In beinahe allen Pegelbereichen sinkt die Anzahl der Betroffene, sowohl im Tag- als auch im Nachtzeitraum. Die Betroffenenzahlen sinken teils deutlich, im Bereich  $L_{den} 55 - 60 \text{ dB(A)}$  geht die Betroffenenzahl um 7 Personen zurück. Im Nachtzeitraum reduziert sich am stärksten die Anzahl der Betroffenen im Bereich  $L_{night} 60 - 65 \text{ dB(A)}$ . Hier sinkt die Anzahl der Betroffenen um 2 Personen. Gegenüber der Erhebung von 2012 sind in der Gemeinde Schliengen entsprechend der Erhebung von 2017 keine Betroffenen mehr im Bereich  $L_{den} > 70 \text{ dB(A)}$ . Über den gesamten Tag hat sich lediglich die Betroffenenzahl für den Bereich von  $65 - 70 \text{ dB(A)}$  um eine Person erhöht. Für den Nachtzeitraum gibt es eine Zunahme von einer Person im Pegelbereich von  $55 - 60 \text{ dB(A)}$ . Insgesamt gibt es 2017 gegenüber dem Jahr 2012 im über den gesamten Tag 12 Betroffene weniger und im Nachtzeitraum 3 Betroffene weniger. Bezogen auf die Auslösewerte ( $L_{DEN} > 65 \text{ dB(A)}$ ,  $L_{Night} > 55 \text{ dB(A)}$ ) gibt es insgesamt 2 Betroffene über den gesamten Tag und 1 Person weniger im Nachtzeitraum.

Die Anzahl an Betroffenen Wohnungen ist von 34 auf 29 gesunken. Die betroffene Fläche hat sich um  $0,1 \text{ km}^2$  von  $0,7$  auf  $0,6 \text{ km}^2$  verringert. Schulen und Krankenhäuser im Kernort Schliengen sind, wie bereits im Lärmaktionsplan von 2014 festgehalten, nicht von Lärm betroffen.

Zusammengefasst hat sich die Lärmsituation in Schliengen bereits verbessert. In der Kartierung von 2017 ist der Umbau der Kreuzung B3 / Eisenbahnstraße noch nicht berücksichtigt. Es ist davon auszugehen, dass diese Entwicklungen eine weitere Verbesserung der Lärmsituation in der Gemeinde Schliengen bewirkt. Ob darüber hinaus Maßnahmen zu ergreifen sind, wird in der Überprüfung des Lärmaktionsplanes in der Runde 4 zu beurteilen sein.

Schalltechnische Untersuchung  
Lärmaktionsplan, 3. Runde – Überprüfung des LAP aus Stufe 2 (2014)

## 7 Zusammenfassung

Die Überprüfung des Lärmaktionsplanes der Gemeinde Schliengen von 2014 wird in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

Prüfpunkt	Ergebnis
Relevante Änderung der Lärmsituation	Ausbau der Kreuzung Bundesstraße B3 Freiburger Straße / L 134 Eisenbahnstraße / Mauchener Straße zu einer Kreisverkehrsfläche
Relevante Änderung der Lärmeinwirkungen	Keine
Änderungen in der Bewertung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen, sind Bereiche mit Werten von 65/55dB(A) noch vorhanden	Die Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in der Baulast des Bundes wurde um 3 dB gesenkt  Ja, aber insgesamt weniger Betroffene
Analyse zum Stand der Umsetzung von Maßnahmen	keine
weitere Maßnahmenmöglichkeiten vorhanden	Tempo 30 auf B3 Verlagerung des Schwerverkehrs Austausch des Fahrbahnbelags
Entwicklungen in der Zahl der betroffenen Personen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser oder der Flächen	- 12 betroffene Personen tags -3 betroffene Personen nachts - 5 betroffene Wohnungen - 0,1 km <sup>2</sup> betroffene Flächen Schulen/Krankenhäuser nicht betroffen
Hemmnisse und Optimierungsmöglichkeiten	keine
Berücksichtigung planungsrechtlicher Festlegungen in anderen Planungen	keine
Erfolge langfristiger Strategien	keine
<b>Schlussfolgerung für die Überarbeitung des Lärmaktionsplanes</b>	<b>Nicht erforderlich</b>

Schalltechnische Untersuchung  
Lärmaktionsplan, 3. Runde – Überprüfung des LAP aus Stufe 2 (2014)

**Verfahrensdaten**

<u>12.11.2020</u>	Gemeinderatsbeschluss des Entwurfes und Beteiligung der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange
<u>30.11.2020. – 11.01. 2021</u>	Offenlage
<u>18.02.2021</u>	Gemeinderatsbeschluss über die Fortschreibung des Lärmaktionsplans in der vorstehenden Fassung
<u>18.03.2020</u>	Öffentliche Bekanntmachung über den Beschluss zur Fortschreibung des Lärmaktionsplans

Schliengen, den 18.03.2021

Dr. Christian Renkert,  
Bürgermeister

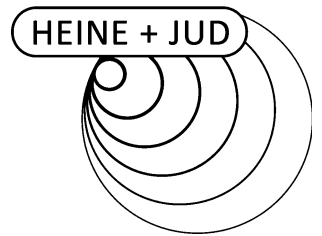
Schalltechnische Untersuchung  
Lärmaktionsplan, 3. Runde – Überprüfung des LAP aus Stufe 2 (2014)

**8 Anhang**

Synopse der Öffentlichkeitsbeteiligung und Stellungnahmen der TÖB	A1
Kooperationserlass des Landes Baden-Württemberg	A2
Regelung zum Verkehrslärmschutz an Straßen	A3
Lärmaktionsplan 2. Stufe 2014	A4



OZ	Träger öffentlicher Belange	Anschrift	Stellungnahme von
1	Landratsamt Lörrach Koordination Beteiligungsverfahren	Psalmstraße 3 79539 Lörrach	11.01.2021
2	Regierungspräsidium Freiburg Referat 21, Referatsleiter	79083 Freiburg	X
3	Regierungspräsidium Freiburg Referat 44 + 46	79083 Freiburg	15.12.2020
4	Regionalverband Hochrhein-Bodensee	Im Wallgraben 50 79761 Waldshut-Tiengen	X
5	Gemeindeverwaltungsverband Müllheim-Badenweiler	Bismarckstraße 3 79379 Müllheim	01.12.2020
6	Kompetenzzentrum für Baumanagement Ref. K4 - Wehrverwaltung	Postfach10 52 61 70045 Stuttgart	X
7	BUND	Im Spitzgarten 5 79418 Schliengen	X
8	Straßen u. Verkehr Baden-Württemberg	Ruppmanstr. 21 70565 Stuttgart	23.11.2020
9	Industrie- und Handelskammer Hochrhein-Bodensee	Reichenastr. 21 78467 Konstanz	X
10	DB Services Immobilien GmbH Niederlassung Karlsruhe	Bahnhofstr. 5 76137 Karlsruhe	17.12.2020
11	Südwestdeutsche Verkehrs AG - SWEG	Postfach 2010 79379 Müllheim	X
12	Will-Markgräfler Reisen	Eisenbahnstr. 10 79379 Müllheim	X
13	Landesnaturausschutzverband Baden-Württemberg	Olgastr. 19 70183 Stuttgart	X
14	Handelsverband Südbaden e.V.	Eisenbahnstr. 68-70 79098 Freiburg	07.01.2021
15	Hebelschule	Schwarzwaldstr. 9 79418 Schliengen	X
16	Stadtverwaltung Müllheim	Bismarckstraße 3 79379 Müllheim	X
17	Gemeindeverwaltung Bad-Bellingen	Rheinstr. 25 79415 Bad Bellingen	13.01.2021
18	Gemeindeverwaltung Efringen-Kirchen	Hauptstraße 26 79588 Efringen-Kirchen	X
19	Gemeindeverwaltung Auggen	Hauptstraße 28 79424 Auggen	X



HEINE+JUD ◦ Schloßstraße 56 ◦ 70176 Stuttgart

Gemeinde Schliengen  
Wasserschloss Entenstein  
79418 Schliengen  
Per Mail

Stuttgart, 4. Februar 2021

Lärmaktionsplan, 3. Runde – Überprüfung des LAP aus Stufe 2 (2014)  
Bzgl. der Stellungnahmen der TÖB  
Projekt: 2897-b1

Sehr geehrte Damen und Herren,

beiliegend erhalten Sie die Stellungnahme bezüglich der Anregungen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange.

Bei Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Lars Arne Meier

INGENIEURBÜRO  
FÜR  
UMWELTAKUSTIK

BÜRO STUTT GART  
Schloßstraße 56  
70176 Stuttgart  
Tel: 0711 / 250 876-0  
Fax: 0711 / 250 876-99  
Messstelle nach  
§29 BImSchG für Geräusche

BÜRO FREIBURG  
Engelbergerstraße 19  
79106 Freiburg i. Br.  
Tel: 0761 / 154 290 0  
Fax: 0761 / 154 290 99

BÜRO DORTMUND  
Ruhrallee 9  
44139 Dortmund  
Tel: 0231 / 177 408 20  
Fax: 0231 / 177 408 29

Email: [info@heine-jud.de](mailto:info@heine-jud.de)



THOMAS HEINE · Dipl.-Ing.(FH)  
von der IHK Region Stuttgart  
ö.b.u.v. Sachverständiger für  
Schallimmissionsschutz

AXEL JUD · Dipl.-Geograph  
von der IHK Region Stuttgart  
ö.b.u.v. Sachverständiger für  
Schallimmissionen und  
Schallschutz im Städtebau



Durch die DAkKS nach DIN EN ISO/IEC 17025 akkreditiertes Prüflaboratorium. Die Akkreditierung gilt für die in der Urkunde aufgeführten Standorte und Prüfverfahren.

## Lärmaktionsplan, 3. Runde – Überprüfung des LAP aus Stufe 2 (2014)

### Lärmaktionsplan, 3. Runde – Überprüfung des LAP aus Stufe 2 (2014)

#### 1 Anregungen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange

Sehr geehrte Damen und Herren,

es wurden alle Anmerkungen, die im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange im Zuge der turnusmäßigen Überprüfung des Lärmaktionsplans der Gemeinde Schliengen (3. Runde) eingegangen sind geprüft. Aus den eingegangenen Stellungnahmen ergibt sich aus unserer Sicht kein Handlungsbedarf der Gemeinde Schliengen.

Der Fachbereich Verkehr des Landratsamts Lörrach verweist in seiner Stellungnahme vom 11.02.2021 auf die Regelungen des Kooperationserlass Lärmaktionsplanung BaWü vom 28.10.2018. Die Überprüfung des Lärmaktionsplanes wurde entsprechend der Vorgaben des Kooperationserlasses durchgeführt und behandelt die aufgeführten Punkte des Kooperationserlasses.

Der Fachbereich Gesundheit des Landratsamts Lörrach drückt eine grundsätzliche Begrüßung aktiver Schallschutzmaßnahmen aus. Im Lärmaktionsplan der Gemeinde Schliengen sind keine aktiven Schallschutzmaßnahmen vorgesehen.

Das Regierungspräsidium Freiburg, Abteilung Straßenwesen und Verkehr verweist auf die weiterhin bestehende Gültigkeit der Stellungnahme vom 10.04.2014. In dieser Stellungnahme wird darauf hingewiesen, dass verkehrsrechtliche Maßnahmen, wie Geschwindigkeitsbegrenzungen, auf die rechtlichen Voraussetzungen durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde zu prüfen sind. Für die Umsetzung von Maßnahmen wird die Zustimmung der höheren Straßenverkehrsbehörde benötigt. Einen rechtlichen Anspruch auf Umsetzung, insbesondere in Fällen, in denen die Umsetzung aus finanziellen, oder rechtlichen Gründen nicht möglich ist, hat die Gemeinde nicht. Des Weiteren werden die Voraussetzungen für die Lärmsanierung aufgeführt. Bei den Ausführungen der Stellungnahme des RP Freiburgs handelt es sich um generelle Voraussetzungen.

Die Gemeinde Schliengen plant keine weiteren Schallschutzmaßnahmen gegenüber dem Straßenverkehr. Die Voraussetzungen für die Lärmsanierung haben sich durch die angepassten Auslösewerte vom 01.08.2020 geändert, das eigentliche Verfahren bleibt davon jedoch unberührt. Die angepassten Werte werden in der Überprüfung aufgeführt. Für die Gemeinde Schliengen ergibt sich auch hier kein Handlungsbedarf.

Der Gemeindeverwaltungsverband Müllheim-Badenweiler verzichtet auf eine weitere Beteiligung im Verfahren.



Lärmaktionsplan, 3. Runde – Überprüfung des LAP aus Stufe 2 (2014)

Die Bahn AG, wie auch die Handelsverband Südbaden e.V. stimmen er Überprüfung zu.

Aus der Öffentlichkeit gingen keine Anmerkungen ein.

---

Stuttgart, den 4. Februar 2021

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Axel Jud'.

Fachlich Verantwortlicher  
Dipl.-Geogr. Axel Jud

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Lars Arne Meier'.

Projektbearbeiter/in  
Lars Arne Meier, M.Sc.





# Lärmaktionsplan der Gemeinde Schliengen

## Synopse der Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung

### Projektleitung:

Gemeinde Immendingen

Wasserschloss Entenstein

79418 Schliengen

Frau A. Stowasser

Herr T. Wehner

### Bearbeitung:

Heine + Jud

Ingenieurbüro für Umweltakustik

Stuttgart - Freiburg - Dortmund

Dipl.-Geogr. Axel Jud

Lars Arne Meier, M.Sc.

## Inhaltsverzeichnis

1	Träger öffentlicher Belange.....	3
	Landratsamt Lörrach, Fachbereich Umwelt / Gewerbeaufsicht.....	3
	Landratsamt Lörrach, Fachbereich Straßen.....	3
	Landratsamt Lörrach, Fachbereich Verkehr .....	3
	Landratsamt Lörrach, Fachbereich Gesundheit.....	3
	Regierungspräsidium Freiburg, Abteilung Straßenwesen und Verkehr .....	3
	Gemeindeverwaltungsverband Müllheim-Badenweiler, Abteilung Bauleitplanung	4
	Regierungspräsidium Stuttgart, Ref. 46.1 – Verkehr .....	4
	Deutsche Bahn AG .....	4
	Handelsverband Südbaden e.V.....	4
	Gemeinde Bad Bellingen, Bürgermeisteramt, .....	5
2	Bürgereinwände .....	5
	Bürger 1 .....	5

Ergebnis der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange mit Schreiben vom 03.07.2020 bis 14.08.2020

1 Träger öffentlicher Belange

Nr.	TÖB	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung
1.1	Landratsamt Lörrach, Fachbereich Umwelt / Gewerbeaufsicht Schreiben vom 11.01.2021	Keine Zuständigkeit	Kenntnisnahme
1.2	Landratsamt Lörrach, Fachbereich Straßen Schreiben vom 11.01.2021	Die positive Entwicklung der Anzahl der Betroffenen wird begrüßt. Der Bericht der Gemeinde wurde zur Kenntnis genommen.	Kenntnisnahme
1.3	Landratsamt Lörrach, Fachbereich Verkehr Schreiben vom 11.01.2021	Positive Entwicklung der Anzahl der Lärmbetroffenen in der Gemeinde Schliengen wird begrüßt.  Es wird auf die Regelungen des Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung BaWü vom 28.10.2018 verwiesen.	Kenntnisnahme
1.4	Landratsamt Lörrach, Fachbereich Gesundheit Schreiben vom 11.01.2021	Es werden grundsätzlich schallmindernde Maßnahmen, insbesondere aktive Schallschutzmaßnahmen begrüßt.  Verweis auf Literatur bezüglich gesundheitlicher Risiken lärmbelasteter Personen	Kenntnisnahme
2	Regierungspräsidium Freiburg, Abteilung Straßenwesen und Verkehr Schreiben vom 15.12.2020	Stellungnahme vom 07.04.2014 hat weiterhin Bestand.  Verweis auf Absenkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung vom 01.08.2020.	Kenntnisnahme

		<p>Des Weiteren:</p> <p>„Ob eine Überschreitung der Auslöswerte vorliegt, ist außerdem davon abhängig, ob von der zuständigen Straßenverkehrsbehörde Geschwindigkeits- oder andere Verkehrsbeschränkungen festgesetzt werden. Erst danach können die maßgebenden Beurteilungspegel entsprechend der aktuell geltenden Rechenvorschriften berechnet werden.“</p>	Kenntnisnahme
3	<p>Gemeindeverwaltungsverband Müllheim-Badenweiler, Abteilung Bauleitplanung</p> <p>Schreiben vom 01.12.2020</p>	<p>Konkrete Belange der Unteren Baurechts- und Denkmalschutzbehörde werden nicht berührt.</p> <p>Eine weitere Beteiligung ist nicht erforderlich.</p>	Kenntnisnahme
4	<p>Regierungspräsidium Stuttgart, Ref. 46.1 – Verkehr</p> <p>Schreiben vom 23.11.2020</p>	Fehlanzeige	Kenntnisnahme
5	<p>Deutsche Bahn AG</p> <p>Schreiben vom 17.12.2020</p>	<p>Keine Bedenken gegenüber der Überprüfung des LAPs</p> <p>Verweis auf durchgeführte aktive und passive Schallschutzmaßnahmen betreffend den Schienenverkehr im Bereich Schliengen.</p> <p>Schallschutzmaßnahmen gegenüber Schienenlärm sind nicht im Aktionsplan enthalten, da die Zuständigkeit für den Schienenverkehr beim Eisenbahnbundesamt (EBA) liegt.</p>	Kenntnisnahme
6	<p>Handelsverband Südbaden e.V.</p> <p>Schreiben vom 07.01.2021</p>	Zustimmung zur Schlussfolgerung der Überprüfung des LAPs.	Kenntnisnahme

Ergebnis der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange mit Schreiben vom 30.11.2020 bis 11.01.2021

		Verweis auf zusätzlichen positiven Effekt auf die Lärmsituation durch Trend zur E-Mobilität	Effekt durch Trend zur E-Mobilität ist Gegenstand der nächsten anstehenden Überprüfung des LAPs.
7	Gemeinde Bad Bellingen, Bürgermeisteramt, Schreiben vom 13.01.2021	Verlagerung des Schwerverkehrs auf westlich verlaufende Umgehungsstraße sowie auf die Kreisstraße K6347 nicht realisierbar. Zusätzliche Belastung der Gemeinden Bad Bellingen und Rheinweiler sowie Efringen-Kirchen wäre größer als die Entlastung der Gemeinde Schliengen.  Gemeinde Bad Bellingen stimmt einer Verlagerung des Schwerverkehrs nicht zu.	Kenntnisnahme  Eine Verlagerung des Schwerverkehrs auf die westliche verlaufende Umgehungsstraße sowie auf die Kreisstraße K6347 ist derzeit nicht vorgesehen.

## 2 Bürgereinwände

Nr.	Bürger	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung
1	Bürger 1 Einsicht am 26.11.2020	Keine Stellungnahme	Kenntnisnahme

UMWELT

LANDRATSAMT LÖRRACH Palmstraße 3 79539 Lörrach

Bürgermeisteramt Schliengen  
Abteilung Bauamt  
Wasserschloss Entenstein  
79418 Schliengen

**LANDRATSAMT LÖRRACH**

Fachbereich **Umwelt**  
Sachgebiet Umweltrecht  
Kontakt **Rita-Maria Lindner**  
Telefon 07621 410-2512  
Fax 07621 410-92512  
Zimmer Entenbad - 2.04  
E-Mail rita-maria.lindner  
@loerrach-landkreis.de  
Unser Zeichen 106.3

11.01.2021

### **Lärmaktionsplan Schliengen, 3. Runde – Überprüfung des Lärmaktionsplans aus Stufe 2 (2014) der Gemeinde Schliengen**

Sehr geehrte Damen und Herren,

zum Lärmaktionsplan, 3. Runde, wird vom Landratsamt seitens der betroffenen Fachbereiche wie folgt Stellung genommen.

#### **Fachbereich Umwelt/Gewerbeaufsicht**

Die Belange der Gewerbeaufsicht im Landratsamt sind nicht betroffen, für Emissionen/Immissionen aus Verkehr besteht keine Zuständigkeit.

#### **Fachbereich Straßen**

Die Untere Straßenbaubehörde ist nach §51 StrG für die betriebliche und bauliche Unterhaltung der Bundes- und Landesstraßen zuständig und vertritt den Baulastträger der Kreisstraßen. Im Folgenden bezieht sich die Stellungnahme auf die Bundesstraße 3 und Landesstraße 134.

In der Überprüfung des Lärmaktionsplans Stufe 2 (2014) beschreibt die Gemeinde eine günstige Entwicklung der Lärmsituation. Die Anzahl der Lärmbetroffenen habe insgesamt abgenommen, weshalb die Gemeinde keine Maßnahmen vorsieht.

Diese positive Entwicklung wird begrüßt. Der Bericht der Gemeinde wird zur Kenntnis genommen. Im Zusammenhang mit Straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen infolge Lärmaktionsplanung wird auf die Regelungen des Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung BaWü vom 28.10.2018 verwiesen. Abwägungsprozess und Ermessensausübung sind beschrieben.



#### **Landratsamt Lörrach**

Palmstraße 3, 79539 Lörrach  
Telefon: +49 7621 410-0  
www.loerrach-landkreis.de

#### **Öffnungszeiten**

Montag, Dienstag und Freitag 8.00 - 12.30 Uhr  
Mittwoch nach Vereinbarung  
Donnerstag 8.00 - 12.30 Uhr und 13.30 - 17.30 Uhr

#### **Bankverbindung**

Sparkasse Lörrach-Rheinfelden  
IBAN: DE88 6835 0048 0001 0306 75  
SWIFT.BIC: SKLODE 66XXX

### **Fachbereich Verkehr**

Die Gemeinde Schliengen beschreibt in der Überprüfung des Lärmaktionsplans Stufe 2 (2014) die günstige Entwicklung der Lärmsituation. Die Anzahl der Lärmbetroffenen hat insgesamt abgenommen, weshalb die Gemeinde keine Maßnahmen vorsieht. Die Verkehrsbehörde begrüßt diese positive Entwicklung und nimmt den Bericht der Gemeinde zur Kenntnis. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf die Regelungen des Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung BaWü vom 28.10.2018.

### **Fachbereich Gesundheit**

Der Fachbereich Gesundheit befürwortet grundsätzlich schallmindernde Maßnahmen, insbesondere aktive Schallschutzmaßnahmen.

Als Informationsquellen über gesundheitliche Risiken für durch Lärm belastete Personen eignen sich u.a.:

- die Internetseite des Umweltbundesamtes „Auswirkungen des Lärms auf die Gesundheit“ <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/laermwirkungen#gehorschaden-und-stressreaktionen>
- Ratgeber des Umweltbundesamtes „Lärm - das unterschätzte Risiko“: <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/laerm-unterschaetzte-risiko>
- Übersichtsarbeit im Deutschen Ärzteblatt „Auswirkungen von Lärm auf das Herz-Kreislauf-System“ (Deutsches Ärzteblatt, Jg. 116, Heft 14, 5. April 2019) <https://www.aerzteblatt.de/archiv/206499/Auswirkungen-von-Laerm-auf-das-Herz-Kreislauf-System>
- „Gesundheitliche Auswirkungen von Umgebungslärm im urbanen Raum (Bundesgesundheitsblatt, Jg. 2020, Heft 63, 2. Juli 2020) <https://www.springermedizin.de/gesundheitsliche-auswirkungen-von-umgebungs-laerm-im-urbanen-raum/18141924?fulltextView=true>
- Empfehlungen aus der WHO-Leitlinie für Umgebungslärm für die Europäische Region (2018): Für durch Straßenverkehr bedingte Lärmpegel empfiehlt die LEG die durchschnittliche Lärmbelastung L<sub>den</sub> auf 53 Dezibel und die nächtliche Lärmbelastung L<sub>night</sub> auf 45 Dezibel zu verringern, da Lärmpegel oberhalb dieser Werte mit schädlichen gesundheitlichen Auswirkungen bzw. Beeinträchtigungen des Schlafes verbunden sind. <https://www.euro.who.int/de/media-centre/sections/press-releases/2018/press-information-note-on-the-launch-of-the-who-environmental-noise-guidelines-for-the-european-region>

Mit freundlichen Grüßen

Rita-Maria Lindner



## Agnes Stowasser

---

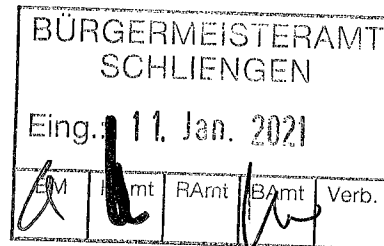
**Von:** rita-maria.lindner@loerrach-landkreis.de  
**Gesendet:** Montag, 11. Januar 2021 16:18  
**An:** Agnes Stowasser; Claudia Böhler-Fricker  
**Betreff:** WG: SN Lärmaktionsplan Schliengen, 3. Runde  
**Anlagen:** 11.1.21-SN LRA\_Lärmaktionsplan-3. Runde\_Gemeinde Schliengen.pdf

Sehr geehrte Damen und Herren,

anbei dürfen wir Ihnen die Stellungnahme des LRA zum Lärmaktionsplan 3. Runde vorab per Mail zukommen lassen.

Mit freundlichen Grüßen

Rita-Maria Lindner



---

Akte: 106.3 Lärmaktionspläne/Kommunen

---

### Landratsamt Lörrach


Baurecht  
Im Entenbad 11 bis 13  
79541 Lörrach

Telefon: +49 7621 410-2512

Telefax: +49 7621 410-92512

Internet: <http://www.loerrach-landkreis.de>

E-Mail: [rita-maria.lindner@loerrach-landkreis.de](mailto:rita-maria.lindner@loerrach-landkreis.de)

 <http://www.facebook.com/loerrach.Landkreis>

European  
energy award



Auch in der Corona-Krise arbeiten wir für Sie grundsätzlich normal weiter.

Das Betreten der Gebäude ist jedoch nur mit vorheriger Terminvereinbarung beim jeweiligen Fachbereich möglich.

Tragen Sie bitte auch im Landratsamt einen **Mund- und Nasenschutz** und beachten Sie die **Hygieneregeln**.

Personen mit typischen Erkältungssymptomen können aus Infektionsschutzgründen derzeit nicht eingelassen werden.

Wir bedanken uns für Ihr Verständnis.



3

**Baden-Württemberg**  
REGIERUNGSPRÄSIDIUM FREIBURG  
ABTEILUNG STRASSENWESEN UND VERKEHR

Regierungspräsidium Freiburg · Postfach 926 · 78209 Singen

Bürgermeisteramt  
Wasserschloss Entenstein  
Schulstr. 19

79418 Schliengen

BÜRGERMEISTERAMT SCHLIENGEN				
Eing.: 18. Dez. 2020				
BM	HA	RAmt	BAmt	Verb.

Singen 15.12.2020  
Name Antje Grohmann  
Durchwahl 07731 8809-6844  
Aktenzeichen 44-3911.75 - LAP  
Gemeinde Schliengen  
(Bitte bei Antwort angeben)

**Lärmaktionsplan der Gemeinde Schliengen**  
**Überprüfung des Lärmaktionsplanes aus Stufe 2 (2014), 3. Runde**  
**Stellungnahme des Regierungspräsidiums Freiburg, Abteilung 4**  
**Ihre Nachricht vom 23.11.2020, Ihr Schreiben vom 03.12.2020**

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Regierungspräsidium Freiburg, Abteilung 4 -Straßenwesen und Verkehr-, Referat 44 (Straßenplanung) und Referat 46 (Verkehr) nimmt für die Straßenbauverwaltung und die Höhere Straßenverkehrsbehörde zum Lärmaktionsplan mit Stand vom 29.10.2020 wie folgt Stellung:

Die Überprüfung des Lärmaktionsplanes 2014 hat ergeben, dass sich die Lärmsituation in Schliengen verbessert hat und eine Überarbeitung des bestehenden Lärmaktionsplanes nicht erforderlich ist und darum auch keine Maßnahmen vorgeschlagen wurden.

Im Wesentlichen hat unsere Stellungnahme vom 07.04.2014 darum weiterhin Bestand.

Wir weisen an dieser Stelle noch einmal daraufhin, dass die Auslösewerte für die Lärmsanierung seitdem mit Stand vom 01.08.2020 um 3 dB(A) abgesenkt wurden.

Für die Lärmsanierung gelten aktuell folgende Auslösewerte:

	<b>Tag</b>	<b>Nacht</b>
An Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen, Altenheimen, in reinen und allg. Wohngebieten, in Kleinsiedlungsgebieten	64 dB(A)	54 dB(A)
in Kern-, Dorf- und Mischgebieten	66 dB(A)	56 dB(A)
in Gewerbegebieten	72 dB(A)	62 dB(A).

Ob eine Überschreitung der Auslösewerte vorliegt, ist außerdem davon abhängig, ob von der zuständigen Straßenverkehrsbehörde Geschwindigkeits- oder andere Verkehrsbeschränkungen festgesetzt werden. Erst danach können die maßgebenden Beurteilungspiegel entsprechend der aktuell geltenden Rechenvorschriften berechnet werden.

Mit freundlichen Grüßen

  
Grohmann

5

# GEMEINDEVERWALTUNGSVERBAND MÜLLHEIM-BADENWEILER

Gemeindeverwaltungsverband Müllheim-Badenweiler • Postfach 1164 • 79371 Müllheim

Gemeinde Schliengen  
Wasserschloss Entenstein

79418 Schliengen

BÜRGERMEISTERAMT SCHLIENGEN				
Eing.: 17. Dez. 2020				
	H/amt	RAmt	BAmt	Verb.

**Abteilung:**  
Bauleitplanung

**Sachbearbeiter:**  
Herr Feldmann  
[baurechtsbehoerde@muellheim.de](mailto:baurechtsbehoerde@muellheim.de)

**Telefon:**  
07631/801 - 450

**Fax:**  
07631/801 - 469

**Aktenzeichen:**  
**650.016**

1. Dezember 2020/Sch


**Lärmaktionsplan, 3. Runde - Überprüfung des Lärmaktionsplans aus Stufe 2 (2014) der  
Gemeinde Schliengen  
hier: Beteiligung der Träger öffentlicher Belange**

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Beteiligung am o.a. Verfahren. Der Planentwurf wurde über die  
Internetseite der Gemeinde eingesehen.

Konkrete Belange der Unteren Baurechts- und Denkmalschutzbehörde werden dadurch nicht  
berührt. Eine weitere Beteiligung ist nicht erforderlich.

Mit freundlichen Grüßen



Feldmann

8

## Gerhard Sommerhalter

**Von:** Wollensak, Alfred (RPS) <Alfred.Wollensak@rps.bwl.de>  
**Gesendet:** Montag, 23. November 2020 15:33  
**An:** Agnes Stowasser; Gerhard Sommerhalter  
**Betreff:** WG: Lärmaktionsplan, 3. Runde -Überprüfung des Lärmaktionsplans aus Stufe 2 (2014) der Gemeinde Schliengen- Beteiligung Öffentlichkeit u. Träger öffentlicher Belange  
**Anlagen:** Offenlage- Träger öffentl. Belange.docx; 2897-t1\_Überprüfung-LAP.pdf; Amtsblatt\_ Öffentliche Bekanntmachung.pdf

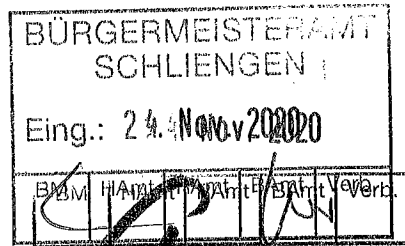
Fehlanzeige

Mit freundlichen Grüßen

Alfred Wollensak

Regierungspräsidium Stuttgart  
Ref. 46.1 - Verkehr  
Industriestraße 5  
70565 Stuttgart

Telefon: 0711/904-14660  
E-Mail: [Alfred.Wollensak@rps.bwl.de](mailto:Alfred.Wollensak@rps.bwl.de)



**Von:** Agnes Stowasser <stowasser.agnes@schliengen.de>  
**Gesendet:** Montag, 23. November 2020 13:01  
**An:** Gerhard Sommerhalter <sommerhalter.gerhard@schliengen.de>  
**Betreff:** Lärmaktionsplan, 3. Runde -Überprüfung des Lärmaktionsplans aus Stufe 2 (2014) der Gemeinde Schliengen- Beteiligung Öffentlichkeit u. Träger öffentlicher Belange

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Gemeinderat der Gemeinde Schliengen hat die Offenlage des Lärmaktionsplan, 3. Runde Überprüfung des Lärmaktionsplans aus Stufe 2 (2014) beschlossen.

Beiliegend übersenden wir Ihnen:

- Anschreiben
- Lärmaktionsplan 3. Runde –Kurzfassung-
- Kopie Bekanntmachung der Öffentlichkeitsbeteiligung

Die vollständige Version zum Entwurf zur Überprüfung des Lärmaktionsplans mit Anhang steht Ihnen auf der Homepage der Gemeinde Schliengen unter [www.schliengen.de](http://www.schliengen.de) unter „Aktuelles“ als Download zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen  
Agnes Stowasser

Bürgermeisteramt Schliengen  
Abteilung Bauamt  
Wasserschloss Entenstein  
79418 Schliengen  
Telefon 07635 3109-41  
Telefon 07635 3109-841



10

Deutsche Bahn AG • DB Immobilien  
Gutschstraße 6 • 76137 Karlsruhe

Deutsche Bahn AG  
DB Immobilien  
Region Südwest  
Gutschstraße 6  
76137 Karlsruhe  
www.deutschebahn.com

Gemeinde Schliengen  
Bauamt  
Wasserschloss Entenstein  
79418 Schliengen



Michael Rettig  
Telefon 0721 938-2859  
Telefax 069 26091-3386  
michael.rettig@deutschebahn.com  
Zeichen CR.R 04-SW(E) Rt  
TÖB KAR 20-91864

17.12.2020

Ihr Zeichen / Schreiben vom: Frau Stowasser vom 27.11.2020

### **Lärmaktionsplan, 3. Runde – Überprüfung des Lärmaktionsplans aus Stufe 2 (2014) der Gemeinde Schliengen**

hier: Beteiligung als Träger öffentlicher Belange

Sehr geehrte Frau Stowasser,  
sehr geehrte Damen und Herren,

im Zuge einer elektronischen TÖB-Beteiligung sind die künftigen Benachrichtigungen ausschließlich an die folgende E-Mail-Anschrift zu richten:

**[dbsimm.nl.kar.flaeche@deutschebahn.com](mailto:dbsimm.nl.kar.flaeche@deutschebahn.com)**

Die Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, als von der DB Netz AG bevollmächtigtes Unternehmen, übersendet Ihnen hiermit folgende Gesamtstellungnahme als Träger öffentlicher Belange und aller Unternehmensbereiche zum o. g. Verfahren:

Gegen den Lärmaktionsplan, 3. Runde- Überprüfung des Lärmaktionsplanes aus Stufe 2 (2014) bestehen aus Sicht der Deutschen Bahn, DB Netz AG keine Bedenken.

Im Rahmen der Ausbau-/ Neubaustrecke Karlsruhe - Basel, Planfeststellungsabschnitt 9.1 wurden im Bereich Schlingen bereits passive als auch aktive Lärmschutzmaßnahmen betreffend den Schienenverkehr realisiert.

Deutsche Bahn AG  
Sitz Berlin  
Registergericht  
Berlin-Charlottenburg  
HRB 50 000  
USt-IdNr.: DE 811569869

Vorsitzender des  
Aufsichtsrates:  
Michael Odenwald

Vorstand:  
Dr. Richard Lutz  
Vorsitzender

Dr. Levin Holle  
Berthold Huber  
Prof. Dr. Sabina Jeschke  
Dr. Sigrid Evelyn Nikutta  
Ronald Pofalla  
Martin Seiler

Unser Anliegen:





Diese planfestgestellten Lärmvorsorgemaßnahmen sind jedoch nicht im Aktionsplan enthalten, da die Zuständigkeit für den Schienenverkehr beim Eisenbahnbundesamt (EBA) liegt.

Mit freundlichen Grüßen  
Deutsche Bahn AG

X i.V. Cornelia Lorenz

---

i.V.  
Signiert von: Cornelia Co Lorenz

X *M. Rettig*

---

i.A.  
Signiert von: Michael Rettig

14



Handelsverband  
Südbaden

Handelsverband Südbaden e.V. · Postfach 473 · 79004 Freiburg

Bürgermeisteramt  
Agnes Stowasser  
Wasserschloss Entenstein  
79418 Schliengen

BÜRGERMEISTERAMT SCHLIENGEN				
Eing.: 11. Jan. 2021				
LM	RAmt	BAmt	Verb.	

07.01.2021

Dipl.-Bw. Utz Geiselhart

☎ 07531/22934

✉ geiselhart@hv-suedbaden.de

### Lärmaktionsplan 3. Runde

#### Hier: Stellungnahme im Rahmen der Anhörung

Sehr geehrte Frau Stowasser,

besten Dank für die Beteiligung. Aus den Untersuchungen geht hervor, dass die Anzahl der betroffenen Personen rückläufig ist, wobei die geräuschmindernde Wirkung des Kreisverkehrs wohl noch nicht darin berücksichtigt werden konnte. Somit könnten wir der Schlussfolgerung des Gutachters folgen, der eine Überarbeitung des Lärmaktionsplans für nicht erforderlich hält. Zudem dürfte der Trend zur E-Mobilität zusätzlich zu einer Reduzierung des Lärmpegels führen.

Mit freundlichen Grüßen

Utz Geiselhart  
Stellvert. Hauptgeschäftsführer

Handel + Dienstleistung

Eisenbahnstraße 68-70

79098 Freiburg

Telefon 07 61 / 3 68 76-0

Telefax 07 61 / 3 68 76 55

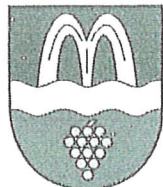
fr@hv-suedbaden.de

www.hv-suedbaden.de

Eintragung:

Amtsgericht Freiburg VR 16

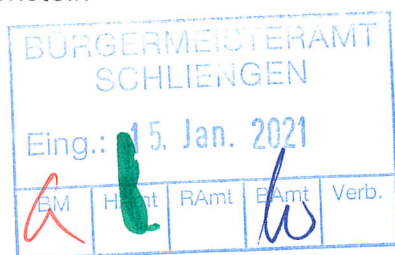




17

GEMEINDE BAD BELLINGEN, RHEINSTR. 25, 79415 BAD BELLINGEN

Bürgermeisteramt Schliengen  
Wasserschloss Entenstein  
79418 Schliengen



13. Jan. 2021

GEMEINDE BAD BELLINGEN  
HEILBAD – KUR- & URLAUBSORT

HAUPTAMT

Es schreibt Ihnen:  
Hubert Maier

Telefon: 0 76 35 / 81 19 30

e-Mail:  
maier@gemeinde.bad-bellingen.de

ÖFFNUNGSZEITEN:  
Mo. – Fr. 08.00 – 12.00 Uhr  
Mi. 14.00 – 18.00 Uhr

☎ 0 76 35 / 81 19 0  
☎ 0 76 35 / 81 19 39

### Lärmaktionsplan 3. Stufe Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Beteiligung an der Lärmaktionsplanung (3. Stufe) der Gemeinde Schliengen.

Wie bereits in der 2. Stufe als auch jetzt in der 3. Stufe angedeutet, ist eine Verlagerung des Schwerverkehrs auf die westlich verlaufende Umgehungsstraße sowie auf die Kreisstraße K6347 nicht realisierbar. Dadurch würden die Gemeinden Bad Bellingen, Rheinweiler und weiter im Süden Efringen-Kirchen stärker belastet. In diesen Gemeinden wären die Belastungen wesentlich höher als die Entlastungen in Schliengen. Siehe hierzu die Tabellen 2 und 3 des Lärmaktionsplans.

Die Gemeinde Bad Bellingen kann einer Verlagerung des Schwerverkehrs nicht zustimmen.

Es grüßt Sie aus Bad Bellingen

  
Dr. Carsten Vogelpohl  
Bürgermeister

SPARKASSE  
MARKGRÄFLERLAND MÜLLHEIM  
IBAN: DE30 6835 1865 0008 0283 42  
BIC: SOLADES1MGL

VOLKSBANK  
DREILÄNDERECK LÖRRACH  
IBAN: DE39 6839 0000 0005 6021 06  
BIC: VOLODE66

VOLKSBANK  
BREISGAU-MARKGRÄFLERLAND EG  
IBAN: DE09 6806 1505 0023 3350 00  
BIC: GENODE61IHR



# Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Ministerium für Verkehr  
Postfach 10 34 52 • 70029 Stuttgart

An die  
Kommunen des Landes Baden-Württemberg

Regierungspräsidien  
- höhere Immissionsschutzbehörde  
- höhere Straßenverkehrsbehörde

Stuttgart 29. Oktober 2018

Name Christopher Stange

Durchwahl 0711 231-5672

E-Mail christopher.stange@vm.bwl.de

Aktenzeichen 4-8826.15/75

(Bitte bei Antwort angeben!)

Nachrichtlich:

Landratsämter  
Landkreistag Baden-Württemberg  
Städtetag Baden-Württemberg  
Gemeindetag Baden-Württemberg  
Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg,  
Abteilung 3

 **Lärmaktionsplanung in Baden-Württemberg**  
**(Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung)**

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG hat die Europäische Union einen wichtigen Schritt hin zu einer umfassenden Regelung der Geräuschemissionen in der Umwelt getan. Die Umgebungslärmrichtlinie befasst sich mit den Geräuschen des Straßen-, Schienen- und Flugverkehrs, in Ballungsräumen auch der darin liegenden Industriegelände. Die wesentlichen Ziele sind dabei die Erfassung der Lärmbelastung in strategischen Karten, die Bewertung der Lärmsituation und die Planung von Minderungsmaßnahmen sowie die Vorsorge gegen eine Zunahme des Lärms in Lärmaktionsplänen unter Mitwirkung der Öffentlichkeit.

Lärmaktionspläne aufzustellen, zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten, ist eine wichtige, wie auch komplexe Aufgabe mit einer Vielzahl an Beteiligten. Besonders wichtig ist daher die Kooperation aller Beteiligten und die Koordination durch die planaufstellende Gemeinde. Das Verkehrsministerium hat daher mit dem so genannten „Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung“ vom 23. März 2012 und weiteren Schreiben umfassende Hinweise zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen gegeben. Diese werden mit dem vorliegenden Schreiben inhaltlich konsolidiert und u.a. aufgrund der jüngsten Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg (VGH) zur Bindungswirkung von Lärmaktionsplänen (Az. 10 S 2449/17) aktualisiert.

Die vorliegende Neufassung des „Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung“ gibt den zuständigen Gemeinden sowie den berührten Fachbehörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange Hinweise für die Aufstellung, Überprüfung und Überarbeitung von Lärmaktionsplänen.

## **Kooperationserlass - Lärmaktionsplanung**

<b>1</b>	<b>Allgemeine Informationen zur Lärmaktionsplanung</b>	<b>4</b>
1.1	Zuständigkeit für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen	4
1.2	Erfordernis zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen	5
1.3	Qualifizierte Lärmaktionsplanung	5
1.4	Vereinfachte Lärmaktionsplanung	6
1.5	Verfahren zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen	7
1.6	Mitwirkung der Öffentlichkeit	8
1.7	Überprüfung bestehender Lärmaktionspläne	8
1.8	Berichterstattung aus abgeschlossenen Lärmaktionsplänen	10
1.9	Fristen für die Lärmaktionsplanung	11
<b>2</b>	<b>Maßnahmen in Lärmaktionsplänen</b>	<b>12</b>
2.1	Bindungswirkung von Lärmaktionsplänen	12
2.2	Lärmminderung an Straßen – Straßenumbau und andere bauliche Maßnahmen	13
2.3	Lärmminderung an Straßen – Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen	16
2.4	Lärmminderung an Schienenwegen	21
2.5	Lärmminderung durch städtebauliche Maßnahmen	22
2.6	Schutz ruhiger Gebiete	24
2.7	Strategische Umweltprüfung	25
<b>3</b>	<b>Weitere Informationen</b>	<b>25</b>
3.1	Hinweise, Informationen, Veröffentlichungen	25
3.2	Ansprechpartner/innen in den Kommunen	26

## **1 Allgemeine Informationen zur Lärmaktionsplanung**

Mit der Erarbeitung und Überprüfung landesweiter strategischer Lärmkarten erfolgt alle fünf Jahre eine systematische Erfassung der Lärmbelastung durch Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken, Großflughäfen und in Ballungsräumen auch durch sonstige relevante Lärmquellen wie beispielsweise Industriegelände. Darüber hinaus wird die Lärmbelastung von Einwohnern, Flächen, Wohnungen, Schul- und Krankenhausgebäuden durch Umgebungslärm in Form einer gemeindescharfen Betroffenheitsstatistik ausgewiesen.

Aufbauend auf den Ergebnissen der Lärmkartierung sind Lärmaktionspläne zu erstellen, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen an Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken, Großflughäfen sowie in Ballungsräumen geregelt werden (§ 47d Abs. 1 BImSchG). Ziel dieser Pläne soll es auch sein, ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen (§ 47d Abs. 2 BImSchG).

### **1.1 Zuständigkeit für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen**

Die Zuständigkeiten für die Lärmaktionsplanung sind in § 47e Abs. 1 und 4 BImSchG i.V.m. § 6 ImSchZuVO geregelt. Zuständig für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen sind demnach

- die Städte und Gemeinden
  - für Ballungsräume,
  - für Hauptverkehrsstraßen,
  - für nicht-bundeseigene Haupteisenbahnstrecken und
  - für Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen, die nicht in Bundeshoheit liegen,
- das Regierungspräsidium Stuttgart für den Flughafen Stuttgart,
- das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) für die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplanes für Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit.

Die Lärmaktionsplanung stellt für Städte und Gemeinden eine weisungsfreie Pflichtaufgabe dar, d. h. diese Aufgaben werden von den Städten und Gemeinden eigenständig im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung wahrgenommen.

Außerdem regelt § 47e Abs. 4 BImSchG, dass das EBA an der Lärmaktionsplanung für Ballungsräume mitwirkt. Ebenso haben nach § 47d Abs. 2a BImSchG die öffentlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmen bei der Lärmaktionsplanung an Haupteisenbahnstrecken und für Ballungsräume mit Eisenbahnverkehr mitzuwirken.

## 1.2 Erfordernis zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen

Die EU-Kommission hat vor dem Hintergrund fehlender Lärmaktionspläne der zweiten Runde ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland eröffnet. Sie vertritt die Auffassung, Lärmaktionspläne seien für alle kartierten Gebiete zu erstellen, unabhängig davon, ob Lärmprobleme bzw. vom Lärm Betroffene in einem kartierten Gebiet vorhanden sind. Die EU-Kommission sieht einen Ermessensspielraum erst bei der Festlegung von Maßnahmen in den Plänen, nicht jedoch bei der Frage, ob ein Lärmaktionsplan aufzustellen ist.

Das Verkehrsministerium Baden-Württemberg vertritt folgende modifizierte Auffassung: Lärmaktionspläne sind grundsätzlich für alle kartierten Gebiete aufzustellen, in denen die Umgebungslärmkartierung Lärmbetroffene ausweist. Zu kartieren sind gemäß § 4 Abs. 4 Satz 1 Nr. 1 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) Bereiche mit Lärmpegeln über 55 dB(A)  $L_{DEN}$  und 50 dB(A)  $L_{Night}$ .

Ob für eine Gemeinde Lärmbetroffene ausgewiesen sind, ergibt sich aus der Belastungsstatistik der LUBW ([www.lubw.de](http://www.lubw.de) > Themen > Lärm und Erschütterungen > Lärmkartierung, Lärmaktionsplanung > Lärmkarten). Aus der Rundungsregel gemäß § 4 Abs. 5 der 34. BImSchV, nach der die Zahlenangaben auf die nächste Hunderterstelle auf- oder abzurunden sind, ergibt sich, dass für Gemeinden mit weniger als 50 Lärmbetroffenen keine Verpflichtung zur Aufstellung eines Lärmaktionsplans besteht. Wir weisen jedoch darauf hin, dass die EU-Kommission wie oben erläutert eine hiervon abweichende Auffassung vertritt.

## 1.3 Qualifizierte Lärmaktionsplanung

Lärmbelastungen oberhalb von 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht liegen in einem gesundheitskritischen Bereich. Daher sind Bereiche mit Lärmbelastungen **über 65 dB(A)  $L_{DEN}$  und 55 dB(A)  $L_{Night}$**  bei einer **qualifizierten Lärmaktionsplanung** auf jeden Fall zu berücksichtigen. Mit der Lärmaktionsplanung ist darauf hinzuwirken, diese Werte nach Möglichkeit zu unterschreiten.

Bei der Lärmaktionsplanung für Flugplätze sind nach § 14 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm die jeweils anwendbaren Werte des § 2 Abs. 2 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm zu beachten.

**Vordringlicher Handlungsbedarf** zur Lärminderung und zur Verringerung der Anzahl der Betroffenen besteht in Bereichen mit sehr hohen Lärmbelastungen über **70 dB(A) L<sub>DEN</sub> und 60 dB(A) L<sub>Night</sub>**.

Ziel der Lärmaktionspläne soll es auch sein, **ruhige Gebiete** gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen (siehe Abschnitt 2.6).

Für eine zielgerichtete Lärmaktionsplanung wird den Gemeinden empfohlen, 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. Dies erleichtert gleichzeitig die Beurteilung von Verkehrsverlagerungseffekten, die mit angedachten Lärmschutzmaßnahmen einhergehen können. Werden für die Lärmaktionsplanung eigene Lärmberechnungen für den Straßenverkehr vorgenommen, empfiehlt es sich, diese auch nach den Vorgaben der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) durchzuführen.

#### **1.4 Vereinfachte Lärmaktionsplanung**

In einfach gelagerten Fällen, wenn beispielsweise keine Betroffenen oberhalb von 65 dB(A) L<sub>DEN</sub> und 55 dB(A) L<sub>Night</sub> ausgewiesen sind, kann der **Lärmaktionsplan mit vermindertem Aufwand** erstellt werden. In bestimmten Fällen kann die Lärmaktionsplanung sogar mit der Bewertung der Lärmsituation abgeschlossen werden. Ein solcher Fall liegt beispielsweise vor, wenn eine deutliche Verbesserung der Lärmsituation konkret, d.h. innerhalb von max. 5 Jahren, absehbar ist, wie z. B. durch eine im Bau befindliche Ortsumgehung. In solchen einfach gelagerten Fällen regt das Verkehrsministerium an, den Musterbericht für die Berichterstattung von Informationen über Lärmaktionspläne an die EU-Kommission auch zur Lärmaktionsplanung selbst heranzuziehen (siehe Abschnitt 1.8). Auch in solchen Fällen ist die rechtzeitige und effektive Mitwirkung der Öffentlichkeit nach § 47d Abs. 3 BImSchG gesetzlich vorgeschriebener Bestandteil der Lärmaktionsplanung (siehe Abschnitt 1.6).

## 1.5 Verfahren zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen

Das Verfahren zur Aufstellung, Überprüfung und Überarbeitung eines Lärmaktionsplanes ist im Wesentlichen in § 47d BImSchG geregelt.

### **Beteiligte Akteure**

Ausdrücklich geregelt ist, dass die **Öffentlichkeit** zu beteiligen ist und rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit erhält, an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken (siehe Abschnitt 1.6).

Den Regelungen kann nicht entnommen werden, wie das Verfahren zur Aufstellung eines Lärmaktionsplans im Einzelnen konkret abzulaufen hat. In der Praxis hat es sich bewährt, sich an dem Verfahren der Bauleitplanung zu orientieren.

Auf jeden Fall sind alle **Fachbehörden** zu beteiligen, die als Träger öffentlicher Verwaltung für die Durchsetzung der Maßnahmen in Lärmaktionsplänen zuständig sind (§ 47d Abs. 6 i.V.m. § 47 Abs. 6 BImSchG). Ebenfalls zu beteiligen sind die Behörden, die planungsrechtliche Festlegungen in Lärmaktionsplänen in ihren Planungen zu berücksichtigen haben. Darüber hinaus kann auch eine breitere Beteiligung sinnvoll sein, um den Entscheidungen ein erweitertes Meinungsbild zu Grunde zu legen.

### **Kooperation und Koordination**

Um eine sinnvolle und effektive Aktionsplanung durchzuführen, ist es besonders wichtig, dass die planaufstellende Gemeinde und die für die Umsetzung von Maßnahmen zuständigen Fachbehörden bei der Aufstellung eines Lärmaktionsplans eng **kooperieren** und die notwendigen Handlungen **koordiniert** werden. Die planaufstellende Gemeinde hat den Fachbehörden wie auch den sonstigen Trägern öffentlicher Belange die Möglichkeit zu geben, sich frühzeitig und fundiert in das Verfahren zur Aufstellung eines Lärmaktionsplans einzubringen. Fachbehörden und Gemeinden stellen sich vorhandene relevante Daten und Informationen gegenseitig zur Verfügung. Neben den für die Berechnung erforderlichen Daten sind dies insbesondere die Daten zu den bereits vorhandenen aktiven und passiven Lärmschutzeinrichtungen. Die Fachbehörden bringen ihre Erwägungen und Prüfungen von Maßnahmenvorschlägen in das Planaufstellungsverfahren ein und können eigene Maßnahmenvorschläge unterbreiten.



## **Lärmaktionspläne in interkommunaler Zusammenarbeit**

Der „Leitfaden zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen in interkommunaler Zusammenarbeit“ gibt Gemeinden, orientiert am Bebauungsplanverfahren, praktische Hinweise für den **Ablauf des Verfahrens** zur Aufstellung eines Lärmaktionsplanes. Der Leitfaden wirbt außerdem für eine interkommunale Zusammenarbeit. Die Netzstruktur der Hauptlärmquelle Straßenverkehr legt nahe, bei der Lärmaktionsplanung einen regionalen Ansatz zu verfolgen. Durch eine interkommunale Zusammenarbeit wird es möglich, die Vor- und Nachteile von Maßnahmen einvernehmlich abzuwägen, gemeinsame Lösungen zu finden und die Kosten der Lärmaktionsplanung gegenüber unabhängigen Einzelplanungen zu reduzieren. Die Anwendung des Leitfadens wird empfohlen. Er ist im Internet eingestellt unter [www.vm.baden-wuerttemberg.de](http://www.vm.baden-wuerttemberg.de) > Mensch & Umwelt > Lärmschutz > Lärmkarten- und Lärmaktionspläne > Lärmaktionspläne.

### **1.6 Mitwirkung der Öffentlichkeit**

Die **Öffentlichkeit** wird zu Vorschlägen für Lärmaktionspläne gehört. Ihr ist bei der Ausarbeitung sowie der Überprüfung und der erforderlichenfalls erfolgenden Überarbeitung von Lärmaktionsplänen rechtzeitig und effektiv die **Möglichkeit zur Mitwirkung** zu geben. Außerdem ist sie über die getroffenen Entscheidungen zu unterrichten (§ 47d Abs. 3 BImSchG).

Informationen und Beispiele für gelungene Beteiligungsverfahren an der Lärmaktionsplanung sind z. B. in den LAI-Hinweisen zur Lärmaktionsplanung aufgeführt, die über die Internetseiten der LUBW unter [www.lubw.de](http://www.lubw.de) > Themen > Lärm und Erschütterungen > Lärmkartierung, Lärmaktionsplanung > Publikationen und Links verfügbar sind.

### **1.7 Überprüfung bestehender Lärmaktionspläne**

Bestehende Lärmaktionspläne sind **bei bedeutsamen Entwicklungen** für die Lärmsituation, ansonsten **alle fünf Jahre** nach dem Zeitpunkt ihrer Aufstellung zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten (§ 47d Abs. 5 BImSchG). Dies gibt der Intention des Gesetzgebers Ausdruck, die Lärmaktionsplanung als kontinuierliches Planungsinstrument zu implementieren.

Die Veröffentlichung überarbeiteter Lärmkarten nach § 47c BImSchG stellt eine bedeutsame aktualisierte Grundlageninformation dar, auf deren Basis eine Überprüfung

bestehender Lärmaktionspläne vorzunehmen ist. Dies gilt auch dann, wenn die Aufstellung oder die letzte Überprüfung eines Lärmaktionsplanes vor weniger als fünf Jahren erfolgte. Erforderlichenfalls ist der Lärmaktionsplan zu überarbeiten. Dies kann gegebenenfalls in Form einer Ergänzung zum vorhandenen Lärmaktionsplan erfolgen.

Auch bei der Überprüfung von Lärmaktionsplänen ist die **Mitwirkung der Öffentlichkeit** gemäß § 47d Abs. 3 BImSchG vorgeschrieben (siehe Abschnitt 1.6).

Nach § 47d Abs. 2 BImSchG haben Lärmaktionspläne u. a. den Mindestanforderungen des Anhangs V der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG zu entsprechen. Das umfasst auch Angaben für die Überprüfung eines Lärmaktionsplans, nach denen seine Durchführung und die Ergebnisse zu bewerten sind (siehe Anhang V Nr. 1 letzter Anstrich der Richtlinie 2002/49/EG). Danach ist sowohl auf das Verfahren der Aufstellung des Lärmaktionsplans als auch insbesondere auf die Umsetzung von Maßnahmen und die erzielten Lärminderungen abzuheben.

Die Überprüfung sollte mindestens folgende Punkte umfassen:

- Relevante Änderungen der Lärmsituation (z.B. zusätzliche kartierte Strecken, Verkehrsstärken, Lkw-Anteile, Geschwindigkeitsregelungen, aktive Lärmschutzmaßnahmen, andere Lärmquellen),
- Relevante Änderungen der Lärmeinwirkungen (z.B. Bebauungsstruktur, Einwohnerzahlen, passive Lärmschutzmaßnahmen),
- Änderungen in der Bewertung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen, sind Bereiche mit Werten von 65/55 dB(A) noch vorhanden?
- Analyse zum Stand der Umsetzung von Maßnahmen,
- weitere Maßnahmenmöglichkeiten vorhanden (verkehrsrechtliche Maßnahmen wie Geschwindigkeitsbeschränkungen, straßenbauliche Maßnahmen wie Belagssanierungen, städtebauliche Maßnahmen, Maßnahmen für eine ruhige und sichere Ortsmitte, Elektrifizierung von Busflotten)?
- Entwicklungen in der Zahl der betroffenen Personen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser oder der Flächen,
- Hemmnisse und Optimierungsmöglichkeiten,
- Berücksichtigung planungsrechtlicher Festlegungen in anderen Planungen, z. B. zum Schutz ruhiger Gebiete,
- Erfolge langfristiger Strategien,
- Schlussfolgerung für die Überarbeitung des Lärmaktionsplanes

Das Ergebnis der Überprüfung und der erforderlichenfalls erfolgten Überarbeitung des Lärmaktionsplans ist zusammen mit den Ergebnissen der Mitwirkung der Öffentlichkeit an die EU-Kommission zu übermitteln. Dabei sind die geltenden Berichtspflichten und Fristen zu beachten (siehe Abschnitte 1.8 und 1.9).

## **1.8 Berichterstattung aus abgeschlossenen Lärmaktionsplänen**

### **Berichtspflichten gegenüber der EU-Kommission**

Lärmaktionspläne, d. h. neu aufgestellte Pläne wie auch deren Überprüfung und Überarbeitung, unterliegen der Berichtspflicht an die EU-Kommission. Nach § 47d Abs. 2 BImSchG haben Lärmaktionspläne den Mindestanforderungen des Anhangs V der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG zu entsprechen und auch die nach Anhang VI der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG an die EU-Kommission zu übermittelnden Daten zu enthalten. Die entsprechenden Informationen aus Lärmaktionsplänen sind nach § 47d Abs. 7 BImSchG dem Umweltbundesamt (UBA) als der vom Bundesumweltministerium (BMU) benannten Stelle zu übermitteln.

Für Baden-Württemberg sammelt die LUBW die von den Städten und Gemeinden übermittelten Informationen aus Lärmaktionsplänen und gibt diese gebündelt weiter. Informationen aus abgeschlossenen Lärmaktionsplänen sind zeitnah nach Verabschiedung des Lärmaktionsplans in elektronischer Form einer Zusammenfassung an die LUBW zu übermitteln. Dies gilt auch für den Fall, dass ein Lärmaktionsplan – über die bereits umgesetzten Lärmschutzmaßnahmen hinaus – keine weiteren Maßnahmen enthalten sollte. Zu diesem Zweck wird ein Musterbericht zur Datenberichterstattung zur Verfügung gestellt.

### **Musterbericht für die Berichterstattung aus Lärmaktionsplänen**

Mit dem Musterbericht steht eine Arbeitshilfe zur Erfüllung der Berichtspflicht an die EU-Kommission zur Verfügung (§ 47d Abs. 2 und 7 BImSchG). Der Musterbericht soll zur Berichterstattung eines erstmals aufgestellten oder überarbeiteten Lärmaktionsplans verwendet werden. Ebenso ist er zu verwenden, sofern nach Überprüfung keine Überarbeitung des Plans erforderlich sein sollte.

Der Musterbericht im Word-Format wurde zusammen mit Erläuterungen zum Ausfüllen des Berichts auf den Internetseiten der LUBW eingestellt ([www.lubw.de](http://www.lubw.de) > Themen > Lärm und Erschütterungen > Lärmkartierung, Lärmaktionsplanung > Lärmaktionsplanung).

Der Musterbericht orientiert sich an den Anforderungen für die Berichterstattung in Anhang VI der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG. Gefordert ist nach Anhang VI Ziffer 1.8 der Richtlinie 2002/49/EG eine **max. 10-seitige, validierte Zusammenfassung des Lärmaktionsplans**.

Durch die vorgegebene Struktur und die Erläuterungen zum Musterbericht ist eine richtlinienkonforme Berichterstattung möglich. Vollständig ausgefüllt entspricht der Musterbericht den Mindestanforderungen für Aktionspläne nach Anhang V der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG.

Es sind ausschließlich Zusammenfassungen verabschiedeter Lärmaktionspläne zu übermitteln, keine Zwischenberichte oder Entwurfsstände. Im Rahmen des Vertragsverletzungsverfahrens prüfte die EU-Kommission bisher insbesondere, ob die Zusammenfassung des Lärmaktionsplans maximal 10 Seiten umfasst, ob aus der Zusammenfassung hervorgeht, auf welche Lärmquellen sich der Aktionsplan bezieht, ob der Plan verabschiedet/validiert/unterzeichnet wurde, ob die vorgeschriebene Anhörung der Öffentlichkeit erfolgt ist und ob die Verabschiedung des Plans innerhalb der letzten fünf Jahre erfolgte.

Der Musterbericht ist vollständig ausgefüllt und unterzeichnet auf elektronischem Weg an die LUBW, Referat 34, E-Mail-Adresse [laerm@lubw.bwl.de](mailto:laerm@lubw.bwl.de) zu übersenden. Aus technischen Gründen (Berichtssystem der EU-Kommission) kann nur **ein** PDF-Dokument übermittelt werden. Eventuelle Zusatzinformationen wie auch das Ergebnis der Überprüfung eines bestehenden Planes sind daher in ein einziges Dokument mit einzubinden. Auf den Umfang von max. 10 Seiten ist zu achten.

## **1.9 Fristen für die Lärmaktionsplanung**

Grundsätzlich werden Lärmaktionspläne bei **bedeutsamen Entwicklungen** für die Lärmsituation, ansonsten jedoch alle **fünf Jahre** nach dem Zeitpunkt ihrer Aufstellung überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet (§ 47d Abs. 5 BImSchG). Lärmaktionspläne dürfen somit nicht älter als fünf Jahre sein.

Eine solche bedeutsame Entwicklung ist u.a. die alle fünf Jahre zu aktualisierende Umgebungslärmkartierung nach § 47c BImSchG.

Bei der Erarbeitung der Lärmaktionspläne wird der Qualität – neben der zügigen Erarbeitung – ein hoher Stellenwert beigemessen. Eine qualifizierte Lärmaktionsplanung sollte in der Regel nach 1 ½ Jahren abgeschlossen sein.

Informationen aus Lärmaktionsplänen sind zeitnah nach Verabschiedung des Lärmaktionsplans in Form einer Zusammenfassung an die LUBW zu übermitteln (siehe Abschnitt 1.8). Dies gilt auch für die Überprüfung bestehender Lärmaktionspläne (siehe Abschnitt 1.7).

## 2 Maßnahmen in Lärmaktionsplänen

Als Maßnahmen zur Lärminderung kommen je nach Verkehrsträger verschiedenste Maßnahmen in Betracht. Dabei sind jeweils die spezifischen Regelungen des Fachrechts zu beachten.

Nachfolgend werden grundsätzliche Erläuterungen zur **Bindungswirkung** von Lärmaktionsplänen (Abschnitt 2.1) sowie Hinweise zur **Lärminderung an Straßen** durch **bauliche und verkehrsrechtliche Maßnahmen** (Abschnitte 2.2 und 2.3), zur **Lärminderung an Schienenwegen** (Abschnitt 2.4) sowie zur **Lärminderung durch planerische Maßnahmen** (Abschnitt 2.5) gegeben. Zudem wird die Zielsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie erläutert, **ruhige Gebiete** zu identifizieren und vor einer Zunahme des Lärms im Sinne einer Lärmvorsorge zu schützen (Abschnitt 2.6). Abschließend wird auf den Umstand eingegangen, dass die Festlegung von Maßnahmen im Lärmaktionsplan unter bestimmten Voraussetzungen auch die Verpflichtung zur Durchführung einer **strategischen Umweltprüfung** zur Folge haben kann (siehe Abschnitt 2.7).

### 2.1 Bindungswirkung von Lärmaktionsplänen

Nach § 47d Abs. 6 i.V.m. § 47 Abs. 6 BImSchG sind Maßnahmen in Lärmaktionsplänen nach § 47d Abs. 1 BImSchG durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung nach diesem Gesetz oder nach anderen Rechtsvorschriften durchzusetzen. Sind in den Plänen planungsrechtliche Festlegungen vorgesehen, haben die zuständigen Planungsträger dies bei ihren Planungen zu berücksichtigen.

§ 47d Abs. 6 i.V.m. § 47 Abs. 6 BImSchG stellt keine eigenständige Rechtsgrundlage für die Anordnung von Lärminderungsmaßnahmen dar. Diese können nur umgesetzt werden, wenn sie nach Fachrecht zulässig sind und rechtsfehlerfrei in einen Lärmaktionsplan aufgenommen wurden. Bei der Umsetzung von Maßnahmen eines Lärmaktionsplans prüft die Fachbehörde, ob die gesetzlichen Voraussetzungen auf der Tatbestandseite vorliegen und das Ermessen durch die planaufstellende Behörde rechtsfehlerfrei ausgeübt wurde (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, 10 S 2449/17, Rn. 28). Ist dies gegeben, ist die Fachbehörde zur Umsetzung verpflichtet. Insofern wird der fachrechtliche Ermessensspielraum der zuständigen Fachbehörde durch die Lärmaktionsplanung überlagert. Bereits während der Aufstellung von Lärmaktionsplänen ist deshalb bei der Prüfung, ob die tatbestandlichen Voraussetzungen gegeben sind, die Kooperation mit der jeweiligen Fachbehörde zu suchen. In diesem Rahmen sind die Fachbehörden gehalten, ihre Expertise in das Planaufstellungsverfahren einzubringen. Auf die Ausführungen zu straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen in Abschnitt 2.3 wird hingewiesen.

## **2.2 Lärminderung an Straßen – Straßenumbau und andere bauliche Maßnahmen**

Ziel des Umbaus von Straßen ist die Herstellung einer ruhigen und sicheren Ortsmitte. Sie dienen durch Geschwindigkeitsreduzierung, Verkehrsverlagerung und kürzere Wege der Lärminderung.

Wenn straßenbauliche Maßnahmen noch einer Planfeststellung oder Genehmigung bedürfen (z.B. Bau einer Lärmschutzwand), sind die planerischen Festlegungen in Lärmaktionsplänen vom zuständigen Planungsträger bei seinen Planungen zu berücksichtigen. Dies bedeutet, dass Vorgaben des Lärmaktionsplans bei anderen Planungen mit den übrigen öffentlichen und privaten Belangen abgewogen werden müssen.

Wenn straßenbauliche Maßnahmen keiner Planfeststellung oder Genehmigung bedürfen, können Maßnahmen in einem Lärmaktionsplan verbindlich nur für solche Straßen beschlossen werden, für die in der Abwägung auch die Frage der Bereitstellung der notwendigen Haushaltsmittel geklärt werden konnte. Dies ist in der Regel nur dann der Fall, wenn die Baulast bei der Gemeinde als planaufstellender Behörde liegt. Die Gemeinde kann mit dem Land vereinbaren, bauliche Maßnahmen auf eigene Kosten durchzuführen.

Wurde in einen Lärmaktionsplan eine straßenbauliche Maßnahme rechtsfehlerfrei aufgenommen und liegt die Baulast nicht bei der Gemeinde selbst, bewirkt dies, dass eine Maßnahme im Entscheidungsprozess der Straßenbaubehörde berücksichtigt werden muss. Voraussetzung für die Durchführung einer Maßnahme im Rahmen der Lärmsanierung des Bundes oder des Landes ist, dass die für die **Lärmsanierung** festgelegten Auslösewerte überschritten sind. Anfang 2016 wurden die Auslösewerte für die Lärmsanierung an Landesstraßen in Gebieten mit regulärer Wohnnutzung im Vergleich zu den Lärmsanierungswerten an Bundesstraßen um 2 dB(A) abgesenkt (Erlass abrufbar unter [www.vm.baden-wuerttemberg.de](http://www.vm.baden-wuerttemberg.de) > Mensch & Umwelt > Lärmschutz > Lärmquellen > Straßenlärm).

Den kommunalen Baulastträgern wird empfohlen, die an Landesstraßen vollzogene Absenkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung für Straßen in ihrer Baulast ebenfalls anzuwenden.

Lärmsanierungsmaßnahmen kommen in Baden-Württemberg bei Überschreiten folgender **Auslösewerte** in Betracht:

	Bundesfernstraßen		Landesstraßen	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht
an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen, Altenheimen, in reinen und allgemeinen Wohngebieten, in Kleinsiedlungsgebieten	67	57	65	55
in Kerngebieten, Dorfgebieten, Mischgebieten	69	59	67	57
in Gewerbegebieten	72	62	72	62

Maßgebend für die fachliche Berechnung des Beurteilungspegels und die Bestimmung des Immissionsortes sind hierbei die Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Straßen - RLS-90. Darüber hinaus muss die Maßnahme auch verhältnismäßig im Sinne des Fachrechts sein. Liegen diese Voraussetzungen vor, setzt die Fachbehörde die Maßnahme im Rahmen der ihr zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel um.

Etwas Anderes gilt nur dann, wenn die Lärmbelastung die grundrechtliche Schwelle zur Gesundheitsgefährdung überschreitet. Dies ist zumindest bei Lärmpegeln von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts, in Gewerbegebieten bei 5 dB(A) höheren Werten (nach RLS-90) anzunehmen. Bestehende Konflikte müssen dann abwägungsgerecht gelöst werden. Hieraus kann sich eine konkrete Umsetzungspflicht ergeben. Ist die grundrechtliche Schwelle zur Gesundheitsgefährdung unter Berücksichtigung der vorhandenen Lärmschutzeinrichtungen überschritten, muss die Belastung durch Umpflanzung, Schutzmaßnahmen, Betriebsbeschränkungen, Übernahme des Grundstücks oder notfalls durch Verzicht auf ein Vorhaben gemindert bzw. beseitigt werden.

### **Förderung von Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Straßen in kommunaler Baulast**

Über das Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (**LGTVFG**) können Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Straßen in kommunaler Baulast gefördert werden. Voraussetzung für eine Förderung ist, dass die Maßnahmen in einem Lärmaktionsplan nach § 47d BImSchG oder einem für die Beurteilung gleichwertigen Plan enthalten sind und die für Bundesfern- beziehungsweise Landesstraßen geltenden Lärmsanierungswerte überschritten sind.

### **Einsatz lärmindernder Fahrbahnbeläge innerorts**

Die vorliegenden Erfahrungen zeigen, dass lärmindernde Fahrbahnbeläge sowohl im Außerortsbereich, als auch unter gewissen Voraussetzungen Innerorts mit der erforderlichen Dauerhaftigkeit zur Lärminderung eingesetzt werden können. Im Zuge anstehender Erhaltungsmaßnahmen an Bundes- und Landesstraßen wird grundsätzlich geprüft, ob die Voraussetzungen zur Lärmsanierung gegeben sind. Werden die Auslösewerte überschritten und die planerischen Randbedingungen erfüllt, wird ein lärmindernder Fahrbahnbelag eingebaut. Weitergehende Hinweise geben die **„Handlungsempfehlungen für den Einsatz von lärmarmen Asphaltdeckschichten auf Bundes- und Landesstraßen im Innerortsbereich“** des Verkehrsministeriums vom 17. Juli 2015 (Az. 2-3945.40/90, abrufbar unter [www.vm.baden-wuerttemberg.de](http://www.vm.baden-wuerttemberg.de) > Mensch & Umwelt > Lärmschutz > Lärmquellen > Straßenlärm).

### **Straßenraumgestaltung: Ruhige und sichere Ortsmitte**

Sichere und ruhige Ortsmitte sind eine wichtige Maßnahme zur Gestaltung lebenswerter Siedlungsbereiche. Es wird daher empfohlen, die Straßenraumgestaltung in der Lärmaktionsplanung aufzugreifen.



Durch ein integriertes Vorgehen können Straßenabschnitte identifiziert werden, die neben einer hohen Lärmbelastung beispielsweise auch hohe Schadstoffemissionen aufweisen oder Unfallschwerpunkte darstellen können. Aus der Analyse des Erscheinungsbildes dieser Straßenräume, deren verkehrlicher Bedeutung und den Ansprüchen der einzelnen Nutzergruppen können Handlungsspielräume geprüft und Maßnahmen unter Aufrechterhaltung einer angemessenen Verkehrsqualität entwickelt werden. Beispielsweise ergeben sich aus der Verringerung nicht erforderlicher Fahrbahnbreiten und nicht zwingend erforderlicher Fahrspuren (auch Abbiegespuren) Möglichkeiten für ein Abrücken des motorisierten Verkehrs von der Bebauung. Der Raumgewinn kann dem Rad- und Fußverkehr zugutekommen und zur gestalterischen Aufwertung des Straßenraums durch Bepflanzungen o.ä. genutzt werden. Zudem können Verschwenkungen und Verkehrsinseln zu erhöhter Verkehrssicherheit und ein Absenken der gefahrenen Geschwindigkeiten beitragen. Der Abbau von Lichtsignalanlagen zugunsten von Fußgängerüberwegen kann durch die sich dadurch ergebende Verstetigung des Verkehrs und die Förderung des Fußverkehrs zur Lärmmin- derung beitragen.

Hinweise auf die Möglichkeiten einer integrierten Straßenraumgestaltung im Zuge von klassifizierten Straßen, die auch die Verbesserung der Wohnverhältnisse der Anwohnerinnen und Anwohner durch Umbau insbesondere von Ortsdurchfahrten zum Ziel hat, sind in den Broschüren „Ortsdurchfahrten gestalten“ des Verkehrsministeriums (abrufbar unter [www.vm.baden-wuerttemberg.de](http://www.vm.baden-wuerttemberg.de) > *Service* > *Publikationen*) sowie „Gute Beispiele für Maßnahmen zur Lärminderung“ der LUBW (abrufbar unter [www.lubw.de](http://www.lubw.de) > *Themen* > *Lärm und Erschütterungen* > *Lärmkartierung, Lärmaktionsplanung* > *Maßnahmen zur Lärminderung*) zusammengefasst.

## **2.3 Lärminderung an Straßen – Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen**

### **Allgemeine Grundsätze**

Die Ausführungen in diesem Absatz „Allgemeine Grundsätze“ gelten unabhängig davon, ob straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen nach § 45 StVO eigenständig oder als Maßnahme eines Lärmaktionsplans ergriffen werden sollen.

Die Anordnung von Maßnahmen zur Beschränkung und zum Verbot des fließenden Verkehrs mit dem Ziel der Lärminderung setzt voraus, dass die Tatbestandsvoraus-

setzungen des § 45 Abs. 9 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) vorliegen. Danach dürfen entsprechende Maßnahmen „nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine **Gefahrenlage** besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung ... erheblich übersteigt“.

Die neuere Rechtsprechung orientiert sich hinsichtlich der Frage, ob gemäß § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO eine Gefahrenlage gegeben ist, an den Grenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Werden die in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV geregelten Immissionsgrenzwerte überschritten, haben die Lärmbetroffenen regelmäßig einen Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung über eine verkehrsbeschränkende Maßnahme (VGH Baden-Württemberg, Az. 10 S 2449/17, Rn. 33).

Für die Prüfung, ob verkehrsbeschränkende Maßnahmen aus Gründen des Lärmschutzes in Betracht kommen, stellen die Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) eine **Orientierungshilfe** dar. Die Lärmschutz-Richtlinien-StV enthalten grundsätzliche Wertungen, lassen aber auch andere Wertungen zu, sofern sie fachlich begründet sind. Bei der Festlegung verkehrsbeschränkender Maßnahmen in Lärmaktionsplänen sind die in den Richtlinien genannten Kriterien in den Abwägungsprozess einzubeziehen und entsprechend zu bewerten.

Die für die Maßnahmenabwägung maßgeblichen Aspekte sind vom Einzelfall abhängig. Relevante Gesichtspunkte sind u. a.: Bewertung von Verdrängungseffekten, die Belange des fließenden Verkehrs, Auswirkungen auf den ÖPNV, Auswirkungen auf den Fuß- und den Radverkehr, anstehende straßenbauliche Maßnahmen zur Lärminderung, mildere Mittel wie eine geänderte Verkehrsführung, Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle), in Gebieten mit Luftreinhalteplänen Auswirkungen auf die Luftreinhaltung. Zur Vermeidung häufigerer Wechsel der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in Ortsdurchfahrten können zwischen Maßnahmenbereichen Lückenschlüsse bis maximal 300 Meter Länge erfolgen.

Der Aspekt der Leichtigkeit des Verkehrs ist nicht pauschal in die Abwägung einzustellen, sondern muss hinreichend quantifiziert und konkretisiert werden. Eine mögliche Fahrzeitverlängerung infolge einer straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahme wird in der Regel als nicht ausschlaggebend erachtet, wenn diese nicht mehr als 30 Sekunden beträgt.

Bei **straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen** sind unabhängig vom Gebietstyp nach Baunutzungsverordnung und unter Berücksichtigung eines bereits vorhandenen Lärmschutzes folgende Werte (RLS-90) zu beachten:

- 70 dB(A) zwischen 6:00 und 22:00 Uhr (tags)
- 60 dB(A) zwischen 22:00 und 6:00 Uhr (nachts)
- in Gewerbegebieten erfolgt ein Zuschlag von 5 dB(A)

Bestehen deutliche Betroffenheiten mit Lärmpegeln über den genannten Werten, ver-dichtet sich das Ermessen in der Regel zu einer Pflicht zum Einschreiten. Bei erhebli-chen Lärmbeeinträchtigungen oberhalb der o. g. Werte kann von verkehrsrechtlichen Maßnahmen abgesehen werden, wenn dies mit Rücksicht auf die damit verbundenen Nachteile (z. B. in Bezug auf Luftreinhaltung, Leistungsfähigkeit, Verkehrsverlage-rung) qualifiziert belegt wird und gerechtfertigt erscheint.

Auch unterhalb der genannten 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 werden muss und damit den Anwohnern zugemutet werden kann.

Bei der Ermessensausübung im Rahmen der Lärmaktionsplanung ist besonders zu berücksichtigen, dass nach der Lärmwirkungsforschung Werte ab 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht im gesundheitskritischen Bereich liegen (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, 10 S 2449/17, Rn. 36).

Als Ergebnis einer Abwägung sind auch Maßnahmen mit einer geringeren Lärmmin-derung als 3 dB(A) zu akzeptieren. Stehen beispielsweise einer Geschwindigkeitsbe-schränkung bei einer Bundesstraße auf 30 km/h andere Belange wie die Verkehrs-funktion (überregionale Verkehrsbeziehung und Bündelungsfunktion der Straße) ent-gegen, so ist als Ergebnis einer Abwägung auch eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h trotz geringerer Lärminderung möglich.

Die in der StVO eröffneten Möglichkeiten, Elektrofahrzeuge von Zufahrtbeschränkun-gen oder Durchfahrtverboten auszunehmen, sollen ausgeschöpft werden.

Eine verkehrsbeschränkende Maßnahme, die ohne Abwägungsfehler in einem Lärmaktionsplan festgelegt wurde, und für die die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 StVO, insbesondere eine Gefahrenlage, gegeben sind, ist von der Straßenverkehrsbehörde umzusetzen. Der fachrechtliche Ermessensspielraum wird durch die Lärmaktionsplanung überlagert (VGH Baden-Württemberg, 10 S 2449/17, Rn. 28).

### **Verfahren zur Ermittlung der Beurteilungspegel bei der Lärmaktionsplanung**

Bei der Lärminderungsplanung nach §§ 47a bis 47e BImSchG sind die Berechnungsverfahren nach § 5 der 34. BImSchV anzuwenden. Bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen sind die RLS-90 (bzw. deren Nachfolgerichtlinie) maßgebend für die Berechnung des Beurteilungspegels und die Bestimmung des Immissionsortes.

Werden im Zuge der Lärmaktionsplanung eigene Lärmberechnungen seitens der planaufstellenden Gemeinde durchgeführt, wird empfohlen, die Beurteilungspegel auch nach den Vorgaben der RLS-90 zu ermitteln.

Alternativ sind die nach der Vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS) ermittelten Pegelwerte an den Gebäuden durch folgende Ab- und Zuschläge mit den nach RLS-90 ermittelten Werten zu vergleichen. Die Nachtwerte sind identisch, solange sich keine Signalanlagen im Umfeld befinden. Der  $L_{DEN}$ -Wert nach VBUS ist mit den Abschlägen gemäß folgender Tabelle in den Tagwert nach RLS-90 umzurechnen:

<b>Straßenkategorie</b>	<b><math>L_{DEN}</math> (VBUS) zu Tagwert nach RLS-90 Abschlag in dB(A)</b>
Bundesautobahnen	- 3
Bundesstraßen	- 2
Landes-, Kreis-, Gemeinde- und Verbindungsstraßen	- 1

Für Signalanlagen (ausgenommen bedarfsregelnde Signalanlagen an Fußgängerfurten) sind tags und nachts folgende Zuschläge anzusetzen:

<b>Entfernung</b>	<b>Zuschlag in dB(A)</b>
bis 40 m	+ 3
über 40 m bis 70 m	+ 2
über 70 m bis 100 m	+ 1
über 100 m	0

Maßgeblich zur Beurteilung sind der Lärmpegel sowie die Zahl der Lärmbetroffenen in den betreffenden Gebäuden. Diese können anhand der Betrachtung der Gebäudestruktur oder nach VBEB (Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm) ermittelt werden. Bestehen Hinweise auf lärmbedingte Leerstände entlang des betreffenden Straßenabschnitts so wird zur Einwohner- und Betroffenheitsermittlung das statistische Verfahren der VBEB empfohlen. Eine Differenzierung nach Stockwerken ist zur Abwägung verkehrsrechtlicher Maßnahmen nicht erforderlich.

Zur Beurteilung der Lärmsituation als Grundlage für straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen sind Lärmkarten mit Isophonen-Bändern im Abstand von 5 dB(A) nicht ausreichend. Um eine sachgerechte Abwägung vornehmen zu können, sind folgende Unterlagen erforderlich:

- Höhe der Lärmpegel je Gebäude
- Anzahl der Lärmbetroffenen je Gebäude
- Kriterien und Ergebnis der Maßnahmenabwägung aus dem Lärmaktionsplan

Für den Eintritt der in Abschnitt 2.1 beschriebenen Bindungswirkung muss der Lärmaktionsplan hinreichend bestimmte Festlegungen enthalten. Werden Maßnahmen lediglich in allgemeiner Form in den Lärmaktionsplan aufgenommen, ist es Aufgabe der zuständigen Straßenverkehrsbehörde, unter Berücksichtigung der Ausführungen im Lärmaktionsplan ermessensfehlerfrei über die Maßnahme zu entscheiden.

### **Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung**

Bei der Gestaltung ruhiger und sicherer Ortsmitten sind straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung von besonderem Interesse. Ein praktischer Anwendungsfall hierfür ist z. B. eine innerörtliche Verkehrsumlegung zur Verkehrsberuhigung und/oder zur Aufwertung einer Einkaufsstraße.

§ 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 5, 2. Halbsatz StVO ermächtigt die Straßenverkehrsbehörden zur Anordnung geeigneter Maßnahmen im Einvernehmen mit der Gemeinde. Die Kommunen haben einen Anspruch darauf, dass die Verkehrsbehörden von dieser Ermächtigung ermessensfehlerfreien Gebrauch machen.

Voraussetzung für die Anordnung von Maßnahmen zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung ist ein vom zuständigen Organ der Gemeinde beschlossenes städtebauliches Verkehrskonzept, das hinreichend konkret die verkehrlichen Planungen in einem bestimmten räumlichen Bereich darstellt. Ein Verkehrskonzept, das Veränderungen von Verkehrsstraßen und Verkehrsströmen zum Inhalt hat, muss Angaben darüber enthalten, welche anderen Straßen den durch Beschränkungen und Verbote verdrängten Verkehr aufnehmen sollen und hat den Erfordernissen der planerischen Abwägung unter Einbeziehung aller zu berücksichtigenden Belange und Interessen zu genügen. Die Anforderungen orientieren sich an den Leitvorgaben des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts vom 20. April 1994 (Az.: BVerwG 11 C 17.93 Rdnr. 20).

## **2.4 Lärminderung an Schienenwegen**

Die Zuständigkeit für die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplanes für Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit liegt beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA).

Bei den Städten und Gemeinden verbleibt die Zuständigkeit für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen an nicht-bundeseigenen Haupteisenbahnstrecken, aber auch für bundeseigene Haupteisenbahnstrecken mit Maßnahmen, die nicht in Bundeshoheit liegen. Hierbei ist insbesondere an planerische Maßnahmen beispielsweise im Rahmen der Siedlungsentwicklung zu denken (siehe Abschnitt 2.5).

## **Maßnahmen zur Lärminderung an Schienenwegen**

Für die Lärminderung an Schienenwegen kommen grundsätzlich 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. Wichtig ist daher, dass die Gemeinden bei der Lärmaktionsplanung ihre planerischen Möglichkeiten nutzen, um insbesondere das Entstehen weiterer Lärmprobleme zu vermeiden (siehe Abschnitt 2.5). Wichtige Grundlage zur Behandlung von Lärmkonflikten im Rahmen eines Bebauungsplanverfahrens sind die „Schalltechnischen Orientierungswerte“ in Beiblatt 1 der DIN 18005-1 Schallschutz im Städtebau.

## **2.5 Lärminderung durch städtebauliche Maßnahmen**

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung können auch planerische Festlegungen insbesondere bezüglich städtebaulicher Maßnahmen getroffen werden. Das Ministerium für Verkehr gibt deshalb im Einvernehmen mit dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau Hinweise bezüglich städtebaulicher Maßnahmen, die je nach städtebaulicher Situation bei der Aufstellung von Lärmaktionsplänen Berücksichtigung finden sollen.

Gemäß § 47d Abs. 6 i.V.m. § 47 Abs. 6 BImSchG haben die Behörden die planungsrechtlichen Festlegungen in Lärmaktionsplänen in ihren Planungen zu berücksichtigen.

Bei der Bestimmung von Lärminderungsmaßnahmen ist darauf zu achten, dass diese 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.

Die wesentlichen, je nach der städtebaulichen Situation einsetzbaren städtebaulichen Maßnahmen, die sowohl Bestandteil einer Lärminderungsmaßnahme als auch Maßnahmen zum vorbeugenden Lärmschutz im Rahmen der Siedlungsentwicklung der Gemeinden sein können, sind:

- 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 und Ortsdurchfahrten gemäß den kommunalen Verkehrskonzepten
- 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 (immissionschutzrechtlich nicht als Lärminderungsmaßnahme gegenüber Sport- und Freizeitanlagen und gegenüber gewerblichen Anlagen möglich)
- Begrünung

Je konkreter die Lärminderungsmaßnahmen im Lärmaktionsplan formuliert sind, umso eher können diese durch die zuständigen Planungsträger Berücksichtigung finden und sich im Rahmen der Abwägung gegenüber den sonstigen öffentlichen und privaten Belangen durchsetzen.

Wichtigste Grundlage zur Behandlung von Lärmkonflikten im Rahmen eines Bebauungsplanverfahrens sind die „Schalltechnischen Orientierungswerte“ in Beiblatt 1 der DIN 18005-1 Schallschutz im Städtebau. Da es sich um „Orientierungswerte“ handelt, beschreiben sie die aus Sicht des Schallschutzes wünschenswerten Zielwerte und können in diesem Sinne von den Gemeinden im Rahmen der Abwägung genutzt werden. Je deutlicher die Abweichungen nach oben ausfallen, desto zwingender werden technische oder städtebauliche Begründungen dafür notwendig sein. Dies gilt insbesondere für Neubaugebiete. Im Bestand sind maßvolle Überschreitungen dagegen eher zu rechtfertigen, um beispielsweise eine starke Nutzungsmischung und eine dem



Vorrang der Innenentwicklung entsprechende Planung, insbesondere mit Wohnnutzungen umsetzen zu können.

Das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau stellt den Gemeinden und anderen mit der Bauleitplanung Befassten mit der „Städtebauliche Lärmfibel – Hinweise für die Bauleitplanung“ eine Arbeitshilfe zur Verfügung. Diese steht unter [www.staedtebauliche-laermfibel.de](http://www.staedtebauliche-laermfibel.de) als Onlineversion sowie zum Download zur Verfügung.

## **2.6 Schutz ruhiger Gebiete**

Ziel von Lärmaktionsplänen soll es auch sein, ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen (§ 47d Abs. 2 BImSchG). Die Umgebungslärmrichtlinie unterscheidet zwischen ruhigen Gebieten in Ballungsräumen als „ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, in dem beispielsweise der  $L_{DEN}$ -Index oder ein anderer geeigneter Lärmindex für sämtliche Schallquellen einen bestimmten, von dem Mitgliedstaat festgelegten Wert nicht übersteigt“, sowie ruhigen Gebieten auf dem Land, als „ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, das keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt ist“.

Weder die Umgebungslärmrichtlinie noch das Bundes-Immissionsschutzgesetz machen weitergehende Vorgaben zur Identifizierung, Auswahl, Abgrenzung und Festlegung ruhiger Gebiete.

Das Verkehrsministerium plant Anfang 2019 einen Praxisleitfaden „Ruhige Gebiete in der Lärmaktionsplanung“ mit konkretisierenden Hinweisen für den Umgang mit ruhigen Gebieten herauszugeben.

Hinweise zur fachlichen Herangehensweise und den rechtlichen Rahmenbedingungen bei der Festlegung ruhiger Gebiete in einem Lärmaktionsplan geben u. a. die LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung (abrufbar unter [www.lubw.de](http://www.lubw.de) > Themen > Lärm und Erschütterungen > Lärmkartierung, Lärmaktionsplanung), die Publikation „Technisch wissenschaftliche Unterstützung bei der Novellierung der EU-Umgebungslärmrichtlinie (AP3)“ des Umweltbundesamtes ([www.umweltbundesamt.de](http://www.umweltbundesamt.de) > Publikationen) sowie die Vortragsfolien der in Kooperation mit dem ALD vom Verkehrsministerium veranstalteten Fachtagung ([www.ald-laerm.de](http://www.ald-laerm.de) > Publikationen > Präsentationen der ALD-Veranstaltungen > 2017 > Ruhige Gebiete).

## 2.7 Strategische Umweltprüfung

Unter bestimmten Voraussetzungen muss für Lärmaktionspläne eine strategische Umweltprüfung (SUP) gemäß UVPG (Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung) durchgeführt werden, wenn der Lärmaktionsplan für UVP-Pflichtige Vorhaben eine rahmensetzende Wirkung hat (§ 35 Abs. 1 Nr. 2 UVPG i. V. m. Anlage 5 Nr. 2.1 zum UVPG).

Nach § 35 Abs. 3 UVPG liegt eine Rahmensetzung vor, wenn der Plan Festlegungen mit Bedeutung für spätere Zulassungsentscheidungen, insbesondere zum Bedarf, zur Größe, zum Standort, zur Beschaffenheit, zu Betriebsbedingungen von Vorhaben oder zur Inanspruchnahme von Ressourcen enthält.

Eine solche Rahmensetzung lässt sich dann verneinen, wenn der Lärmaktionsplan so formuliert ist, dass er keine Aussagen enthält, die bei der Zulassung von UVP-relevanten Vorhaben zu beachten oder zu berücksichtigen sind.

## 3 Weitere Informationen

Verkehrsministerium und LUBW unterstützen die von der Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung berührten Städte, Gemeinden und Fachbehörden.

### 3.1 Hinweise, Informationen, Veröffentlichungen

Umfangreiche **Informationen zur Lärmaktionsplanung** finden Sie auf den Internetseiten der LUBW unter [www.lubw.de](http://www.lubw.de) > Themen > Lärm und Erschütterungen > Lärmkartierung, Lärmaktionsplanung. Sie umfassen u.a. folgende Themenfelder:

- Informationen und Handreichungen zum Verfahrensablauf,
- „Gute Beispiele“ für Lärmminderungskonzepte und -maßnahmen in verschiedenen bundesdeutschen Städten und Regionen (auch als PDF-Handout),
- eine Online-Software-Anwendung zum interaktiven ausprobieren von Lärmminderungsmaßnahmen in einem Modellgebiet

Hingewiesen wird insbesondere auf die unter > *Publikationen und Links* eingestellten Informationen:

- „Leitfaden zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen in interkommunaler Zusammenarbeit“ (März 2011)
- „LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung“ (aktualisierte Fassung vom 09. März 2017)

Weitere Informationen zum Thema Umgebungslärm finden sich auf den Internetseiten des Verkehrsministeriums unter [www.vm.baden-wuerttemberg.de](http://www.vm.baden-wuerttemberg.de) und auf der Informationsseite für Kommunen bei der LUBW.

### **3.2 Ansprechpartner/innen in den Kommunen**

Um den direkten Kontakt mit den für die Lärmaktionsplanung zuständigen **Ansprechpartner/innen in den Städten und Gemeinden** zu ermöglichen, bitten wir höflich – sofern nicht bereits erfolgt – um Registrierung über die Informationsseite für Kommunen der LUBW.

Mit freundlichen Grüßen  
gez. Dr. Udo Weese



# Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Ministerium für Verkehr  
Postfach 10 34 52 • 70029 Stuttgart

Abteilungen 4  
der Regierungspräsidien  
Stuttgart  
Karlsruhe  
Freiburg  
Tübingen

Stuttgart 25.08.2020

Nachrichtlich mit Anlagen:

Abteilung 9  
des Regierungspräsidiums Tübingen

Landkreistag Baden-Württemberg  
Städtetag Baden-Württemberg  
Gemeindetag Baden-Württemberg  
Rechnungshof Baden-Württemberg



## **Regelungen zum Verkehrslärmschutz an Straßen**

Absenkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen

Anlage  
Allgemeines Rundschreiben des BMVI vom 27.07.2020,  
Az.: StB 13/7144.2/01/3277650)

### **I. Allgemeines**

- (1) Mit Wirkung zum 1. August 2020 hat das Ministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) abweichend von den Erläuterungen im Straßenbauplan zu den Titeln 741 39/49 und 821 39/49 die Auslösewerte an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes für Gebiete mit ausgeprägter schutzwürdiger Wohnbebauung, wie z.B. Wohn-, Dorf-, Misch- und Kerngebiete, um 3 dB(A) abgesenkt.

## II. Anwendung in Baden-Württemberg

- (1) Die Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in der Baulast des Landes bei Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen, Altenheimen, in reinen und allgemeinen Wohngebieten, in Kleinsiedlungsgebieten sowie in Kerngebieten, Dorfgebieten, Mischgebieten werden abweichend von den Erläuterungen zum Titel 781 79 im Kapitel 1304 des Landeshaushalts um jeweils 1 dB(A) abgesenkt und an die neuen Auslösewerte an Bundesfernstraßen angeglichen.

Ab dem 1. August 2020 gelten somit für Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes sowie Straßen in der Baulast des Landes die folgenden einheitlichen Auslösewerte für die Lärmsanierung:

	<b>Tag</b>	<b>Nacht</b>
1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen, Altenheimen, in reinen und allgemeinen Wohngebieten sowie Kleinsiedlungsgebieten	<b>64 dB(A)</b>	<b>54 dB(A)</b>
2. in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	<b>66 dB(A)</b>	<b>56 dB(A)</b>
3. in Gewerbegebieten	<b>72 dB(A)</b>	<b>62 dB(A)</b>
4. Rastanlagen (für LKW-Fahrer)	-	<b>65 dB(A)</b>

- (2) Für die Gebietskategorie „Urbane Gebiete“ gemäß § 6a der Baunutzungsverordnung (BauNVO) gelten die Auslösewerte für Kerngebiete, Dorfgebiete und Mischgebiete. Dies gilt sowohl für Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes, als auch für Straßen in der Baulast des Landes.

## III. Schlussbestimmungen

- (1) Die Regierungspräsidien werden gebeten, die Landratsämter und Stadtkreise als untere Verwaltungsbehörden entsprechend zu informieren. Den kommunalen Baulastträgern wird empfohlen, die Absenkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung für Straßen in ihrer Baulast ebenfalls anzuwenden.

gez. Ina Uhlmann



**GEMEINDEVERWALTUNG SCHLIENGEN  
WASSERSCHLOSS ENTENSTEIN, 79418 SCHLIENGEN**

## **LÄRMAKTIONSPLAN**

---

**UNTERSUCHUNG ZUR LÄRMBELASTUNG  
DER GEMEINDE**



Hinterdorfstraße 11, D-79415 Bad Bellingen 4  
Telefon: 07635 - 28 26, Tel.Fu.: 0160 - 98 449 546  
eMail : List.bfue@t-online.de

## INHALTSVERZEICHNIS

1	EINLEITUNG .....	1
2	GRUNDLAGEN .....	2
	2.1 LÄRMINDIZES .....	2
	2.2 GRENZWERTE .....	2
	2.3 BERECHNUNGSMETHODEN .....	3
3	GEMEINDE SCHLIENGEN .....	3
	3.1 LAGE UND KENNDATEN DER GEMEINDE .....	3
4	AUSGANGSDATEN .....	5
	4.1 BUNDESSTRASSE B3 .....	5
	4.2 RHEINTALBAHN (RTB) .....	7
5	ERGEBNISSE DER BERECHNUNGEN .....	8
	5.1 BUNDESSTRASSE B3 .....	9
	5.2 RHEINTALBAHN RTB .....	13
6	MÖGLICHKEITEN DER LÄRMMINDERUNG .....	16
	6.1 BUNDESSTRASSE B3 .....	16
	6.1.1 Lärminderung durch Verlagerung des Schwerverkehrs. ....	16
	6.1.2 Lärminderung durch geringere Fahrgeschwindigkeiten. ....	17
	6.2 RHEINTALBAHN .....	18
7	BETEILIGUNG DER ÖFFENTLICHKEIT .....	18
8	EMPFOHLENE MASSNAHMEN .....	20
	8.1 BUNDESSTRASSE B3 .....	20
	8.2 RHEINTALBAHN (RTB/NBS) .....	21
9	GESCHÄTZTE KOSTEN .....	21
10	ZUSAMMENFASSUNG .....	21
11	LITERATUR .....	23

## VERZEICHNIS DER TABELLEN

TABELLE 1:	Verkehrsmengen und -entwicklung auf der Bundesstraße 3. . . . .	5
TABELLE 2:	Verkehrsmengen auf den zusätzlich betrachteten Straßenabschnitten. . . . .	6
TABELLE 3:	Ausgangsdaten (Lärmindizes) zur Berechnung der Verkehrsimmissionen. . . . .	6
TABELLE 4:	Ausgangsdaten (Lärmpegel) zur Berechnung der Verkehrsimmissionen. . . . .	6
TABELLE 4:	Ausgangsdaten (Lärmpegel) zur Berechnung der Verkehrsimmissionen. . . . .	7
TABELLE 5:	Schallemissionen auf der Rtb-Strecke für die betrachteten Gleisabschnitte des West- und Ostgleises, Stand: 2009 . . . . .	8
TABELLE 5:	Isophonenbänder zur graphischen Darstellung der Belastetenzahlen. . . . .	9
TABELLE 6:	Vom Umgebungslärm (B3) belasteten Menschen im Kernort Schliengen. . . . .	9
TABELLE 7:	Vom Umgebungslärm (B3) belastete Flächen und geschätzte Zahl der Wohnungen sowie Schul- und Krankenhausgebäude für den Lärmindex $L_{den}$ . . . . .	10
TABELLE 8:	Vom Umgebungslärm (Rtb) belasteten Menschen (geschätzte Zahlen). . . . .	13
TABELLE 9:	Vom Umgebungslärm (Rtb) belastete Flächen und geschätzte Zahl der Wohnungen sowie Schul- und Krankenhausgebäude für den Lärmindex $L_{den}$ . . . . .	13
TABELLE 10:	Minderungseffekte bei Reduzierung der Geschwindigkeit bzw. des LKW-Anteils. . . . .	16
TABELLE 11:	Immissionswerte (Straßenverkehr auf der B3) an den Immissionsorten (IO) 1 bis 3. . . . .	17

## VERZEICHNIS DER ABBILDUNGEN

ABBILDUNG 1:	Übersicht über das Untersuchungsgebiet . . . . .	IV
ABBILDUNG 2:	Blick auf den nördlichen Kreisverkehr mit Verzweigung von der B3 zur Umgehungsstraße. . . . .	1
ABBILDUNG 3:	Blick auf das Zentrum mit Verzweigung von der B3 zur Eisenbahnstraße. . . . .	10
ABBILDUNG 4:	Isophonenplan für den Lärmindex $L_{den}$ des Straßenverkehrs . . . . .	11
ABBILDUNG 5:	Isophonenplan für den Lärmindex $L_{night}$ des Straßenverkehrs . . . . .	12
ABBILDUNG 6:	Isophonenplan für den Lärmindex $L_{den}$ des Schienenverkehrs im Jahr 2009 . . . . .	14
ABBILDUNG 7:	Isophonenplan für den Lärmindex $L_{night}$ des Schienenverkehrs im Jahr 2009 . . . . .	15
ABBILDUNG 8:	Lage der Immissionsorte 1 bis 3. . . . .	17
ABBILDUNG 9:	Haus am Immissionsort 1 . . . . .	20
ABBILDUNG 10:	Belastete Häuserfassaden für den Lärmindex $L_{den}$ des Straßenverkehrs . . . . .	Anhang, Seite 1



<b>ABBILDUNG 11:</b>	Belastete Häuserfassaden für den Lärmindex $L_{\text{night}}$ des Straßenverkehrs . . . . .	Anhang, Seite 1
<b>ABBILDUNG 12:</b>	Belastete Häuserfassaden für den Lärmindex $L_{\text{den}}$ des Schienenverkehrs im Jahr 2009 . . . . .	Anhang, Seite 2
<b>ABBILDUNG 13:</b>	Belastete Häuserfassaden für den Lärmindex $L_{\text{night}}$ des Schienenverkehrs im Jahr 2009 . . . . .	Anhang, Seite 3
<b>ABBILDUNG 14:</b>	Isophonenplan für die Schallimmissionen des Straßenverkehrs unter Einschluss wesentlicher Zufahrtsstraßen für das Jahr 2012, tagsüber . . . .	Anhang, Seite 4
<b>ABBILDUNG 15:</b>	Isophonenplan für die Schallimmissionen des Straßenverkehrs unter Einschluss wesentlicher Zufahrtsstraßen für das Jahr 2012, nachts . . . . .	Anhang, Seite 5
<b>ABBILDUNG 16:</b>	Isophonenplan für die Lärmpegelbereiche (Straßenverkehr) . .	Anhang, Seite 6

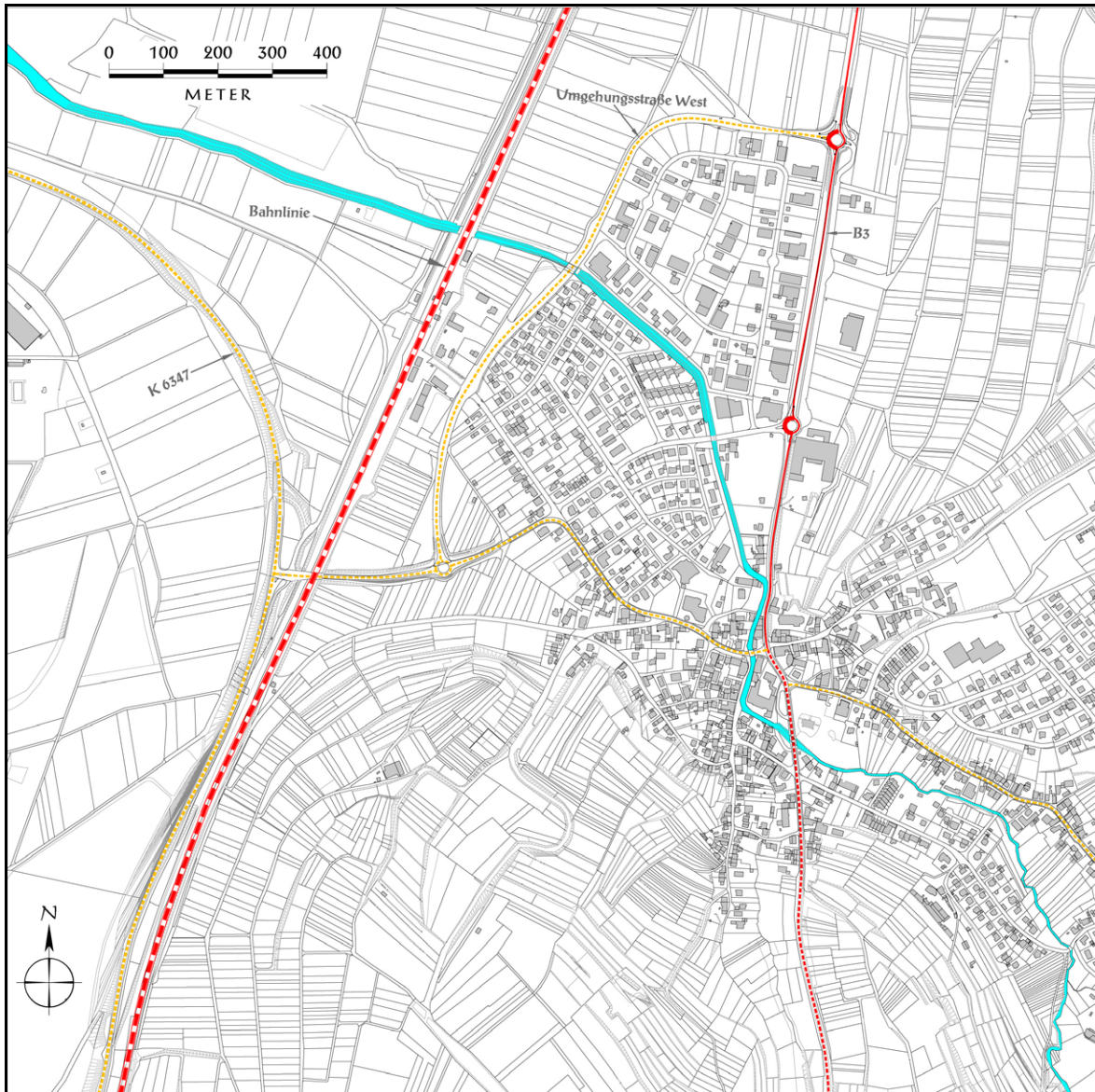


ABBILDUNG 1: Übersicht über das Untersuchungsgebiet, rote Linie: B3 und Bahntrasse, ockerfarben gestrichelt: zusätzlich berechnete Straßenzüge.



ABBILDUNG 2: Blick auf den nördlichen Kreisverkehr mit Verzweigung von der B3 zur Umgehungsstraße.

## 1 EINLEITUNG

Mit der *Richtlinie 2002/49/EG* des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 25. Juni 2002 über die *Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm* [1] wurde ein Europa weites Konzept vorgelegt, dessen Kernpunkte

- ▶ die Festlegung gemeinsamer *Lärmindizes* ( $L_{den}$  und  $L_{night}$ ) zur Bewertung der Lärmbelästigung,
- ▶ die Verpflichtung zur Ausarbeitung strategischer Lärmkarten für Gebiete innerhalb der Europäischen Gemeinschaft (EU) und
- ▶ die Ausarbeitung von Aktionsplänen durch die zuständigen Behörden unter Anhörung der Öffentlichkeit

sind.

Ziel der Maßnahme ist, den Umgebungslärm so weit erforderlich und insbesondere gesundheitsschädliche Lärmimmissionen zu verhindern bzw. zu mindern und in Fällen von Gebieten mit nur geringer Lärmbelastung diese zu erhalten. Gleichzeitig soll die Richtlinie eine Grundlage für Gemeinschaftsmaßnahmen zur Lärminderung der wichtigsten Lärmquellen (Straßen-, Schienen-, Flug- sowie Gewerbelärm) sein.

Die Bundesrepublik Deutschland hat diese Richtlinie im Bundesimmissionsschutzgesetz [2] als §47a in deutsches Recht umgesetzt.

Zur Ausarbeitung von Lärmaktionsplänen sind zunächst Gemeinden verpflichtet, auf deren Gebiet

- ▶ mehr als 250'000 Einwohner (Phase 1, Aktionspläne bis 2008) bzw. 100'000 Einwohner (Phase 2, Aktionspläne bis 2013) wohnen und/oder das von
- ▶ Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 6 Mio. Kraftfahrzeuge (Kfz) pro Jahr (Phase 1) bzw. 3 Mio Kfz/Jahr (Phase 2) und/oder

- ▶ Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 60'000 Zügen pro Jahr (Phase 1; Phase 2: 30'000 Züge) durchfahren wird.

Im Falle der Gemeinde Schliengen sind die beiden letzteren Bedingungen für die Bundesstraße B3 (B3) teilweise (von der Nordgrenze der Gemeinde bis Ortsmitte) mit rund 3.5 Mio. Kfz/Jahr<sup>1</sup> und für die Rheintalbahn (Rtb) mit rund 147'000 Zügen/Jahr (2012) erfüllt, die Gemeinde ist also verpflichtet, einen Lärmaktionsplan zu erstellen.

## 2 GRUNDLAGEN

### 2.1 LÄRMINDIZES

Wie schon oben erwähnt ist die gesetzliche Grundlage für die Ausarbeitung eines Lärmaktionsplanes in der *Richtlinie 2002/49/EG* festgelegt. In dieser Richtlinie sind sogenannte **Lärmindizes** als physikalische Größen zur Beschreibung des Umgebungslärms festgeschrieben. Folgende Indizes wurden definiert:

- ▶  $L_{den}$  : Tag [*day*]-Abend [*evening*]-Nacht [*night*]-Lärmindex als Maß der allgemeinen Belästigung,
- ▶  $L_{day}$  : Taglärminindex als Maß für die Belästigung während der Tageszeit von 7<sup>00h</sup> bis 19<sup>00h</sup>,
- ▶  $L_{evening}$  : Abendlärminindex als Maß für die Belästigung am Abend in der Zeit von 19<sup>00h</sup> bis 23<sup>00h</sup> und der
- ▶  $L_{night}$  : Nachtlärminindex als Maß für Schlafstörungen in der Zeit von 23<sup>00h</sup> bis 7<sup>00h</sup>.

Im Zusammenhang mit Lärmkartierungen sind die Lärmindizes  $L_{den}$  und  $L_{night}$  die wesentlichen Parameter, die auf Isophonenkarten<sup>2</sup> festgehalten werden.

Die **Lärmindizes** sind nicht mit gemessenen bzw. berechneten **Lärmpegeln** zu vergleichen, sie stellen vielmehr eine Gewichtung von Lärmpegelstärken dar, je nachdem ob diese für die Tages-, die Abend- oder die Nachtzeit gemessen bzw. berechnet wurden. Die Gewichtungen der Lärmindizes  $L_{evening}$  und  $L_{night}$  sind in der nachstehenden Berechnungsformel zur Indikatorenberechnung rot hervorgehoben.

$$L_{den} = 10 * \log_{10} \left( 12 * 10^{L_{day}/10} + 4 * 10^{(L_{evening} + 5)/10} + 8 * 10^{(L_{night} + 10)/10} \right)$$

### 2.2 GRENZWERTE

Nach der Definition von [1] ist ein Grenzwert ein von den Mitgliedstaaten festzulegender Wert für die Indizes  $L_{den}$  und  $L_{night}$  (untergeordnet auch für  $L_{day}$  bzw.  $L_{evening}$ ) bei dessen Überschreitung die zuständigen Behörden Lärmschutzmaßnahmen in *Erwägung ziehen* oder *einführen* sollten.

<sup>1</sup> Automatische Straßenverkehrszählung Baden-Württemberg 2010, Zählstelle 8211/1100 B3/L134 Schliengen bis B3 Kreisgrenze bei Schliengen.

<sup>2</sup> ISOPHONEN = Linien gleicher Lärmbelastung.

In der Bundesrepublik hat sich das Umweltbundesamt (UBA) [3] mit der Definition von Grenzwerten auf der Basis von Lärmindizes befasst und folgende Anhaltspunkte entwickelt:

Als Auslösekriterien für die Lärmaktionsplanung werden folgende Kriterien für alle einzelnen Quellen und eine Gesamtbelastung für Gebiete mit Wohnnutzung sowie eine Vorgehensweise in zwei Stufen vorgeschlagen:

- ▶ 1. Phase (kurzfristig):  $L_{den}/L_{night} \cong 65/55 \text{ dB(A)}$
- ▶ 2. Phase (mittelfristig):  $L_{den}/L_{night} \cong 60/50 \text{ dB(A)}$

Als Kriterium wird die Überschreitung einer der beiden Werte, des 24-Stunden-Wertes  $L_{den}$  oder des Nachtwertes  $L_{night}$  angesehen.

Als wünschenswertes, aber während der nächsten Jahrzehnte unrealistisches Ziel zur Vermeidung deutlicher Beeinträchtigungen durch Lärm wäre nach den Überlegungen der UBA das Wertepaar 55/45 dB(A) anzustreben. Zur Zeit werden bei der Auswertung der Isophonenplänen die folgenden Kriterien angesetzt:

- ▶ Belästigung/Belastung:  $55 < L_{den} = 65 \text{ dB(A)} / 50 < L_{night} = 55 \text{ dB(A)}$
- ▶ hohe Belastung:  $65 < L_{den} = 70 \text{ dB(A)} / 55 < L_{night} = 60 \text{ dB(A)}$
- ▶ sehr hohe Belastung:  $70 < L_{den} > 75 \text{ dB(A)} / 60 < L_{night} > 70 \text{ dB(A)}$

### 2.3 BERECHNUNGSMETHODEN

Im Rahmen der *Richtlinie 2002/49/EG* sind für die Mitgliedsländer der Europäischen Gemeinschaft einheitliche Berechnungsmethoden festgelegt worden, die in der Empfehlung der Kommission vom 6. August 2003 [4] näher präzisiert wurden. Für die Bundesrepublik Deutschland sind die vorläufigen Berechnungsmethoden im Bundesanzeiger vom 17. August 2006 [5] veröffentlicht worden. In diesen vorläufigen Berechnungsmethoden ist in der Anlage 2 *Vorläufige Berechnungsmethoden für den Umgebungslärm an Schienenwegen (VBUSch)* festgelegt, dass sich die Berechnungsmethoden im Falle des Schienenverkehrs an der *Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen - Schall 03* orientieren. Für die Immissionsberechnungen des Straßenverkehrs sind in der Anlage 3 *Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS)* die Berechnungsmethoden der *Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90)* anzuwenden. Beide vorläufige Berechnungsmethoden sind bis zur Einführung eines harmonisierten Berechnungsverfahrens gemäß Artikel 5 Abs. 1 Satz 2 der *Richtlinie 2002/49/EG* anzuwenden.

## 3 GEMEINDE SCHLIENGEN

### 3.1 LAGE UND KENNDATEN DER GEMEINDE

Die Gemeinde Schliengen liegt im Südwesten des Bundeslandes Baden-Württemberg im Regierungsbezirk Freiburg, topographische Karte 1:25'000, Blatt 8211 *Kandern*.

Das Gemeindegebiet belegt in weiten Teilen einen Bereich zwischen Rheinterrasse und tertiärem Hügelland der Vorgebirgszone des Schwarzwalds (Markgräfler Hügelland), reicht aber auch in

das Grundgebirge des Schwarzwalds (Metatexite des Blauen-Massivs). Die Höhenlage wechselt von rund 225 m auf der Niederterrasse des Rheins (Kernort Schliengen) bis zu höchsten Berg, dem Hochblauen, auf 1'165 m westlich der Ortschaft Marzell.

Die Gemeinde hat eine Gesamt Einwohnerzahl von 5'355 Personen<sup>3</sup>, die sich in fünf Teilorte (TO) aufteilt:

- ▶ Der Kernort Schliengen mit 2'538 Einwohnern,
- ▶ der Teilort Liel mit 891 Einwohnern,
- ▶ der Teilort Mauchen mit 590 Einwohnern,
- ▶ der Teilort Niedereggenen mit 567 Einwohnern und
- ▶ der Teilort Obereggenen mit 633 Einwohnern.

Die hier zur Diskussion stehenden Lärmquellen, die B3 und die Rtb/NBS belasten ausschließlich den Kernort Schliengen, die Gesamtheit der Teilorte liegt in Tälern und ist durch die Morphologie des Markgräfler Hügellandes vor beiden Lärmquellen geschützt.

Wie oben schon erwähnt erfüllt die Lärmquelle B3, die den Kernort Schliengen in Nord-Süd-Richtung durchläuft, nur partiell die Bedingungen der *Richtlinie 2002/49/EG*, da der Straßenverkehr auf dem südlichen Teilabschnitt der B3 ab Ortsmitte um rund 4'000 Fahrzeuge/Tag geringer ausfällt als im nördliche Teilabschnitt (siehe auch Abb. 1).

Die Streckenführung der Rtb/NBS verläuft westlich des Kernortes Schliengen auf dem Niveau der Niederterrasse des Rheins. Im Zuge des Ausbaus der Bahntrasse auf vier Gleise (Neubaustrecke, NBS) wurden umfangreiche aktive Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden längs der Bahntrasse realisiert, über deren Auswirkungen sowie über den zusätzlichen Betrieb auf der NBS jedoch noch keine Unterlagen zur Verfügung stehen. Die augenblicklichen Unterlagen basieren auf der Lärmkartierung des Eisenbahnbundesamtes (EBA) aus dem Jahr 2009 und betreffen nur die Rtb und den Altzustand.

Neben den Lärmquellen B3 und Rtb/NBS quert den Raum Schliengen auch die Autobahn A5, die ebenfalls den Vorgaben des § 47a des Bundesimmissionsschutzgesetzes für eine Berücksichtigung innerhalb eines Lärmaktionsplans erfüllt. Sie verläuft jedoch in einem Mindestabstand von 2 km westlich des Ortsrandes des Kernortes Schliengen und ihre 55-dB(A)-Isophone tangiert keinerlei Wohnbebauung.

Bei allem Lärmquellen handelt es sich um Verkehrswege im Zuständigkeitsbereich der Bundesrepublik Deutschland, d.h. für die Gemeinde, dass sie über keine wesentlichen Befugnisse für Eingriffe im Bereich der Lärmquellen selbst verfügt und somit ihre Möglichkeiten im Rahmen lärmdämmender Maßnahmen sehr eingeschränkt sind.

---

<sup>3</sup> Daten der Gemeinde Schliengen für das Jahr 2011.

## 4 AUSGANGSDATEN

### 4.1 BUNDESSTRASSE B3

Die B3 verläuft zweispurig in Nord-Süd-Richtung durch den zentralen Teil des Kernortes. Der Abstand der Straßenmitte zur Wohnbebauung ist innerhalb des Kernortes gering und beträgt im Ortszentrum teilweise nur 5 bis 6 m von Straßenmitte bis zur nächstliegenden Hausfassade.

Im Rahmen der Untersuchungen zum Lärmaktionsplan der Gemeinde Schliengen wurden zusätzlich die Umgehungsstraße West, die Eisenbahnstraße und die Altinger Straße in die Betrachtungen miteinbezogen, da sie möglicherweise die B3 Nord, die als einziger Straßenabschnitt die Bedingungen der *Richtlinie 2002/49/EG* erfüllt, entlasten können.

Das Verkehrsaufkommen lag im Jahr 2005 auf dem nördliche Teilabschnitt (*B3 Nord*) zwischen der Kreuzung B3/L134 bei 10'831 Fahrzeugen in 24 Stunden (DTV)<sup>4</sup> und fiel im Jahr 2010 auf 9'530 Fahrzeuge. Auf Grund dieser Verkehrsentwicklung über fünf Jahre wurde das Verkehrsaufkommen für den IST-Zustand (Jahr 2012) hochgerechnet (siehe auch Tabelle 1). Entsprechend wurde beim Teilabschnitt *B3 Süd* zwischen der L137 bei Efringen-Kirchen und der L134 vorgegangen.

TABELLE 1: Verkehrsmengen und -entwicklung auf der Bundesstraße 3.

STRASSEN-ABSCHNITT	ZÄHLUNG 2005	ZU-NAHME	ZEIT-RAUM	ZÄHLUNG 2010	ZU-NAHME	ZEIT-RAUM	IST-ZUSTAND 2012
	[DTV]	[%]	[Jahre]	[DTV]	%	Jahre	[DTV]
	<b>DTV (durchschnittliche Verkehrsmenge in 24 Stunden)</b>						
<b>B3 Nord</b>	<b>10 831</b>	-2.5%	5	<b>9 530</b>	-2.5%	2	9 060
<b>B3 Süd</b>	<b>6 794</b>	-4.2%	5	<b>5 490</b>	-4.2%	2	5 040
	<b>SV (Schwerverkehrsanteil, Lkw &gt; 3.5t)</b>						
<b>B3 Nord</b>	<b>402</b>	-2.2%	5	<b>360</b>	-2.2%	2	344
<b>B3 Süd</b>	<b>313</b>	-4.3%	5	<b>251</b>	-4.3%	2	230

Zur besseren Abschätzung für die zusätzlich betrachteten Straßenabschnitte auf der Eisenbahnstraße und der Altinger Straße wurden im Zeitraum vom 27.8. 2013 bis 5.9. 2013 Verkehrszählungen durch die Gemeindeverwaltung von Schliengen veranlasst. Die Ergebnisse sind in Tabelle 2 zusammengefasst. Für die westliche Umgehungsstraße wurde davon ausgegangen, dass 7.5% des Verkehrs von der B3 auf diesen Straßenabschnitt umgeleitet werden (ein höherer Anteil würde bedeuten, dass die Bedingungen der *Richtlinie 2002/49/EG* innerorts nicht mehr erfüllt sind).

Aus diesen Verkehrsmengen errechnen sich die Emissionspegel für die einzelnen Teilabschnitte unter Berücksichtigung der gefahrenen Geschwindigkeiten und des anteiligen Schwerverkehrs (SV).

<sup>4</sup> Bundesweite Straßenverkehrszählungen, Land Baden-Württemberg.

TABELLE 2: Verkehrsmengen auf den zusätzlich betrachteten Straßenabschnitten.

STRASSENABSCHNITT	DTV [Kfz]	ANTEILIGER SV
Eisenbahnstraße	6 492	5.5%
B3 zwischen Eisenbahn- und Altinger Straße	10 652	6.9%
Altinger Straße	6 492	8.2%
Westliche Umgehungsstraße	680	10.0%

In Tabelle 3 sind die Ausgangsdaten für die Immissionsberechnungen als Lärmindizes zusammengestellt. Die Werte für die Lärmindizes basieren auf den Schallpegelwerten, die für die einzelnen Zeiträume (*day* (6<sup>00h</sup>-18<sup>00h</sup>), *evening* (1800h -22<sup>00h</sup>) und *night* (2200h -6<sup>00h</sup>)) in Tabelle 4 aufgelistet sind.

TABELLE 3: Ausgangsdaten (Lärmindizes) zur Berechnung der Verkehrsimmissionen.

Lfd. Nr.	Straßenabschnitt	Emissionspegel als Lärmindizes			
		L <sub>den</sub>	L <sub>d</sub>	L <sub>e</sub>	L <sub>night</sub>
1	B3 Nord	67	63	61	63
2	B3 Nord	64	60	58	60
3	B3Nord, 95%	62	58	55	57
4	B3Nord, 70%	60	57	54	56
5	B3 Süd	60	56	53	55
6	B3 Süd	62	58	56	57
7	B3 Süd	65	61	59	61
8	Altingerstraße	57	54	51	51
9	Eisenbahnstraße	57	54	51	51
10	Umgehungsstraße West	52	48	46	46

TABELLE 4: Ausgangsdaten (Lärmpegel) zur Berechnung der Verkehrsimmissionen.

Lfd. Nr.	Straßenabschnitt	Emissions- pegel	Fahrzeuge	Geschw.	Geschw.	LKW- Anteil
		L <sub>m,E</sub> [dB(A)]	M [pro Stunde]	Pkw [km/h]	Lkw [km/h]	p [%]
<b>Lärmpegel 6<sup>00h</sup> - 18<sup>00h</sup></b>						
1	B3 Nord	66	562	100	80	3.8
2	B3 Nord	63	562	70	70	3.8
3	B3Nord, 95%	61	534	50	50	3.8
4	B3Nord, 70%	60	415	50	50	3.8
5	B3 Süd	59	312	50	50	4.6

Fortsetzung der Tabelle auf der nächsten Seite.



TABELLE 4: Ausgangsdaten (Lärmpegel) zur Berechnung der Verkehrsimmissionen. (Fortsetzung der Tabelle)

Lfd. Nr.	Straßenabschnitt	Emissionspegel	Fahrzeuge	Geschw.	Geschw.	LKW-Anteil
		L m,E [dB(A)]	M [pro Stunde]	Pkw [km/-h]	Lkw [km/h]	p [%]
6	B3 Süd	61	312	70	70	4.6
7	B3 Süd	64	312	100	80	4.6
8	Altingerstraße	57	119	50	50	10.0
9	Eisenbahnstraße	57	119	50	50	10.0
10	Umgehungsstraße West	51	28	60	60	10.0
Lärmpegel 18 <sup>00h</sup> - 22 <sup>00h</sup>						
1	B3 Nord	64	381	100	80	2.2
2	B3 Nord	61	381	70	70	2.2
3	B3Nord, 95%	58	361	50	50	2.2
4	B3Nord, 70%	57	281	50	50	2.2
5	B3 Süd	56	212	50	50	2.6
6	B3 Süd	58	212	70	70	2.6
7	B3 Süd	61	212	100	80	2.6
8	Altingerstraße	54	81	50	50	6.5
9	Eisenbahnstraße	54	81	50	50	6.5
10	Umgehungsstraße West	48	19	60	60	6.5
Lärmpegel 22 <sup>00h</sup> - 6 <sup>00h</sup>						
1	B3 Nord	58	100	100	80	1.7
2	B3 Nord	55	100	70	70	1.7
3	B3Nord, 95%	52	95	50	50	1.7
4	B3Nord, 70%	51	74	50	50	1.7
5	B3 Süd	50	55	50	50	2.0
6	B3 Süd	52	55	70	70	2.0
7	B3 Süd	55	55	100	80	2.0
8	Altingerstraße	46	21	50	50	3.0
9	Eisenbahnstraße	46	21	50	50	3.0
10	Umgehungsstraße West	41	5	60	60	3.0

#### 4.2 RHEINTALBAHN (RTB)

Die Trassen der Rheintalbahn (Rtb, alter Teil der Bahnstrecke) und der Neubaustrecke (NBS, 3. und 4. Gleis) verlaufen am westlichen Ortsrand des Kernortes Schliengen. Als relevant für die Schallimmissionen durch den Schienenverkehr wurden die in Tabelle 5 mittels UTM<sup>5</sup>-32 Koordinaten beschriebenen Gleisabschnitte und deren spezifischen Emissionspegel in den Berechnungen der EBA berücksichtigt. Da zum Zeitpunkt der Berechnung die NBS noch nicht in Betrieb war (auch die Schallschutzvor-

<sup>5</sup> UTM-32: Universal Transverse Mercator-Koordinatensystem.

richtungen noch fehlten), beziehen sich die Emissionsangaben lediglich auf die Rtb, sind also inzwischen überholt.

TABELLE 5: Schallemissionen auf der Rtb-Strecke für die betrachteten Gleisabschnitte des West- und Ostgleises, Stand: 2009.

UTM-32 KOORDINATEN		EMISSIONSPEGEL			EMISSIONSINDIZES	
		Tag	Abend	Nacht	$L_{den}$	$L_{night}$
X-Koordin.	Y-Koordin.	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
<b>WESTGLEIS</b>						
393268	5291927	73	72	73	79	78
392813	5290912	76	75	76	82	81
392762	5290798	73	72	73	79	78
392632	5290508	73	72	73	79	78
392526	5290271	76	75	76	82	81
392526	5290271	73	72	73	79	78
392254	5289638	73	72	73	79	78
392172	5289309	73	72	73	79	78
392081	5288907	73	72	73	79	78
<b>MITTELWERTE:</b>		<b>73.5</b>	<b>72.9</b>	<b>73.8</b>	<b>80</b>	<b>79</b>
<b>OSTGLEIS</b>						
393271	5291926	72	73	73	79	78
392817	5290910	75	76	76	82	81
392815	5290905	72	73	73	79	78
392635	5290503	72	73	73	79	78
392535	5290281	75	76	76	82	81
392530	5290269	72	73	73	79	78
392256	5289632	72	73	73	79	78
392176	5289308	72	73	73	79	78
392085	5288906	72	73	73	79	78
<b>MITTELWERTE:</b>		<b>73.2</b>	<b>74.4</b>	<b>73.8</b>	<b>80</b>	<b>79</b>

## 5 ERGEBNISSE DER BERECHNUNGEN

Die Berechnungen für die Isophonenpläne der Lärmindizes  $L_{den}$  und  $L_{night}$  wurden für den Verkehr auf der B3 im Auftrag der *Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz (LUBW)* in Zusammenarbeit mit den Firmen *Wölfel Beratende Ingenieure GmbH+Co.KG*, *Höchberg* und *LÄRM-KONTOR GmbH*, Hamburg sowie für den Schienenverkehr im Auftrag des *Eisenbahn-Bundesamtes (EBA)* von der Projektpartnerschaft *Pöyry - Braunstein & Berndt - Intergraph* durchgeführt. Die Ergebnisse für die zusätzlich betrachteten Teilabschnitte der Eisenbahn-, der Altinger- sowie der westlichen Umgehungsstraße basieren auf eigenen Berechnungen.

Die Ergebnisse der Immissionsberechnungen wurden in Form von Isophonenplänen auf den Abb. 4-5 für den Straßenverkehr und auf den Abb. 6-7 für den Schienenverkehr wie auch in Tabellen mit Angaben über die Belastung der Wohnbevölkerung sowie von Flächen, Schulen und Krankenhäusern, die innerhalb der in Tabelle 5 dargestellten Isophonen-Bändern leben bzw. liegen aufbereitet. Die Farbgebung für die einzelnen Isophonen-Bändern auf den Isophonenplänen ist durch die DIN 18005, Teil 2 [6] festgelegt. Die in den Tabellen hinterlegten Farben beziehen sich auf den Belastungsgrad, wie er im letzten Absatz von Kapitel 2.2 *Grenzwerte* definiert ist.

TABELLE 5 : Isophonenbänder zur graphischen Darstellung der Belastetenzahlen.

LÄRMINDEX	ISOPHONEN-BÄNDER in dB(A)						
$L_{den}$	---	---	55-60	60-65	65-70	70-75	> 75
$L_{night}$	45-50	50-55	55-60	60-65	65-70	70-75	> 75

### 5.1 BUNDESSTRASSE B3 (Berechnung: *Wölfel Beratende Ingenieure GmbH + Co. KG / Lärmkontor GmbH*)

Neben der Darstellung der Berechnungsergebnisse in Form graphischer Darstellungen von Isophonenplänen (Abb. 4 und 5) wurden Belastetenzahlen errechnet, die in den Tabellen 6 und 7 zusammengestellt sind. Sie zeigen, dass sich die Belastungen durch den Straßenverkehr auf dem Abschnitt der B3, der unter die *Richtlinie 2002/49/EG* fällt, relativ gering sind.

TABELLE 6 : Vom Umgebungslärm (B3) belasteten Menschen im Kernort Schliengen.

LÄRMINDEX $L_{den}$		LÄRMINDEX $L_{night}$	
PEGELBEREICH [dB]	BELASTETE EINWOHNER [Anzahl]	PEGELBEREICH [dB]	BELASTETE EINWOHNER [Anzahl]
-	-	(45 < $L_{night}$ = 50)	-
-	-	50 < $L_{night}$ = 55	22 (1%)
55 < $L_{den}$ = 60 <sup>a)</sup>	22 (1%)	55 < $L_{night}$ = 60	12 (0.5%)
60 < $L_{den}$ = 65 <sup>a)</sup>	23 (1%)	60 < $L_{night}$ = 65	10 (0.4%)
65 < $L_{den}$ = 70 <sup>b)</sup>	16 (0.6%)	65 < $L_{night}$ = 70	0
70 < $L_{den}$ = 75 <sup>c)</sup>	3 (0.1%)	$L_{night}$ > 70	0
$L_{den}$ > 75 <sup>c)</sup>	1	-	-

Von der Wohnbevölkerung des Kernorts Schliengen sind ganztags ( $L_{den}$ ) 2% durch den Verkehrslärm von der B3 belastet, 0.6% hoch belastet und 0,1% sehr hoch belastet. Während der Nachtzeit ( $L_n$ ) unterliegen 1% der Wohnbevölkerung Belastungen, 0.5% hohen Belastungen und 0.4% sehr

hohen Belastungen. Die Werte für belastete Flächen, belastete Wohnungen, belastete Schulen sowie belastete Krankenhäuser sind in Tabelle 7 zusammengestellt.

TABELLE 7: Vom Umgebungslärm (B3) belastete Flächen und geschätzte Zahl der Wohnungen sowie Schul- und Krankenhausgebäude für den Lärmindex  $L_{den}$ .

PEGELBEREICH [dB]	BELASTETE FLÄCHEN [km <sup>2</sup> ]	BELASTETE WOHNUNGEN [Anzahl]	BELASTETE SCHULEN [Anzahl]	BELASTETE KRANKENHÄUSER [Anzahl]
$L_{den} > 55$	0.6	26	0	0
$L_{den} > 65$	0.1	8	0	0
$L_{den} > 75$	0	0	0	0

Eine Auswertung der Belastung durch den Straßenverkehr auf dem Teilstück der B3, das unter die *Richtlinie 2002/49/EG* fällt, wurde in Form der Belastungen an den Häuserfassaden von den Bearbeitern (*Wölfel Beratende Ingenieure GmbH + Co. KG / Lärmkontor GmbH*) vorgenommen. Das Ergebnis ist auf den Abb. 9 und 10, Anhang festgehalten.

Betrachtet man jedoch die Straßenabschnitte, die nicht unter die Bedingungen der *Richtlinie 2002/49/EG* fallen (B3 Süd, Eisenbahnstraße, Altinger Straße sowie die westliche Umgehungsstraße) so steht zu vermuten, dass der Anteil der durch den Verkehrslärm belasteten Wohnbevölkerung des Kernortes etwas höher ausfällt (siehe auch die Isophonenpläne Abb. 14 und 15, Anhang). Um für diese Straßenabschnitte einen Hinweis auf die potenzielle Größenordnung der Belastung zu geben, wurde auf Basis der *16. BimSchV* [7] nach den Berechnungsvorschriften der *RLS-90* [8] ein Isophonenplan mit der Darstellung der Lärmpegelbereiche (Abb. 16, Anhang) erstellt, der Anhaltspunkte für die Bauausführung nach der DIN 4109 [9] in straßennahen Bereichen geben kann.



ABBILDUNG 3: Blick auf das Zentrum mit Verzweigung von der B3 zur Eisenbahnstraße.

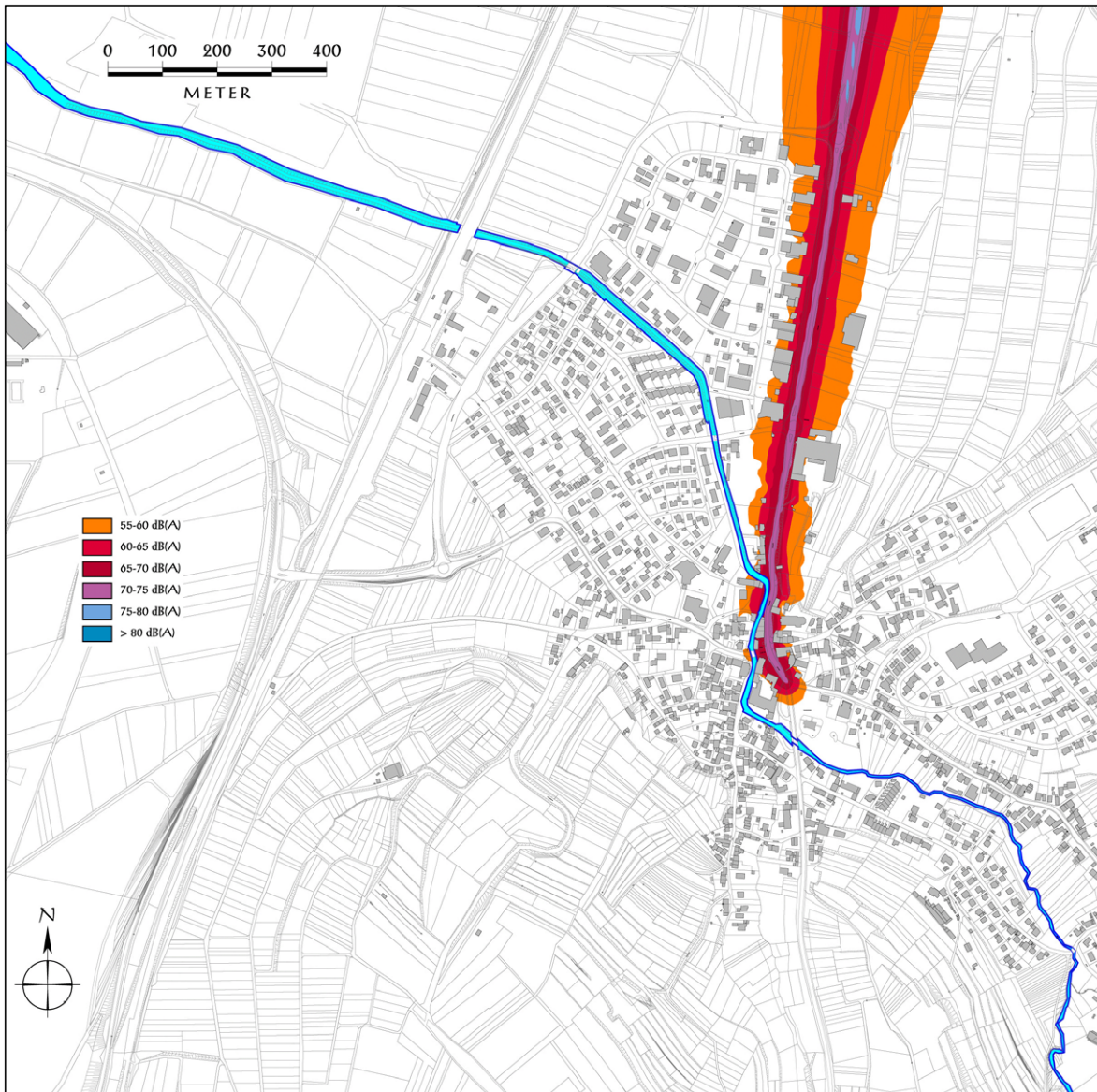


ABBILDUNG 4: Isophonenplan für den Lärminde  $L_{den}$  des Straßenverkehrs; Datenbasis: *Landesamt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg*, 2012.

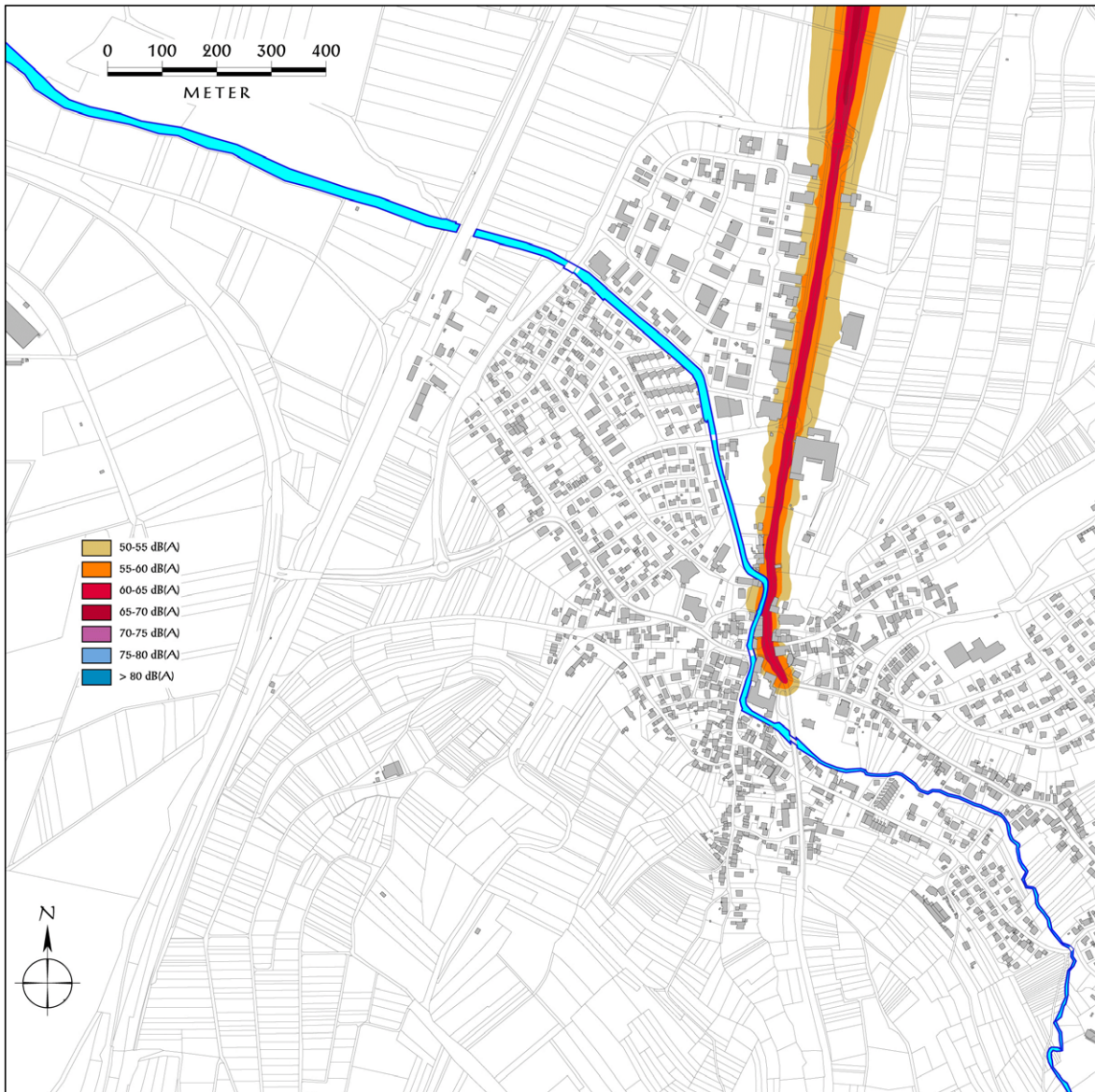


ABBILDUNG 5: Isophonenplan für den Lärmindex  $L_{\text{night}}$  des Straßenverkehrs; Datenbasis: *Landesamt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg*, 2012.

## 5.2 RHEINTALBAHN RTB (Berechnung: Pöyry - Braunstein & Berndt - Intergraph)

Die Grundlagen der Immissionsberechnungen für den Bahnlärm auf der Rtb (wie die Art und Anzahl der Züge und deren Charakteristika) wurden vom EBA aus betrieblichen Gründen nicht mitgeteilt. Die Emissionsdaten sind einzelnen Streckenabschnitten zugewiesen und lassen somit keine Rückschlüsse auf Details der Streckenbelegung selbst zu.

Die Ergebnisse der Immissionsberechnungen für die Rheintalbahn sind als Isophonenplänen Abb. 6-7 dargestellt und tabellarisch in den Tabellen 8-9 zusammengefasst.

**TABELLE 8:** Vom Umgebungslärm (Rtb) belasteten Menschen (geschätzte Zahlen).

LÄRMINDEX $L_{den}$		LÄRMINDEX $L_{night}$	
PEGELBEREICH [dB]	BELASTETE EINWOHNER [Anzahl]	PEGELBEREICH [dB]	BELASTETE EINWOHNER [Anzahl]
-	-	$(45 < L_{night} = 50)$	510 (20%)
-	-	$50 < L_{night} = 55$	480 (19%)
$55 < L_{den} = 60$	460 (18%)	$55 < L_{night} = 60$	290 (11%)
$60 < L_{den} = 65$	360 (14%)	$60 < L_{night} = 65$	10 (0.4%)
$65 < L_{den} = 70$	40 (2%)	$65 < L_{night} = 70$	0
$70 < L_{den} = 75$	0	$L_{night} > 70$	0
$L_{den} > 75$	0	-	-

**TABELLE 9:** Vom Umgebungslärm (Rtb) belastete Flächen und geschätzte Zahl der Wohnungen sowie Schul- und Krankenhausbäude für den Lärmindex  $L_{den}$ .

PEGELBEREICH [dB]	BELASTETE FLÄCHEN [km <sup>2</sup> ]	BELASTETE WOHNUNGEN [Anzahl]	BELASTETE SCHULEN [Anzahl]	BELASTETE KRANKENHÄUSER [Anzahl]
$L_{den} > 55$	4.14	392	0	0
$L_{den} > 65$	2.05	19	0	0
$L_{den} > 75$	0.49	1	0	0

Aus Tabelle 8 ist ersichtlich, dass ganztags ( $L_{den}$ ) 32% der Wohnbevölkerung vom Kernort Schliengen durch den Bahnlärm der Rtb belastet und 2% hoch belastet sind. Während der Nachtzeit ( $L_{night}$ ) unterliegen 19% der Wohnbevölkerung Belastungen, 11% hohen Belastungen und 0.4% sehr hohen Belastungen. Die Werte für belastete Flächen, belastete Wohnungen, belastete Schulen sowie belastete Krankenhäuser sind in Tabelle 9 zusammengestellt.

Eine zusätzliche Auswertung der Belastung erfolgte in Form der Belastungen an den Hausfassaden durch die Bearbeitern (Pöyry - Braunstein & Berndt - Intergraph). Das Ergebnis ist auf den Abb. 12 und 13, Anhang festgehalten.

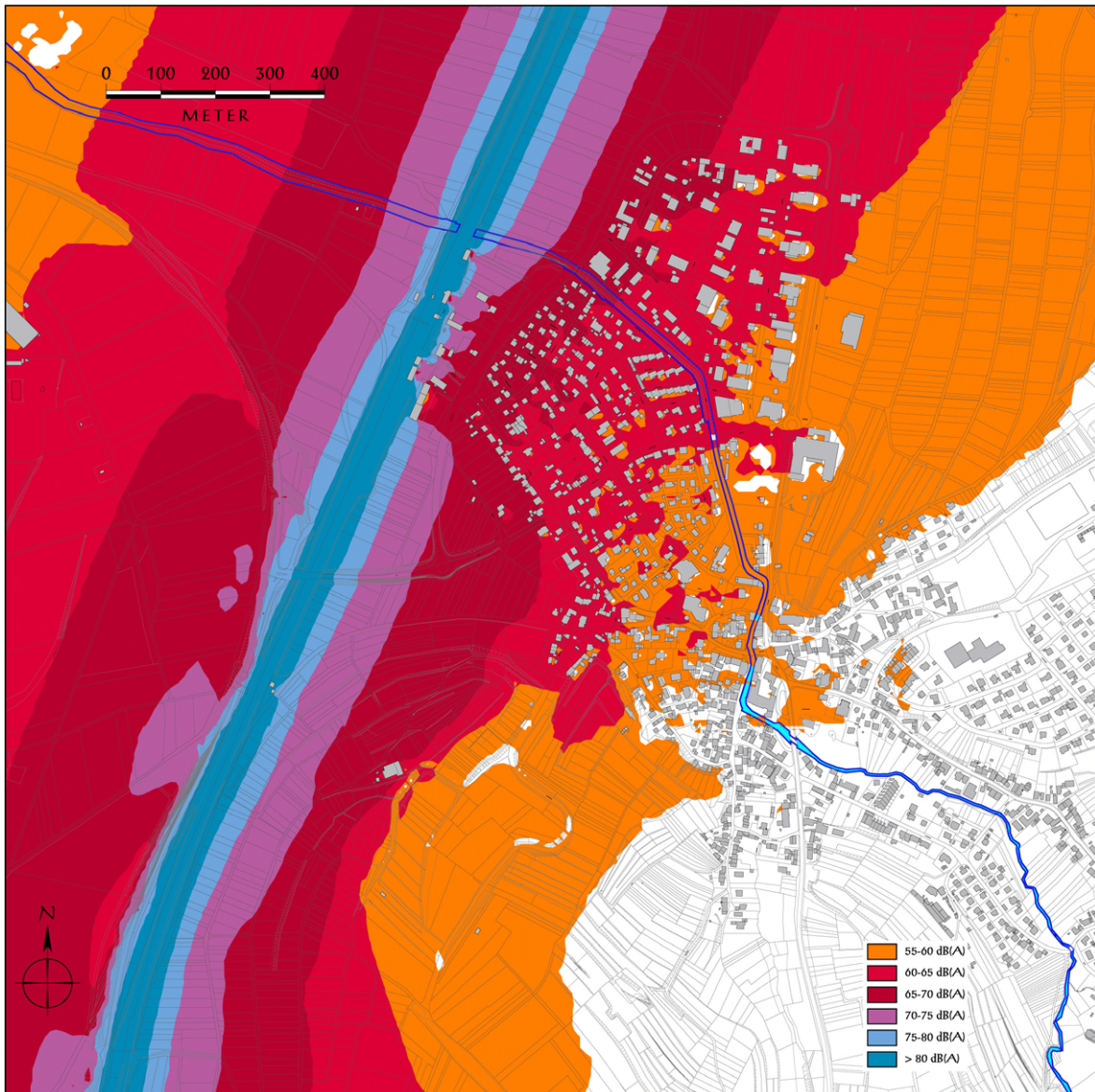


ABBILDUNG 6: Isophonenplan für den Lärmindex  $L_{den}$  des Schienenverkehrs im Jahr 2009; Datenbasis: Eisenbahn-Bundesamt 2009.



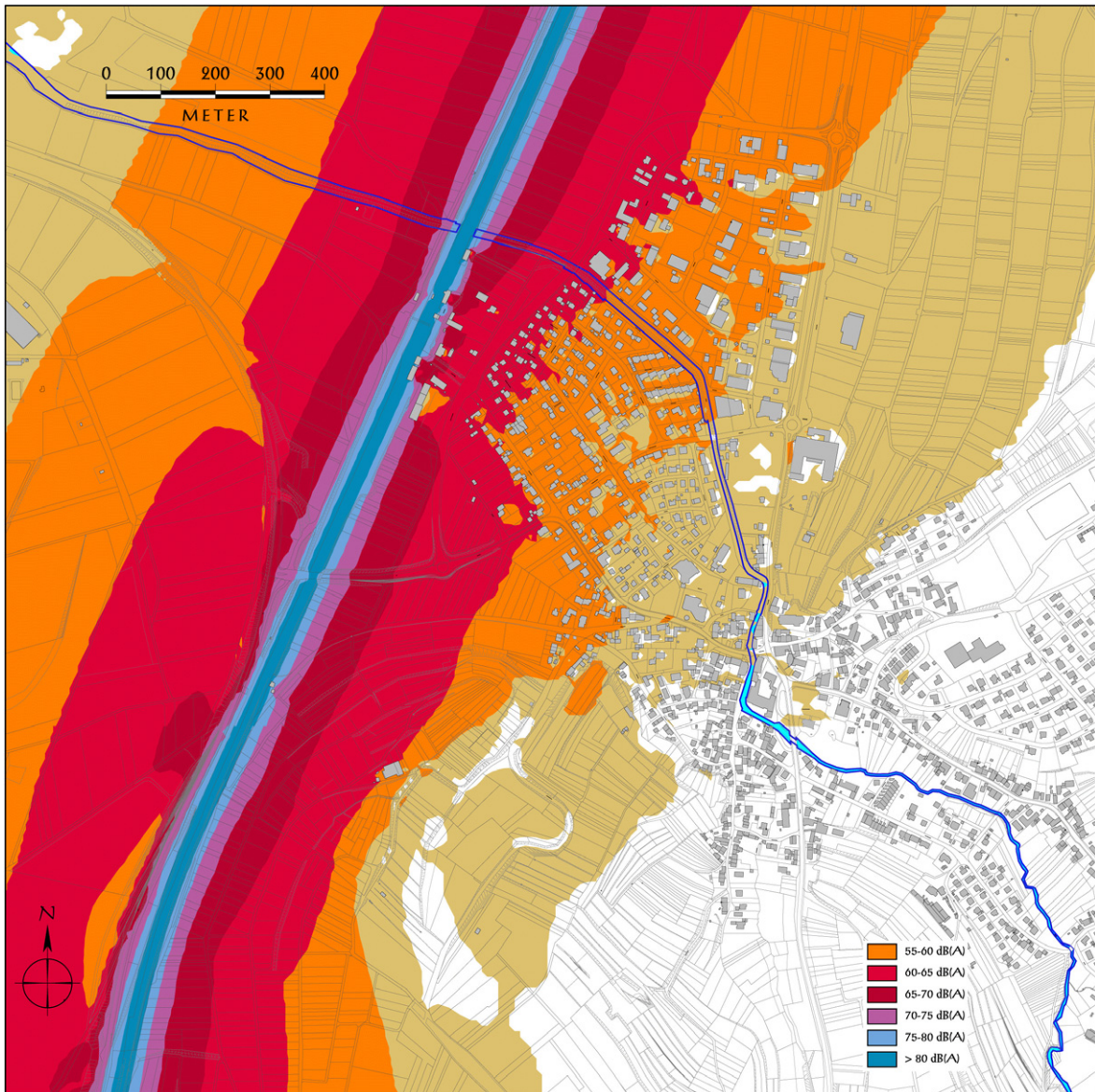


ABBILDUNG 7: Isophonenplan für den Lärminde  $L_{night}$  des Schienenverkehrs im Jahr 2009; Datenbasis: Eisenbahn-Bundesamt 2009.

## 6 MÖGLICHKEITEN DER LÄRMMINDERUNG

### 6.1 BUNDESSTRASSE B3

Für die Immissionsberechnungen nach den Vorgaben der RLS-90 [8] wurde vom durchschnittlichen Straßenverkehr in 24 Stunden (DTV) aus dem Jahr 2012 ausgegangen. Die in der Tabelle 10 aufgeführten Emissionspegel beziehen sich auf den Tageszeitraum von 16 Stunden ( $6^{00h}$  bis  $22^{00h}$ ) sowie den Nachtzeitraum von 8 Stunden ( $22^{00h}$  bis  $6^{00h}$ ) und bilden die Basis zur Berechnung der Immissionen und deren Bewertung unter den verschiedenen Prämissen zum Erreichen einer sinnvollen Lärmminde- rung im Bereich der betroffenen Straßenzüge.

#### 6.1.1 Lärminderung durch Verlagerung des Schwerverkehrs.

Eine der potenziellen Lärminderungsstrategien betrifft die Verlagerung des Schwerverkehrs auf die westliche Umgehungsstraße und die Kreisstraße K6347. In diesem Fall würde der von Norden kom- mende Schwerverkehr am nördlichen Kreisverkehr auf die Umgehungsstraße umgeleitet, der von Sü- den kommende Schwerverkehr müsste allerdings schon im Bereich von Efringen-Kirchen von der B3 auf die L137/K6347 verlagert werden. Gleichzeitig würden durch diese Vorgehensweise die Ortschaf- ten Efringen-Kirchen, Rheinweiler und Bad Bellingen stärker belastet. Zur Veranschaulichung des Minderungseffektes wurde der Schwerverkehrsanteil im Kernort rechnerisch auf 1% gesetzt, was in der Realität nur schwer zu erreichen ist.

Der mit dieser Maßnahme erzielte Effekt im Bereich des Kernortes Schliengen würde zu einer Minderung des Verkehrslärms innerorts auf der B3 die in der Größenordnung von 3.5 dB(A) führen (siehe auch Tabelle 10).

**TABELLE 10:** Minderungseffekte bei Reduzierung der Geschwindigkeit bzw. des LKW-Anteils.

STRASSENABSCHNITT	IST- ZUSTAND	MASSNAHME		DIFFERENZ	
		1% LKW Reduzierung	30 km/h Reduzierung	1% LKW Reduzierung	30 km/h Reduzierung
		$L_{m,E}$ [dB(A)]		[dB(A)]	
<b>TAG</b>					
B3 Nord	60,4	56,5	58,1	-3,9	-2,3
B3, Eisenbahn-, Altinger Straße	62,8	59,6	60,4	-3,2	-2,4
B3 Süd	58,5	54,3	56,2	-4,2	-2,3
		Mittelwert :		-3,7	-2,3
<b>NACHT</b>					
B3 Nord	51,7	48,5	49,4	-3,2	-2,3
B3, Eisenbahn-, Altinger Straße	53,6	50,7	51,2	-2,9	-2,4
B3 Süd	49,8	46,3	47,4	-3,5	-2,4
		Mittelwert :		-3,2	-2,4

### 6.1.2 Lärminderung durch geringere Fahrgeschwindigkeiten.

Bei einer Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h innerorts auf der B3 wäre im besten Fall eine durchschnittliche Lärmreduzierung um 2,3 dB(A) möglich (siehe auch Tabelle 10). Es kann jedoch davon ausgegangen werden, dass im vorliegenden Fall eine Geschwindigkeitsreduzierung nicht genehmigungsfähig ist, da die Immissionen auch an den exponierten Immissionsorten (IO) 1 bis 3 (siehe Abb. 8 und Tabelle 11) die Lärmpegel tagsüber von 69 dB(A) und nachts von 59 dB(A), die in der Richtlinie VLärmSchR 97 [10] für Kern-, Dorf-, und Mischgebiete festgelegt sind, bis auf einen Fall (IO 1, EC) nicht erreicht werden.

TABELLE 11: Immissionswerte (Straßenverkehr auf der B3) an den Immissionsorten (IO) 1 bis 3.

IO	LANDESKOORDINATEN		HÖHE	IMMISSIONSWERTE IN dB(A)	
	R-Wert	H-Wert		Tag	Nacht
1	3393399,7	5291890,9	EC	68,8	60,2
			1.OG	67,5	58,8
2	3393387,6	5291868,1	EC	67,7	59,0
			1.OG	67,0	58,3
3	3393404,0	5291835,7	EC	67,4	58,4
			1.OG	67,1	58,1

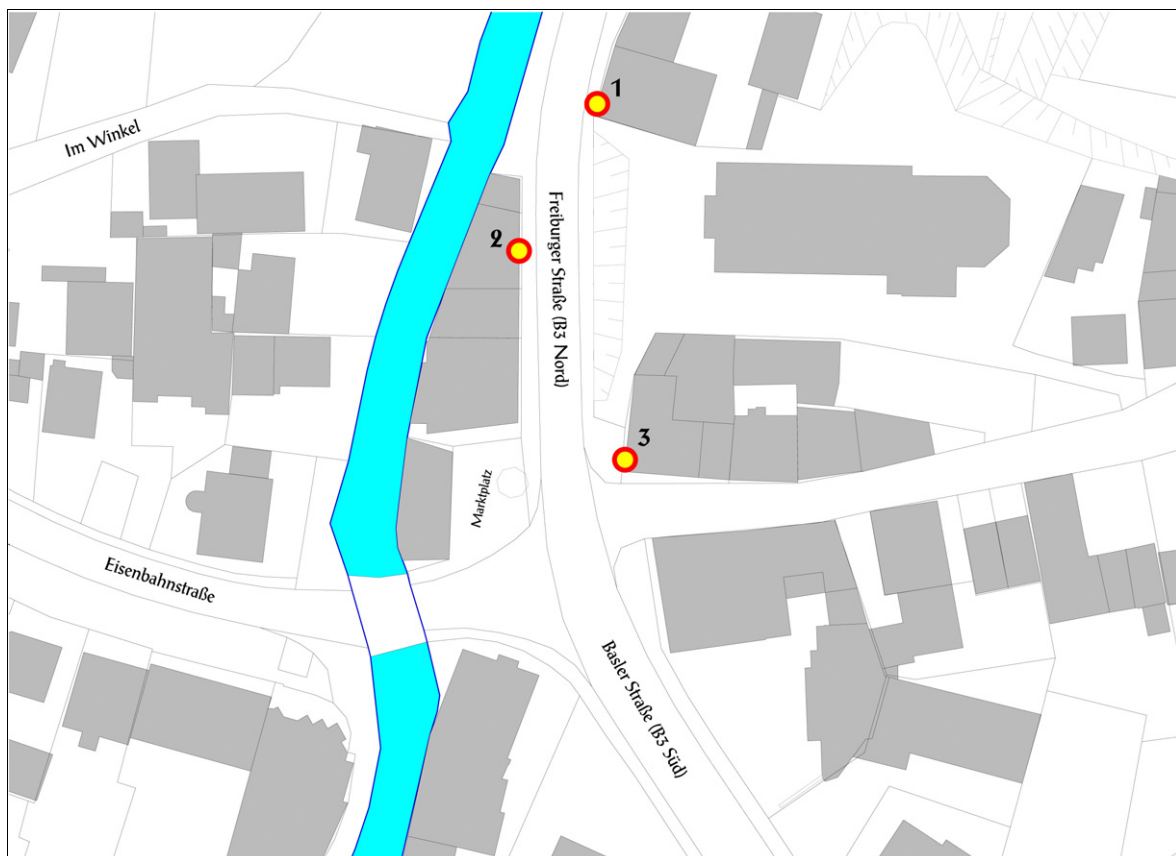


ABBILDUNG 8: Lage der Immissionsorte 1 bis 3.

## 6.2 RHEINTALBAHN

Da die Berechnungen und deren Ergebnisse für den Bahnlärm noch den Zustand vor Inbetriebnahme des dritten und vierten Gleises reflektieren und neuere Ergebnisse durch die EBA zugesagt wurden, wird eine Interpretation und Beurteilung des Bahnlärms auf einen späteren Zeitpunkt mit dann aktuellen Daten verschoben.

## 7 BETEILIGUNG DER ÖFFENTLICHKEIT

Die Öffentlichkeit einschließlich der Träger öffentlicher Belange (TöB) wurde im Rahmen einer vierwöchigen Auslegung, in Anlehnung an das Beteiligungsverfahren in der Bauleitplanung nach dem Baugesetzbuch, zum Entwurf gehört und beteiligt. Seitens der Wohnbevölkerung kamen keine Kommentare und/oder Anregungen. Als Träger öffentlicher Belange wurden insgesamt 30 Institutionen (Gemeindeverwaltungen, Ämter und Verbände; Verteilerliste siehe Anhang) angesprochen, von denen 16 TöB sich zum Lärmaktionsplan äußerten.

Keine Anregungen und/oder Bedenken wurden vom Landratsamt Lörrach aus dem Fachbereich *Umwelt* hinsichtlich *Immissionsschutz, Oberflächengewässer, Abwasserbeseitigung, Baurecht, Landwirtschaft, Waldwirtschaft, Vermessung und Geoinformation, Verkehr, Straßen*, von der *IHK Hochrhein-Bodensee*, der *Stadtverwaltung Müllheim*, vom *Regierungspräsidium Tübingen - Landesstelle für Straßentechnik*, der *Stadt Kandern*, der *Gemeinde Bad Bellingen* sowie dem *Gemeindeverwaltungsverband Müllheim-Badenweiler* geäußert.

Das Sachgebiet *Naturschutz* des Landratsamtes Lörrach macht darauf aufmerksam, dass potenziell empfohlene Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Lärmaktionsplan naturverträglich zu gestalten sind.

Das Sachgebiet *Grundwasserschutz* des Landratsamtes Lörrach weist darauf hin, dass bei Verlagerung des Schwerlastverkehrs auf die westliche Umgehungsstraße und die Kreisstraße K6347 die Zone II des Wasserschutzgebietes der Trinkwasserbrunnen der Gemeinde Bad Bellingen zu berücksichtigen ist.

Das Sachgebiet *Altlasten/Bodenschutz* des Landratsamtes Lörrach erwähnt, dass bei potenziellen Maßnahmen im Rahmen des Lärmaktionsplans u. U. Belange des Bodenschutzes berührt sein können.

Das Sachgebiet *Flurneuordnung* des Landratsamtes Lörrach gibt zu bedenken, dass Maßnahmen des Lärmaktionsplans im Bereich der Bahntrasse die Flurneuordnung tangieren können und deshalb die *Flurneuordnung* rechtzeitig zu beteiligen ist.

Der Fachbereich *Gesundheit* des Landratsamtes Lörrach verweist auf zusätzliche Informationen hinsichtlich des gesundheitlichen Risikos durch Lärmbelastungen verweist auch auf den Erhalt von Gebieten mit geringer Lärmbelastung. Die *unklaren Stellen* im vorläufigen Bericht zum Lärmaktionsplan in den Tabelle 8 und 9 beruhen darauf, dass die durch das Ingenieurbüro *Pöyry - Braunstein & Berndt - Intergraph* erhobenen Zahlen statistische Schätzungen darstellen. Der Fehler in der Überschrift zu Tabelle 6 wurde behoben. Der Wunsch zur nochmaligen Beteiligung nach Vorliegen und Auswertung neuerer Daten der Deutschen Bahn AG wird berücksichtigt.

Die Deutsche Bahn AG - DB Immobilien nimmt wie folgt Stellung: *Für die Lärmaktionsplanung der Gemeinde Schliengen sind die beiden planfestgestellten Bahnstrecken 4000 Mannheim- Basel-Konstanz (Rheintalbahn) und 4280 Karlsruhe-Basel (Ausbau-/Neubaustrecke) relevant. Die beiden Strecken verlaufen parallel am westlichen Ortsrand von Schliengen.*

*Für die beiden Strecken wurden im Rahmen der Lärmvorsorge auf Grundlage von Schallgutachten und der Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16.BImSchV) im Bereich der Gemeinde Schliengen umfangreiche Lärmschutzwände gebaut. Die Lärmvorsorge ist für Schliengen noch nicht abgeschlossen. Die Lärmschutzwände am Nordende Richtung Auggen werden noch erweitert. Hierzu kann wegen der laufenden Planfeststellungsverfahren jedoch noch kein Termin genannt werden. Wie in der Entwurfsfassung des Lärmaktionsplans Schliengen durch das Ingenieurbüro Karl-Albrecht List bereits zutreffend beschrieben, weisen wir ebenfalls nochmals daraufhin, dass in der Lärmaktionsplanung von Städten und Gemeinden wirksame Regelungen nur aufgenommen werden können, soweit deren eigene Befugnisse reichen. In Lärmaktionsplanungen vorgeschlagene Lärminderungsmaßnahmen für Bahnstrecken des Bundes, welche über die gesetzlichen Vorgaben hinausgehen, können dem Verkehrsträger nicht als Baulast auferlegt werden.*

*Einen Baustein für die Lärmaktionsplanung in Schliengen möchten wir Ihnen jedoch gerne noch an die Hand geben: Im Laufe der nächsten Jahre wird sich im Gebiet Ihrer Gemeinde eine weitere Minderung des Schienenlärms durch die Umrüstung von Güterwagen auf die sogenannte "Flüsterbremse" ergeben. Bund und Deutsche Bahn AG haben sich zum Ziel gesetzt, vom Schienenverkehr ausgehenden Lärm bis 2020 im Vergleich zum Jahr 2000 zu halbieren. Neben der gesetzlichen Lärmvorsorge für Neubaustrecken und der freiwilligen Lärmsanierung des Bundes für Bestandsstrecken ist die Umrüstung der Güterwagen ein weiterer Baustein, um dieses Ziel zu erreichen.*

Das Regierungspräsidium Freiburg, Abteilung Straßenwesen und Verkehr weist darauf hin, dass für die Aufnahme von verkehrsrechtlichen Maßnahmen - in der Regel Geschwindigkeitsbeschränkungen oder sonstige Verkehrsverbote - in den Lärmaktionsplan die am Verfahren zu beteiligenden Straßenverkehrsbehörden - hier das Landratsamt Lörrach - prüfen müssen, in wie weit die rechtlichen Voraussetzungen nach der Straßenverkehrsordnung, den Lärmschutz-Richtlinien-Straßenverkehr<sup>6</sup> bzw. dem Kooperationserlass vorliegen.

Für die Umsetzung bzw. den Vollzug der im Lärmaktionsplan festgelegten Maßnahmen ist nur das Landratsamt als hierfür zuständige Fachbehörde berechtigt. Dieses benötigt für verkehrsrechtliche Maßnahmen aus Lärmschutzgründen die Zustimmung der Höheren Straßenverkehrsbehörde. Einen Rechtsanspruch auf die Umsetzung einer im Aktionsplan festgelegten Maßnahme hat die Gemeinde insbesondere in den Fällen nicht, wo dies aus tatsächlichen und rechtlichen Gründen nicht möglich ist.

Das Bürgermeisteramt Efringen-Kirchen wehrt sich gegen eine Verlagerung des Schwerverkehrs auf die Kreisstraße K6347 (frühere L137), da damit die bereits heute durch Verkehrslärm belasteten Straßenabschnitte in Efringen-Kirchen und Kleinkems zusätzliche Lärmimmissionen zu verkräften hätten.

---

<sup>6</sup> Siehe auch Kapitel 6.1.2.

## 8 EMPFOHLENE MASSNAHMEN

### 8.1 BUNDESSTRASSE B3

Der Streckenabschnitt der B3, der die Bedingung zur Erstellung eines Lärmaktionsplanes nach der *Richtlinie 2002/49/EG* erfüllt, verläuft vom Nordende der Ortschaft Schliengen bis zum Ortszentrum, beinhaltet also nicht die gesamte B3 innerhalb des Ortes. Maßnahmen seitens der Gemeinde Schliengen sind nur sehr eingeschränkt möglich, da die Bundesstraße rechtlich gesehen dem Landratsamt als hierfür zuständigen Fachbehörde untersteht. Theoretisch mögliche Maßnahmen der Lärmbekämpfung wären eine *Geschwindigkeitsreduzierung* oder eine *Verkehrsumlegung* auf andere Straßen.

Wie schon in Kapitel 6.1.2 erwähnt, kommt auf Grund der Immissionsituation an den am stärksten exponierten Immissionsorten an der B3 eine *Geschwindigkeitsreduzierung* entsprechend der Richtlinie *VLärmSchR 97* nicht in Frage, da die Voraussetzungen nicht gegeben sind.

Lediglich am Haus mit dem Immissionsort 1 erreichen die Immissionswerte auf dem Niveau des EG die Auslöswerte für eine potenzielle Lärmsanierung. Auf diesem Niveau des Hauses (Abb. 9) sind jedoch Kellerräume untergebracht, die nicht dem Wohnen dienen. An allen anderen IO sind die Auslöswerte unterschritten.

Eine Umleitung des Schwerverkehrs von rund 250 LKW/Tag (von insgesamt rund 345 LKW/Tag) von der B3 Nord auf die Umgehungsstraße im Bereich des Kreisverkehrs am nördlichen Ortsetter auf die westliche Umgehungsstraße zur Kreisstraße L134/ K6347 ist eine theoretische Möglichkeit, die nicht einfach zu bewerkstelligen ist (nach welchen Kriterien werden die LKW umgeleitet?)



ABBILDUNG 9: Haus am Immissionsort 1, das Niveau EG ist als Kellergeschoss genutzt.

und wegen zusätzlicher Lärmbelastung im Bereich der L137 in den Ortschaften Kleinkems sowie Efringen-Kirchen auf den Widerstand der Gemeinde Efringen-Kirchen stößt.

Der Einbau von sogen. Schikanen an der B3 (z. B. Querschnittsverengungen an der B3) ist - wenn überhaupt rechtlich möglich - wenig sinnvoll, da dadurch der Verkehrsfluss gehemmt wird und die Belastung durch Luftschadstoffe und Lärm (Anhalten, erneutes Anfahren) ansteigt.

Unter den gegebenen Umständen stehen der Gemeinde Schliengen praktisch keine realen Möglichkeiten zur Lärminderung auf den betroffenen Teilstück der B3 zwischen nördlichem Orts-etter und Ortsmitte zur Verfügung.

## 8.2 RHEINTALBAHN (RTB/NBS)

Zu möglichen Maßnahmen hinsichtlich der Minderung der Lärmbelastung durch die Bahnstrecke Freiburg-Basel lassen sich zum augenblicklichen Zeitpunkt keine Aussagen machen, da keine neueren Daten zur Verfügung standen, obwohl das Planfeststellungsverfahren laut Angaben des Regierungspräsidiums Freiburg abgeschlossen ist und umfangreiche Baumaßnahmen zur Lärminderung im Bereich der Gemeinde Schliengen durch die *Deutsche Bahn AG* bereits realisiert wurden (siehe auch die Stellungnahme der *Deutsche Bahn AG - DB Immobilien* unter Kapitel 7).

## 9 GESCHÄTZTE KOSTEN

Eine Kostenabschätzung für potenzielle Maßnahmen zur Lärminderung lässt sich unter den gegebenen Umständen nicht sinnvoll durchführen. Lediglich die Kosten einer Beschilderung zur Umleitung des Schwerverkehrs auf der Straße bzw. eine Geschwindigkeitsreduzierung lassen sich abschätzen. Sie liegen in der Größenordnung 10'000 bis 15'000 Euro.

## 10 ZUSAMMENFASSUNG

Die Gemeinde Schliengen ist auf Grund der *Richtlinie 2002/49/EG*, die für einen Teilbereich der B3 und die Bahnstrecke Freiburg-Basel zutrifft, verpflichtet, einen Lärmaktionsplan aufzustellen. Für den Teilbereich der B3 wurden Minderungsmaßnahmen erörtert und durchgerechnet. Bei einer teilweisen Verkehrsumleitung (Schwerverkehr auf die westliche Umfahrungsstraße und die K6347) könnte ein Minderungseffekt in der Größenordnung von 3 dB(A) erzielt werden, bei einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h wäre einer Minderung in der Größenordnung von 2 dB(A) möglich.

Beide Maßnahmen sind jedoch nur sehr begrenzt zu realisieren, da einerseits die rechtlichen Voraussetzungen nicht gegeben sind (z. B. im Falle von Geschwindigkeitsreduzierung) oder aber andere Gemeinden im Falle einer Verkehrsumlegung beim Schwerverkehr durch zusätzlichen Lärmbelastungen betroffen wären.

Vorschläge für oder eine Beurteilung von Maßnahmen zur Minderung der Lärmbelastung durch den Zugverkehr auf der Bahnstrecke Freiburg-Basel waren nicht möglich, da hier keine neueren

andere Gemeinden im Falle einer Verkehrsumlegung beim Schwerverkehr durch zusätzlichen Lärmbelastungen betroffen wären.

Vorschläge für oder eine Beurteilung von Maßnahmen zur Minderung der Lärmbelastung durch den Zugverkehr auf der Bahnstrecke Freiburg-Basel waren nicht möglich, da hier keine neueren Daten zur Streckenbelegung und zu den bereits realisierten Lärminderungsmaßnahmen der *Deutsche Bahn AG* zur Verfügung standen, die eine Variantenuntersuchung z.B. hinsichtlich der aktiven Lärmschutzmaßnahmen ermöglichen würden. Seitens der *Deutsche Bahn AG* wurde zwar darauf hingewiesen, dass umfangreiche Schallschutzmaßnahmen durchgeführt worden seien, eine Quantifizierung deren Wirkung aber nicht gegeben (z.B. die Höhe und Intensität der Lärmbelastung von Menschen und Hausfassaden wie bei den Erhebungen aus dem Jahr 2009).

Auf Grund fehlender Daten konnten auch keine Kostenveranschlagung zur Minderung des Bahnlärms durchgeführt werden. Die Kosten für eine Minderung des Straßenverkehrslärms würden sich auf die Kosten für eine Beschilderung zur potenziellen Umleitung des Schwerverkehrs von der B3 zur Kreisstraße K6347 bzw. eine Beschilderung zur Geschwindigkeitsreduzierung beschränkung, und sich in etwa auf 10'000 bis 15'000 Euro belaufen.

Bad Bellingen, 22. Mai 2014.

BÜRO FÜR UMWELT-ENGINEERING

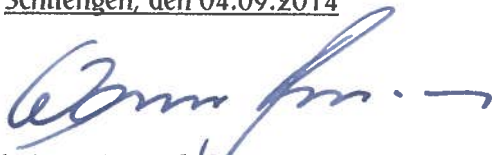


.....  
(Dipl.-Min. Karl-Albrecht List.)

## VERFAHRENSDATEN

- 20.02.2014: Gemeinderatsbeschluss des Entwurfes und Beteiligung der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange.
- 21.03. - 22.04.2014: Offenlage.
- 26.06.2014: Gemeinderatsbeschluss über den Lärmaktionsplan in der vorstehenden Fassung.
- 04.09.2014: Öffentliche Bekanntmachung über den Beschluss zum Lärmaktionsplan.

Schliengen, den 04.09.2014



Werner Buntschuh,  
Bürgermeister.





## 11 LITERATUR

- [1] *Richtlinie 2002/49/EG* des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften, L 189/12 vom 18.7.2002
- [2] *Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge* (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG) vom 14. Mai 1990 (BGBl. I S. 880) zuletzt geändert am 29. Oktober 2001 (BGBl. I S. 2785)
- [3] *Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm - Auslösekriterien für die Lärmaktionsplanung*, Umweltbundesamt, Fachgebiet I 3.4 „Lärminderung bei Produkten, Lärmwirkungen“, März 2006
- [4] *Empfehlung der Kommission vom 6. August 2003 über Leitlinien für die geänderten vorläufigen Berechnungsmethoden für Industrie-, Flug-, Straßenverkehrs und Eisenbahnlärm und diesbezügliche Emissionsdaten*, bekannt gegeben unter Aktenzeichen K(2003) 2807, Amtsblatt der Europäischen Union L212/49 - L212/64 vom 22.8.2003.
- [5] *Bekanntmachung der Vorläufigen Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm nach § 5 Abs. 1 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) - Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienenwegen (VBUSch) - Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS) - Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Flugplätzen (VBUF) - Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm durch Industrie und Gewerbe (VBUI)* vom 22. Mai 2006, Bundesanzeiger Nummer 154a, Jahrgang 58, 17. August 2006.
- [6] *DIN 18005 Teil 1 und 2 [DIN 18005/1,2] : Schallschutz im Städtebau. Berechnungsverfahren*. Berlin: Beuth-Verlag, Mai 1991.
- [7] *Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV)* vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036).
- [8] *Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90)*, Bundesminister für Verkehr, Abteilung Straßenbau, Ausgabe 1990.
- [9] *DIN 4109 Schallschutz im Hochbau, Anforderungen und Nachweis*, November 1989.
- [10] *Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97*, Stand: 27. Mai 1997.



# ANHANG



**ABBILDUNG 10:** Belastete Häuserfassaden für den Lärmindex  $L_{den}$  des Straßenverkehrs; Datenbasis: LUBW.



**ABBILDUNG 11:** Belastete Häuserfassaden für den Lärmindex  $L_{night}$  des Straßenverkehrs; Datenbasis: LUBW.

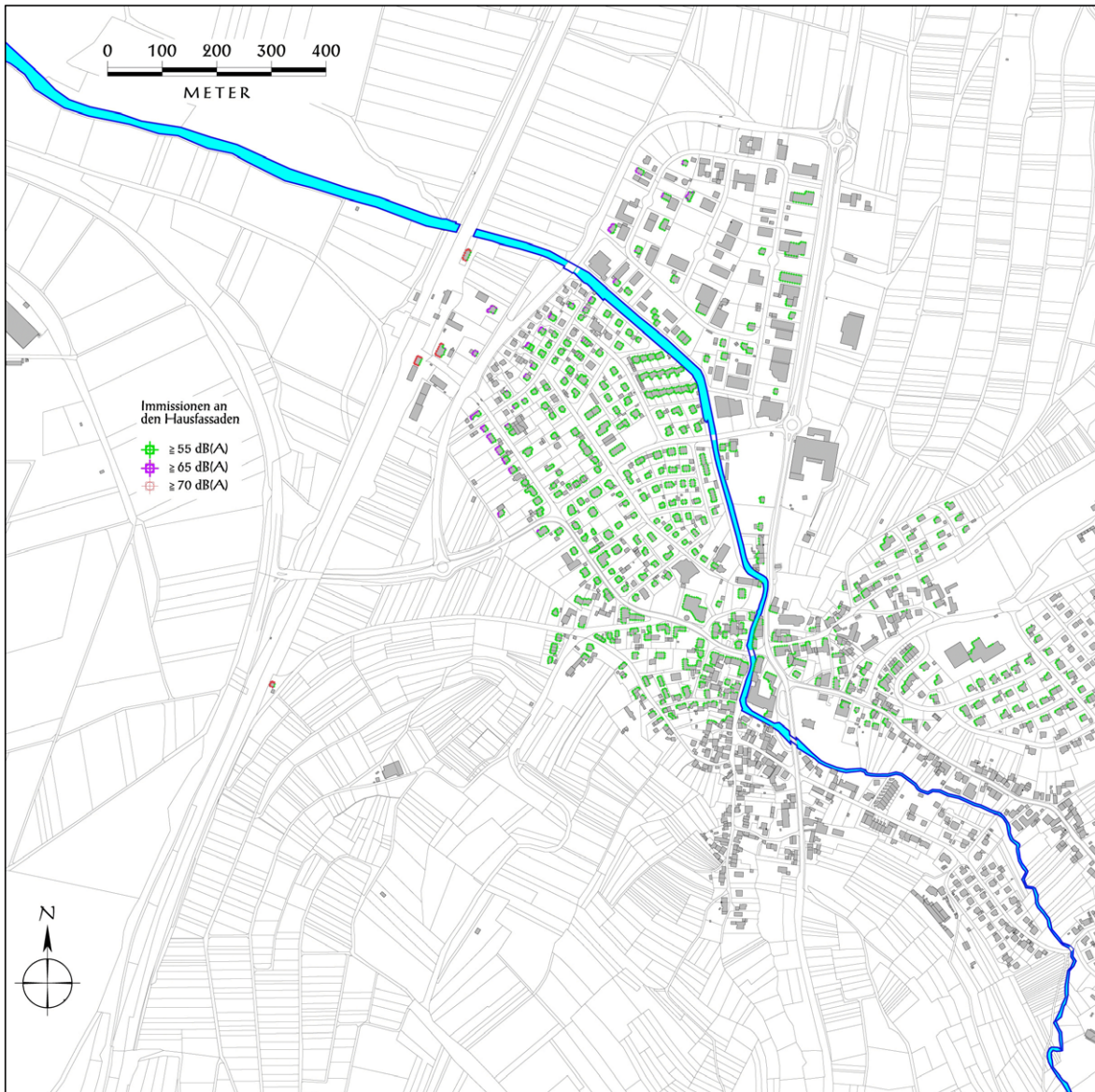


ABBILDUNG 12: Belastete Häuserfassaden für den Lärmindex  $L_{den}$  des Schienenverkehrs im Jahr 2009; Datenbasis: Eisenbahn-Bundesamt 2009.

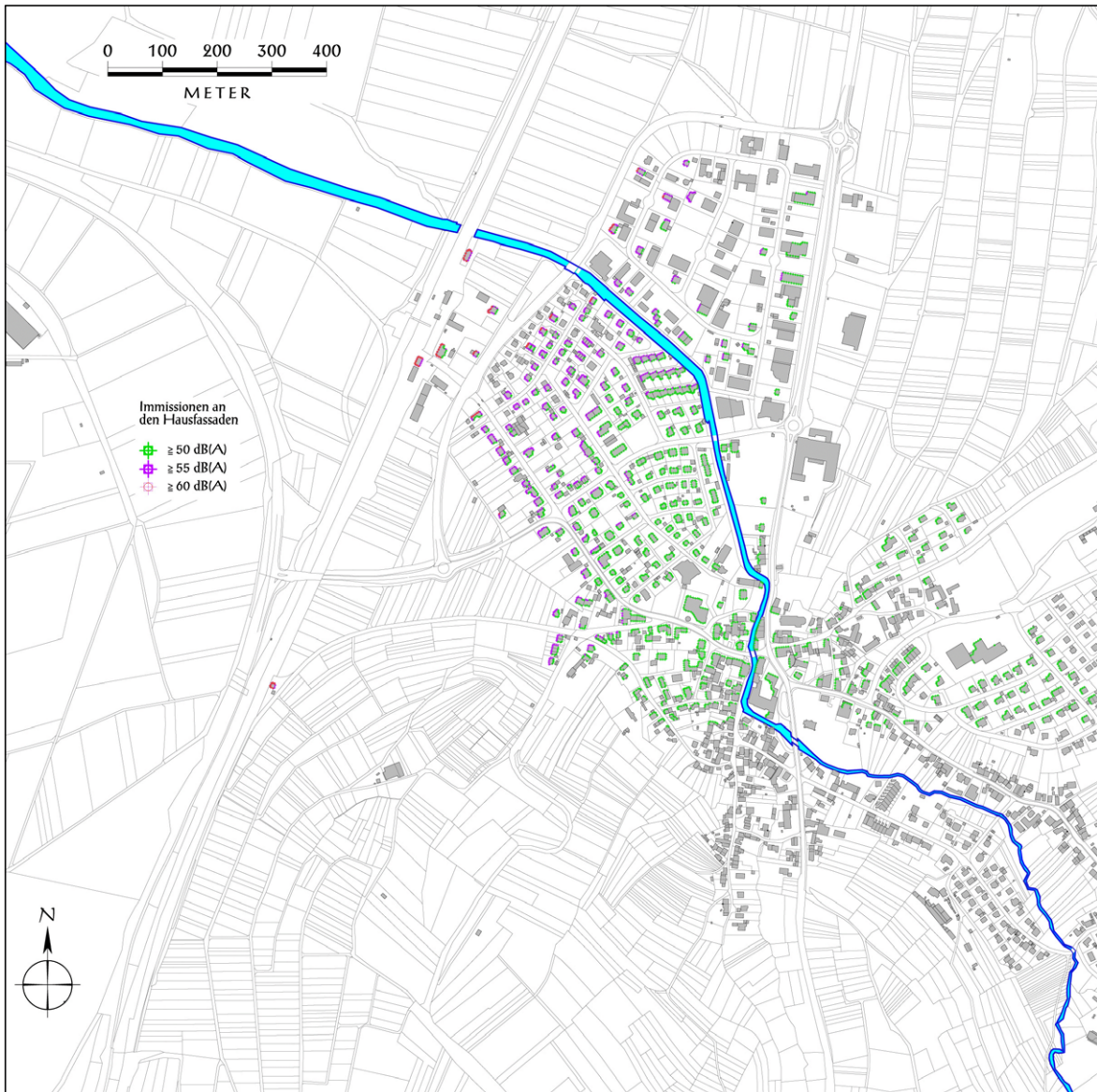
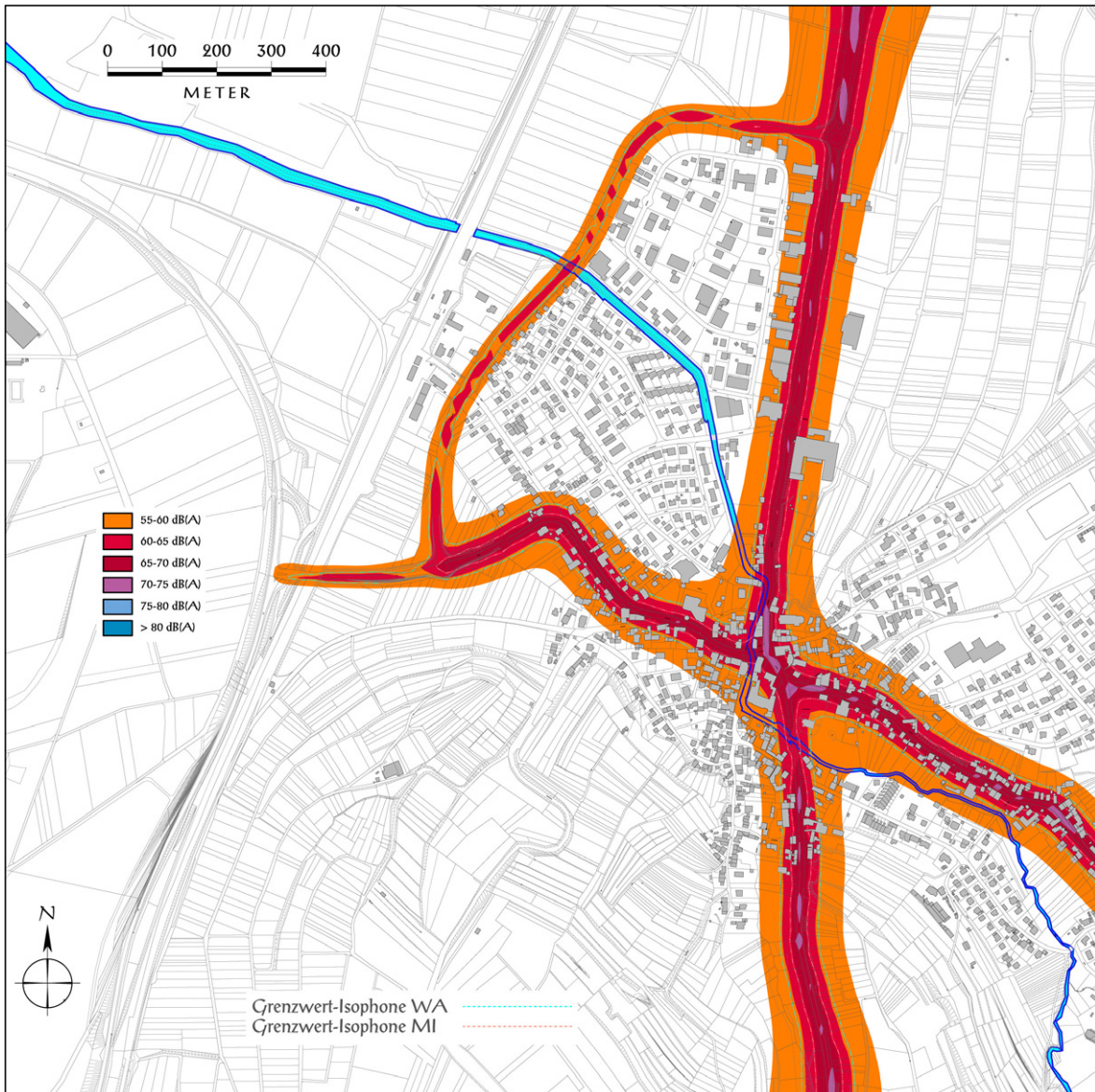
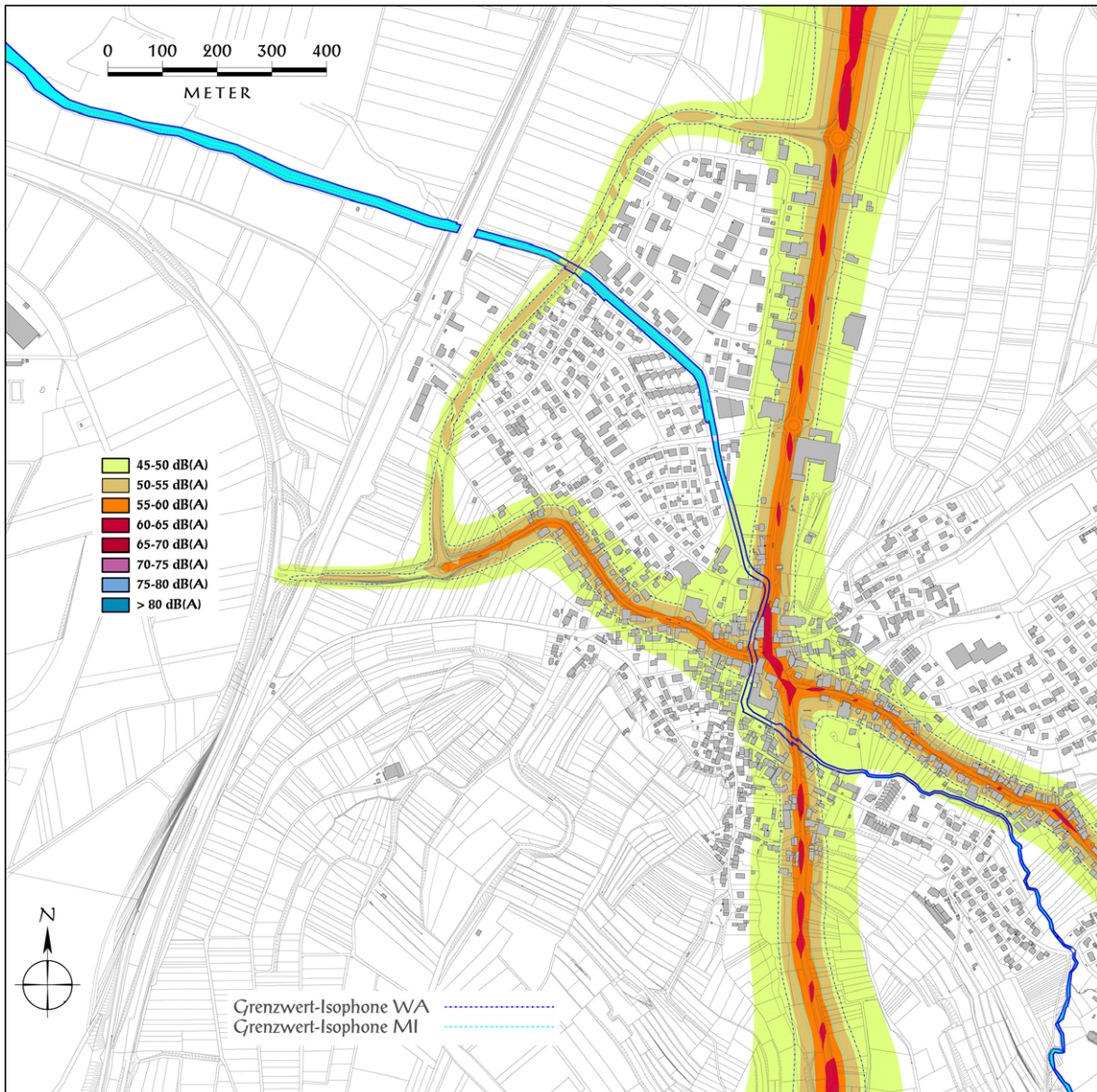


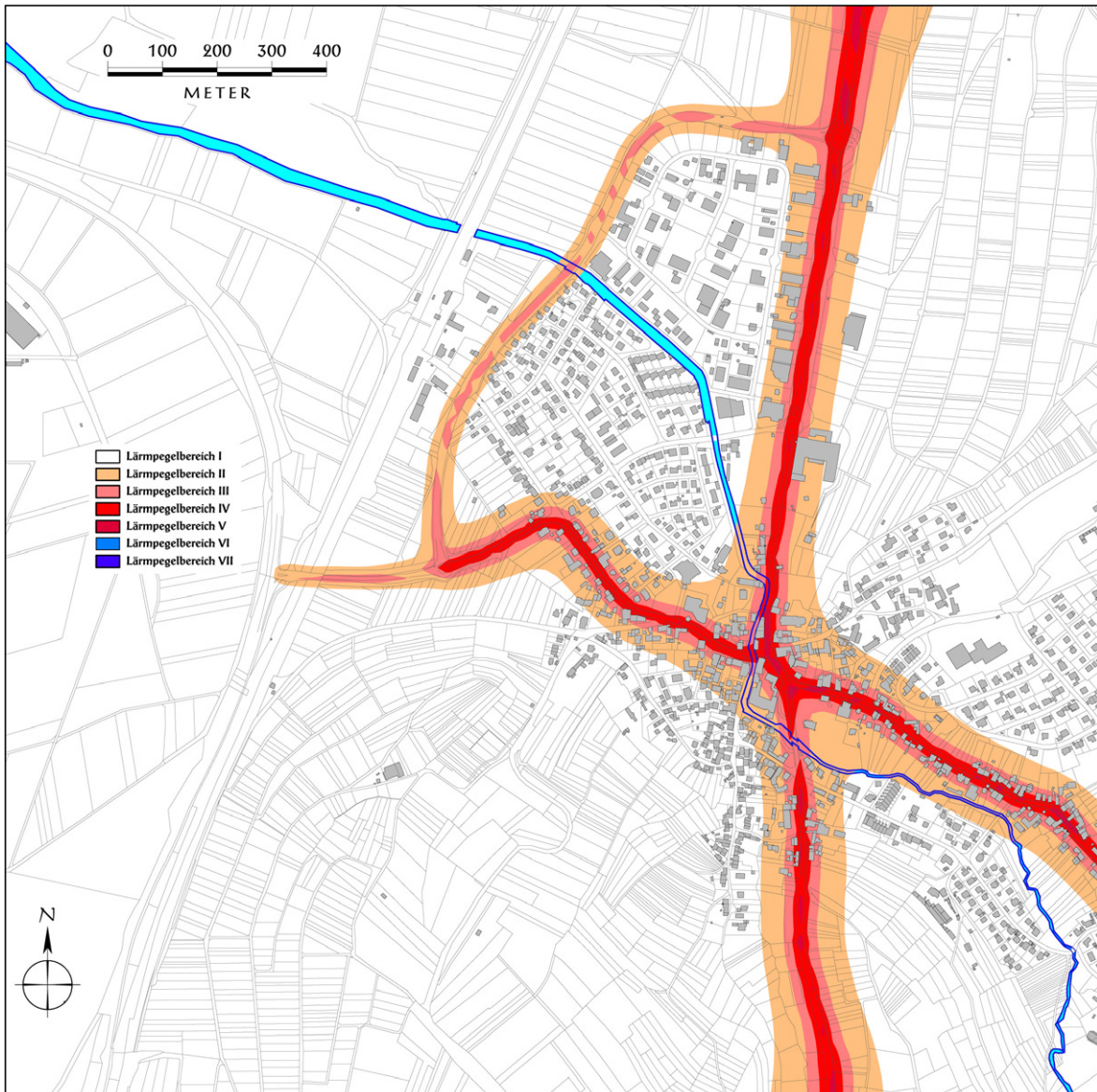
ABBILDUNG 13: Belastete Häuserfassaden für den Lärmindex  $L_{night}$  des Schienenverkehrs im Jahr 2009; Datenbasis: Eisenbahn-Bundesamt 2009.



**ABBILDUNG 14:** Isophonenplan für die Schallimmissionen des Straßenverkehrs unter Einschluss wesentlicher Zufahrtsstraßen für das Jahr 2012, tagsüber; Berechnungsverfahren nach der 16. BImSchV, Datenbasis: Hochrechnung für das Jahr 2012 aus den bundesweiten Verkehrszählungen der Jahre 2005 und 2010.



**ABBILDUNG 15:** Isophonenplan für die Schallimmissionen des Straßenverkehrs unter Einschluss wesentlicher Zufahrtsstraßen für das Jahr 2012, nachts; Berechnungsverfahren nach der 16. BImSchV, Datenbasis: Hochrechnung für das Jahr 2012 aus den bundesweiten Verkehrszählungen der Jahre 2005 und 2010



**ABBILDUNG 16:** Isophonenplan für die Lärmpegelbereiche (nach der DIN 4109), verursacht durch den Straßenverkehr (Berechnung nach 16.BImSchV/RLS-90).



<b>Lärmaktionsplan der Gemeinde Schliengen Verteilerliste für die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange</b>			
OZ	Träger öffentlicher Belange	Anschrift	Stellungnahme von
1	Landratsamt Lörrach Fachbereich Baurecht	Palmstr. 3 79539 Lörrach	28.4.14
2	Landratsamt Lörrach Fachbereich Umwelt	Palmstr. 3 79539 Lörrach	28.4.14
3	Landratsamt Lörrach Sachgebiet Naturschutz	Palmstr. 3 79539 Lörrach	28.4.14
4	Landratsamt Lörrach Fachbereich Gesundheit	Palmstr. 3 79539 Lörrach	28.4.14
5	Landratsamt Lörrach Fachbereich Verkehr u. Straßen	Palmstr. 3 79539 Lörrach	28.4.14
6	Regierungspräsidium Freiburg Referat 21 / Raumordnung	Postfach 79083 Freiburg	/
7	Regierungspräsidium Freiburg Abt. 4 / Straßenwesen u. Verkehr	Postfach 79083 Freiburg	07.04.14
8	Regionalverband Hochrhein-Bodensee	Im Wallgraben 50 79761 Waldshut-Tiengen	/
9	Landratsamt Lörrach Fachbereich Landwirtschaft	Palmstr. 3 79539 Lörrach	28.4.14
10	Landratsamt Lörrach Sachgebiet Gewerbe & Boden	Palmstr. 3 79539 Lörrach	28.4.14
11	Gemeindeverwaltungsverband Müllheim-Badenweiler	Bismarckstraße 3 79379 Müllheim	18.3.14

12	Kompetenzzentrum für Baumanagement Ref. K 4 – Wehrverwaltung	Postfach 10 52 61 70045 Stuttgart	/
13	BUND Herr Wilfried Vollmer	Im Mühlgarten 16 79418 Schliengen	/
14	Landesamt für Straßenwesen Baden-Württemberg	Postfach 300 180 70441 Stuttgart	24.3.14
15	Industrie- und Handelskammer Hochrhein-Bodensee	Schützenstr. 8 78462 Konstanz	03.4.14
16	DB Services Immobilien GmbH Niederlassung Karlsruhe	Bahnhofstr. 5 76137 Karlsruhe	11.4.14
17	Südwestdeutsche Verkehrs AG -SWEG-	Postfach 2010 79379 Müllheim	/
18	Markgräfler Reisen Kurt Will	Eisenbahnstraße 10 79379 Müllheim	/
19	Verwaltungsgemeinschaft Kandern/ Malsburg-Marzell	Waldeckstr.39 79400 Kandern	/
20	Stadt Neuenburg am Rhein	Rathausplatz 5 79395 Neuenburg am Rhein	/
21	Landesnaturausschutzverband Baden-Württemberg	Olgastr. 19 70183 Stuttgart	/
22	Einzelhandelsverband Südbaden e.V. Geschäftsstelle Freiburg	Eisenbahnstr. 68-70 79098 Freiburg	/
23	Hebelschule Schliengen	Schwarzwaldstr. 9 79418 Schliengen	/

24	Gemeindeverwaltung Bad Bellingen	Rheinstr. 25 79415 Bad Bellingen	19.3.14
26	Stadtverwaltung Müllheim	Bismarckstraße 3 79379 Müllheim	31.3.14
27	Gemeindeverwaltung Efringen-Kirchen	Hauptstr. 26 79588 Efringen-Kirchen	26.3.14
28	Gemeindeverwaltung Malsburg-Marzell	Rathausplatz 1 79429 Malsburg-Marzell	/
29	Stadtverwaltung Kandern	Waldeckstr. 39 79400 Kandern	18.3.14
30	Gemeindeverwaltung Auggen	Hauptstraße 28 79424 Auggen	/