

GEMEINDE EIMELDINGEN

**Lärmaktionsplan gemäß
EG-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG**

Erläuterungsbericht

Projekt-Nr. 612-2269

Juli 2020

Versions- und Revisionsbericht

Nr.	Datum	Erstellt	Geprüft	Beschreibung
1	27.04.2020	N. Sarther	A. Colloseus	Entwurf für die Offenlage
2	21.07.2020	K. Reusch	A. Colloseus	Aktualisierung nach Öffentlichkeitsbeteiligung



Ulf Meyer-Scharenberg



Alexander Colloseus

Fichtner Water & Transportation GmbH

Linnéstraße 5, 79110 Freiburg
Deutschland

Telefon: +49-761-88505-0
Fax: +49-761-88505-22
E-Mail: info@fwt.fichtner.de

Copyright © by FICHTNER WATER & TRANSPORTATION GMBH

Disclaimer

Der Inhalt dieses Dokumentes ist ausschließlich für den Auftraggeber der Fichtner Water & Transportation GmbH und andere vertraglich vereinbarte Empfänger bestimmt. Er darf nur mit Zustimmung des Auftraggebers ganz oder auszugsweise und ohne Gewähr Dritten zugänglich gemacht werden. Die Fichtner Water & Transportation GmbH haftet gegenüber Dritten nicht für die Vollständigkeit und Richtigkeit der enthaltenen Informationen.

Inhaltsverzeichnis

1. Allgemeines.....	1
2. Grundlagen.....	1
2.1 Allgemeines.....	1
2.2 Beurteilungsgrundlagen	2
2.3 Rechtlicher Rahmen.....	2
2.3.1 Allgemeines	2
2.3.2 Aufstellungsverfahren.....	3
2.3.3 Umgebungslärmrichtlinie	3
2.3.4 Lärmvorsorge	5
2.3.5 Lärmsanierung	6
2.3.6 Verkehrsrechtliche Maßnahmen.....	7
2.3.7 Schallschutz im Städtebau	8
3. Ergebnisse der Lärmkartierung.....	9
4. Analyse der Lärm- und konfliktsituation	11
4.1 Allgemeines.....	11
4.2 Ergebnisse	11
5. Maßnahmenkonzept	13
5.1 Allgemeines.....	13
5.2 Leitbild.....	14
5.3 Verkehrsrechtliche Maßnahmen.....	15
5.3.1 Allgemeines	15
5.3.2 Wirkungen / Effizienz.....	15
5.3.3 Realisierungshinweise.....	17
5.4 Passiver Lärmschutz	18

6. Maßnahmenauswahl.....	19
6.1 Allgemeines.....	19
6.2 Ganztägig Tempo 30 auf der B 3 (Hauptstraße)	19
6.2.1 Allgemeines	19
6.2.2 Verkehrsfunktion / Verlagerungen	20
6.2.3 Alternative Maßnahmen	21
6.2.4 Weitere Abwägungsaspekte.....	21
6.2.5 Ergebnis der Abwägung.....	21
6.3 Tagsüber Tempo 40 auf der B 3 (Hauptstraße).....	21
6.3.1 Allgemeines	21
6.3.2 Abwägungsaspekte.....	22
6.3.3 Ergebnis der Abwägung.....	22
6.4 Nachts Tempo 30 auf der B 3 (Hauptstraße).....	22
6.4.1 Allgemeines	22
6.4.2 Abwägungsaspekte.....	23
6.4.3 Ergebnis der Abwägung.....	23
7. Ruhige Gebiete	24
8. Öffentlichkeitsbeteiligung.....	25
8.1 Verfahren.....	25
8.2 Ergebnisse	25
9. Zusammenfassung und Empfehlungen.....	26

Tabellen

Tab. 2-1: Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV	5
Tab. 2-2: Immissionsgrenzwerte zur Lärmsanierung	6

Tab. 2-3:	Orientierungswerte der DIN 18005 [20] (Werte in Klammern für Gewerbe- und Freizeitlärm)	8
Tab. 3-1:	Verkehrsmengen	9
Tab. 3-2:	Emissionspegel der kartierten Straßenabschnitte.....	10
Tab. 4-1:	Betroffene Einwohner von Straßenverkehrslärm.....	12
Tab. 5-1:	Übersicht der Maßnahmen	16

Anlagen

Anlage 1	Kartiertes Streckenverzeichnis / zulässige Geschwindigkeiten
Anlage 2	Lärmkarten Straßenverkehr LDEN
Anlage 3	Lärmkarten Straßenverkehr LNight
Anlage 4	Lärmschwerpunkte Straßenverkehr Tag
Anlage 5	Lärmschwerpunkte Straßenverkehr Nacht
Anlage 6	Beurteilungspegel RLS-90 Tag
Anlage 7	Beurteilungspegel RLS-90 Nacht
Anlage 8	Legende Maßnahmenkonzept Straßenverkehrslärm
Anlage 9	Leitlinie 1: Lärminderung in der Stadtplanung
Anlage 10	Leitlinie 2: Schutz ruhiger Gebiete
Anlage 11	Leitlinie 3: Förderung lärmarmer Verkehrsmittel
Anlage 12	Leitlinie 4: Steuerung des Verkehrs
Anlage 13	Leitlinie 5: Baulicher Lärmschutz

Anlage 14 Abwägung der Stellungnahmen

Abkürzungen

BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BImSchV	Bundes-Immissionsschutzverordnung
dB(A)	Dezibel nach A-Bewertung (Schallpegel mit Frequenzbewertung)
DIN	Deutsches Institut für Normung e.V.
DTV	durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
EG	Europäische Gemeinschaft
EU	Europäische Union
GE	Gewerbegebiet
GG	Grundgesetz
LAP	Lärmaktionsplan
L _{DEN}	ganztägiger Beurteilungspegel nach der VBUS
L _{Night}	nächtlicher Beurteilungspegel nach der VBUS
L _r	Beurteilungspegel
L _{r, diff}	Überschreitung eines Grenz-, Richt- oder Orientierungswertes
LUBW	Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg
ÖPNV	Öffentlicher Personen-Nahverkehr
MI	Mischgebiet
RLS	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
StV	Straßenverkehr
StVO	Straßenverkehrsordnung
VBUS	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen
VLärmSchR	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes
WA	allgemeines Wohngebiet

Quellenverzeichnis

- [1] Wikipedia: Schalldruckpegel, unter: <http://de.wikipedia.org/wiki/Schalldruckpegel>, Januar 2020.
- [2] Prof. Dr. Jürgen Hellbrück: Wirkungen von Lärm auf Erleben, Verhalten und Gesundheit, Vortrag auf dem Seminar "Lärmarme Straßenbeläge", März 2010.
- [3] Weltgesundheitsorganisation: Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Union - Zusammenfassung, 2018.
- [4] Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg: Lärmaktionsplanung – Informationen für die Kommunen in Baden-Württemberg, Januar 2008.
- [5] 34. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung – 34. BImSchV), März 2006.
- [6] Der Bundesminister für Verkehr, Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, RLS-90, Ausgabe 1990.
- [7] Verordnung zur Änderung der sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) vom 18. Dezember 2014, Bundesgesetzblatt Jahrgang 2014 Teil I Nr. 61, ausgegeben zu Bonn am 23. Dezember.
- [8] Bayerisches Landesamt für Umweltschutz, Lärm - Straße und Schiene, Juli 2014.
- [9] Sommer, K.: Verkehrsbeschränkungen zum Schutz vor Lärm und Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007, Lärmbekämpfung 2/2009.
- [10] Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VlärmschR 97, Mai 1997.
- [11] Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S.367), durch Artikel 2 der Verordnung vom 15. September 2015 (BGBl. I. S. 1537) geändert.
- [12] Wissenschaftliche Dienste des Deutschen Bundestags: Sachstand Verkehrslärmschutz an Bestandsstraßen, 03.03.2016, Aktenzeichen WD 7 – 3000 – 021/16 nach BVerwG, Urteil vom 04.06.1986 – 7 C 76/84.
- [13] Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm – Lärmschutz-Richtlinien-StV, 23. November 2007.
- [14] Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: Lärmaktionsplanung in Baden-

Württemberg (Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung), Oktober 2018.

- [15] Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 15.12.2011 – 3 C 40.10.
- [16] Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 15.12.2011 – 7 A 11.10.
- [17] 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV), Juli 1991.
- [18] Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Urteil vom 17.07.2018 – 10 S 2449/17.
- [19] Umweltbundesamt: Lärm- und Klimaschutz durch Tempo 30: Stärkung der Entscheidungskompetenzen der Kommunen, April 2016.
- [20] Schallschutz im Städtebau Teil 1, Grundlagen und Hinweise für die Planung; Beiblatt zu DIN 18005 Teil 1, Mai 1987, Juli 2002.
- [21] Fichtner Water & Transportation GmbH: Umbau Knotenpunkt B 3 / K6326, Januar 2019.
- [22] RP Tübingen, Abt. 9 Landesstelle für Straßentechnik: Verkehrsmonitoring 2017: Fortschreibung für Bundesautobahnen in Baden-Württemberg, Stand: Juni 2018.
- [23] Verein Deutscher Ingenieure: VDI-Richtlinien - Emissionskennwerte von Schallquellen: Sport- und Freizeitanlagen, VDI 3770, Düsseldorf 2012.
- [24] Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: Ruhige Gebiete - Leitfaden Lärmaktionsplanung, November 2019.

1. ALLGEMEINES

Die Gemeinde Eimeldingen mit derzeit rund 2.500 Einwohnern befindet sich im vorderen Kandertal und gehört zum Landkreis Lörrach.

In Eimeldingen bzw. an das Gemeindegebiet angrenzend verlaufen mit den Bundesautobahnen 5, 98 und der Bundesstraße 3 drei klassifizierte Straßen. Aufgrund der Verkehrsbelastungen und den hieraus hervorgehenden Lärmeinwirkungen wurden die genannten Straßen in die Lärmkartierung des Landes Baden-Württemberg aufgenommen. Da hieraus wesentliche Lärmbetroffenheiten zu erkennen waren, besteht auch eine Verpflichtung zur Aufstellung eines Lärmaktionsplans. Zuständig für die Aufstellung des Lärmaktionsplans ist dabei in Baden-Württemberg die jeweils betroffene Kommune, hier also die Gemeinde Eimeldingen.

Ziel der Lärmaktionsplanung ist die Identifizierung von Lärmschwerpunkten und die Ableitung eines Maßnahmenkonzepts zur Minderung der Lärmbetroffenheiten insbesondere für Einwohner, die hohen bis sehr hohen Verkehrslärmbelastungen ausgesetzt sind.

Das Aufstellungsverfahren umfasst eine Öffentlichkeitsbeteiligung, in der Bürger und betroffene Träger öffentlicher Belange ihre Anregungen einbringen konnten.

Ein Ablaufschema der Lärmaktionsplanung kann dem Abschnitt 2.3.3 entnommen werden.

2. GRUNDLAGEN

2.1 Allgemeines

Schall bezeichnet mechanische Schwingungen und Wellen in einem elastischen Medium (z.B. Luft). Schallpegel werden üblicherweise in der Einheit dB(A) (Dezibel) dargestellt. Dabei handelt es sich um eine Hilfsgröße, die einen Schalldruckpegel in ein Verhältnis zur menschlichen Hörschwelle setzt. Durch den logarithmischen Maßstab entstehen dabei besser handhabbare Werte.

Das menschliche Gehör nimmt Frequenzen ungefähr zwischen 16 Hz und 20 KHz wahr. Die Hörschwelle liegt in Abhängigkeit von der Frequenz ungefähr bei 0 dB. Die Schmerzgrenze liegt bei ca. 130 dB. „Die Abhängigkeit von wahrgenommener Lautstärke und Schalldruckpegel ist stark frequenzabhängig. [...] Sollen Aussagen über die Wahrnehmung eines Schallereignisses gemacht werden, muss daher das Frequenzspektrum des Schalldrucks betrachtet werden.“ [1]

Durch eine frequenzabhängige Gewichtung wird der bewertete Schalldruckpegel gebildet. Üblich ist dabei die Verwendung des A-bewerteten Schallpegels (dB(A)).

Als Lärm werden Schallereignisse bezeichnet, die subjektiv als störend empfunden werden. Lärm ist also „unerwünschter Schall, der das physische, psychische und soziale Wohlbefinden der Menschen erheblich beeinträchtigen kann“. [2] Auch nach der Weltgesundheitsorganisation hat Lärm „negative Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und das Wohlbefinden und wird in zunehmendem Maße zu einem Problem.“ [3]

2.2 Beurteilungsgrundlagen

Berechnungs- und Bewertungsgrundlagen der unterschiedlichen Lärmarten (z.B. Verkehr, Gewerbe, Freizeit) werden durch entsprechende Richtlinien bzw. Verordnungen vorgegeben. Hierbei erfolgt eine sektorale Betrachtung, d.h. bei den schalltechnischen Überprüfungen sind die Lärmquellen der unterschiedlichen Lärmarten einzeln zu ermitteln und die daraus berechneten Beurteilungspegel den jeweiligen Grenz-, Richt- oder Orientierungswerten gegenüberzustellen.

Eine Aggregation mehrerer Lärmarten erfolgt in der Regel nicht. Schallquellen, die keiner Lärmart zuzuordnen sind (z.B. Naturgeräusche, Wind, Wasser etc.), werden bei den schalltechnischen Untersuchungen nicht betrachtet.

Für die schalltechnischen Berechnungen werden zunächst die Schallemissionen ermittelt oder abgeschätzt, d.h. der von einer Schallquelle ausgehende Lärm betrachtet. In Abhängigkeit der Lage, Höhe, Abschirmungen, Reflexionen etc. werden daraus die Schallimmissionen ermittelt, also der auf den jeweils maßgebenden Immissionsort (z.B. ein Wohngebäude) einwirkende Lärm bestimmt.

Mit den Zuschlägen der jeweiligen Berechnungsrichtlinien z.B. für Ruhezeiten oder bestimmte Lärmarten werden aus den Immissionen die Beurteilungspegel gebildet.

2.3 Rechtlicher Rahmen

2.3.1 Allgemeines

Zur Bewertung der Lärmsituation im Rahmen der Erstellung von Lärmkarten oder Aktionsplänen nach Umgebungs-lärmrichtlinie wurden Verfahren eingeführt, die sich von den in Deutschland weiterhin gültigen Verordnungen, Richtlinien und Normen unterscheiden. Die für Lärmaktionspläne ermittelten Immissionen sind entsprechend auch nicht unmittelbar mit den nachfolgend aufgeführten Orientierungs-, Richt- oder Grenzwerten deutscher Regelwerke zu vergleichen. Dennoch können auch diese Werte einen Beitrag zur Einordnung der Immissionen liefern. Zudem stellen die in Deutschland gültigen Regelwerke die Beurteilungsgrundlage für eine spätere Umsetzung von Einzelmaßnahmen dar.

2.3.2 Aufstellungsverfahren

Für die Aufstellung des Lärmaktionsplans ist in Baden-Württemberg die jeweils betroffene Kommune zuständig:

Gemeinde Eimeldingen
Hauptstraße 25
79591 Eimeldingen

Der Aktionsplan wird zwar durch die Gemeinde aufgestellt, die Zuständigkeit zur Umsetzung der im Aktionsplan genannten Maßnahmen, ist jedoch nicht geregelt. Maßnahmen können nur in enger Abstimmung mit dem jeweiligen Baulastträger des Verkehrswegs oder ggf. der Verkehrsbehörde realisiert werden. Eine Beteiligung der zuständigen Träger öffentlicher Belange ist entsprechend ein wichtiger Bestandteil der Aufstellung eines Lärmaktionsplans. „Im Hinblick auf die Auswahl der Maßnahmen bedeutet dies zudem, dass diese strikt am Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ausgerichtet sein müssen. Die Maßnahmen müssen demnach angemessen und erforderlich sein, um das mit dem Lärmaktionsplan verfolgte Ziel zu erreichen.“ [4]

„Nach § 47 d Abs. 3 BImSchG ist die Öffentlichkeit zu Vorschlägen für Aktionspläne zu hören und ihr rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit zu geben, an der Ausarbeitung und Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Die Ergebnisse der Mitwirkung sind zu berücksichtigen.“ [4]

2.3.3 Umgebungslärmrichtlinie

Mit dem Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005 wurde die EU-Umgebungslärmrichtlinie in deutsches Recht umgesetzt.

Die nach § 47c des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) erforderliche strategische Lärmkartierung einschließlich der Betroffenheitsanalyse für Straßen mit mehr als 3.000.000 Kfz/a (8.200 Kfz/24h) in der zweiten Stufe wurde für das Land Baden-Württemberg von der Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz (LUBW) durchgeführt.

Ebenfalls zu kartieren waren Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen/a. Diese Kartierung wird vom Eisenbahnbundesamt durchgeführt.

Auf Basis der Lärmkartierung sind nach § 47d des Bundes-Immissionsschutzgesetzes Aktionspläne zu erstellen, in denen Lärmprobleme zu untersuchen sind, die durch die Lärmquellen oberhalb der genannten Schwellenwerte verursacht werden.

Der Ablauf der Lärmaktionsplanung erfolgt in den nachstehenden Schritten:

- Analyse der Lärm- und Konfliktsituation (Lärmkartierung, Betroffenheitsanalyse etc.)
- Analyse vorhandener Planungen
- Lärmaktionsplanung (Untersuchung möglicher Minderungsmaßnahmen)
- Gesamtkonzept und Wirkungsanalysen (Kosten-Nutzen-Analysen)
- Maßnahmenkatalog
- Öffentlichkeitsbeteiligung (vergleichbar Bauleitplanungen)
- Dokumentation und Einarbeitung von Anregungen
- Beschluss der Endfassung des Aktionsplans
- Meldung des abgeschlossenen Aktionsplans

Die Berechnung erfolgt anhand der „Vorläufigen Berechnungsverfahren für Umgebungslärm“, die im Rahmen der 34. BImSchV [5] veröffentlicht wurden. Für Straßenverkehrslärm ist das Berechnungsverfahren in der VBUS vorgegeben. Die VBUS sowie die gleichzeitig veröffentlichten VBUSch (Schienenverkehrslärm), VBUF (Fluglärm) und VBUI (Industrie- und Gewerbelärm) enthalten die Berechnungsverfahren für die Lärmkartierung nach der Umgebungslärmrichtlinie. Dabei wurde eine Harmonisierung verschiedener europäischer Richtlinien angestrebt.

Das Verfahren der VBUS entspricht methodisch dem Verfahren der Richtlinien für den Lärm an Straßen (RLS 90) [6]. In einigen Bereichen gibt es jedoch deutliche Unterschiede, so dass die Ergebnisse dennoch nicht vergleichbar sind. Das betrifft z.B. die verwendeten Lärmindizes (unterschiedliche Zeiträume) oder die verwendeten Zuschläge. Die Ergebnisse der Lärmkartierung nach Umgebungslärmrichtlinie sind demnach nicht mit den in Deutschland geltenden Orientierungs- und Grenzwerten zu vergleichen, die z. B. in der 16. BImSchV, der VLärmSchR 97 oder der DIN 18005 (vgl. folgende Abschnitte) vorgegeben sind.

Die Bewertung der Lärmsituation erfolgt anhand der Lärmindizes L_{DEN} und L_{Night} . L_{DEN} umfasst den gesamten Tagesverlauf mit Zuschlägen für den Abend und die Nacht, während L_{Night} die Lärmsituation in der Nacht (22-6 Uhr) beschreibt.

Zur Bewertung der Immissionen sind bislang keine Richt- oder Grenzwerte festgelegt. Diese sollten durch die einzelnen EU-Mitgliedsstaaten vorgegeben werden. In Deutschland gibt es keine bundesweiten Richt- oder Grenzwerte, sondern teilweise unterschiedliche Empfehlungen für Auslösewerte der Bundesländer. Zudem bestehen von verschiedenen öffentlichen Institutionen und nicht-öffentlicher Organisationen Empfehlungen zur Beurteilung der Lärmimmissionen im Rahmen von Lärmaktionsplänen.

Bei der Prüfung und Auswahl von Maßnahmen sind die in Deutschland geltenden Richt- oder Grenzwerte zu beachten. Eine Realisierung von Maßnahmen wird in Abstimmung mit den Baulastträgern der jeweiligen Verkehrswege in der Regel nur möglich sein, wenn die vorgeschlagenen Maßnahmen auch den Regelungen z. B. zu Lärmsanierungs- oder verkehrsrechtlichen Maßnahmen entsprechen.

Die Methodik zur Minderung der Lärmbelastungen in Lärmaktionsplänen unterscheidet sich somit deutlich von den Regelungen z. B. zur Lärmvorsorge oder Lärmsanierung an Verkehrswegen. Anstelle einer Prüfung der Einhaltung oder Überschreitung von Grenzwerten, aus denen ggf. Ansprüche auf Lärmschutz abgeleitet werden können, wird hier, vergleichbar z. B. zu Qualitätsmanagementsystemen, ein fortlaufender Prozess in Gang gebracht, der zu einer dauerhaften Lärminderung führen soll. Dabei sind langfristige Strategien zu entwickeln und Maßnahmen nach vergleichbaren Kriterien zu prüfen. Aus der konzeptionellen Prüfung können Maßnahmen abgeleitet werden, deren Umsetzung dann über den Lärmaktionsplan bereits vorbereitet werden kann. Das betrifft insbesondere die Ausübung des Ermessens zu verkehrsrechtlichen Anordnungen aus Gründen des Lärmschutzes.

2.3.4 Lärmvorsorge

Lärmvorsorge bezeichnet Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen eines Neubaus oder einer wesentlichen Änderung von Verkehrswegen. Zur gesetzlichen Regelung dient die Verkehrslärmschutzverordnung [7].

Zur rechnerischen Erfassung des Straßenverkehrslärms dienen in Deutschland die "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90)" [6]. Mit diesen Richtlinien werden die Beurteilungspegel zur Beurteilung von Verkehrslärmimmissionen nach Verkehrslärmschutzverordnung ermittelt.

Nach Verkehrslärmschutzverordnung gelten folgende Immissionsgrenzwerte beim Neubau oder wesentlichen Änderungen von Verkehrswegen:

Tab. 2-1: Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV

Nutzungsart	Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV in dB(A)	
	Tag	Nacht
Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime,	57	47
Reine und allgemeine Wohngebiete sowie Kleinsiedlungsgebiete	59	49
Kern-, Dorf- und Mischgebiete	64	54
Gewerbegebiete	69	59

„Die Lärmbelastung durch Straßen wird heute ausschließlich berechnet. Berechnungen sind genauer, transparenter und auch wirtschaftlicher als Schallpegelmessungen zu zufälligen Zeitpunkten. Messungen unterliegen Witterungseinflüssen und Verkehrsschwankungen und das Mikrofon unterscheidet nicht ohne weiteres zwischen Hund und Auto. Künftigen Straßenlärm kann man ohnehin nicht messen.“ [8] Zudem sind Berechnungen der Lärmimmissionen besser nachzuvollziehen als Messungen. Nur in Ausnahmefällen werden z. B. zu Überprüfungszwecken Lärmmessungen durchgeführt. Die Ausführungen gelten gleichsam für Schienenverkehrslärm.

2.3.5 Lärmsanierung

Als Lärmsanierung werden Schutzmaßnahmen an bestehenden Verkehrswegen bezeichnet. „Sie wird als freiwillige Leistung nach haushaltsrechtlichen Regelungen gewährt.“ [9] Auf Lärmsanierungsmaßnahmen besteht kein Rechtsanspruch.

Lärmsanierungsmaßnahmen werden in der Regel nur an Gebäuden durchgeführt, die vor Inkrafttreten des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (01.04.1974, in den neuen Ländern 03.10.1990) errichtet wurden oder die im Geltungsbereich eines Bebauungsplans liegen, der vor diesem Zeitpunkt rechtskräftig wurde.

Die Voraussetzungen für Lärmsanierungsmaßnahmen an Bundesfernstraßen sind in den „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes“ [10] geregelt. Für Schienenwege sind der „Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“ [9] die entsprechenden Regelungen zu entnehmen.

Die Immissionsgrenzwerte für Lärmsanierungsmaßnahmen werden über eine Regelung im Bundeshaushalt vorgegeben. Derzeit liegen die Grenzwerte sowohl für die Umgebung von Straßen als auch von Schienenwegen bei folgenden Werten:

Tab. 2-2: Immissionsgrenzwerte zur Lärmsanierung

Nutzungsart	Immissionsgrenzwerte zur Lärmsanierung in dB(A)	
	Tag	Nacht
Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime, reine und allgemeine Wohngebiete sowie Kleinsiedlungsgebiete	67	57
Kern-, Dorf- und Mischgebiete	69	59
Gewerbegebiete	72	62

2.3.6 Verkehrsrechtliche Maßnahmen

Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz vor Lärm sind z.B. Maßnahmen zur Verkehrslenkung (Wegweisung, Einrichten von Einbahnstraßen etc.), Lichtzeichenregelungen (Grüne Welle, Nachtabschaltung etc.), Geschwindigkeitsbeschränkungen und Verkehrsverbote (Lkw-Fahrverbote, Beschränkung auf Anlieger etc.).

Rechtsgrundlage für Verkehrsbeschränkungen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen ist § 45, Absatz 1, Satz 2 Nr. 3 in Verbindung mit § 45 Abs. 9, Satz 2 der Straßenverkehrsordnung (StVO) [11]. Demnach können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung von Straßen auch zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen beschränken oder verbieten. Dabei kommt es „darauf an, ob 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 zumutbar ist. Somit ergibt sich auch kein gesetzgeberischer oder verordnungsrechtlicher Grenzwert, bei dessen Überschreitung eine Verpflichtung zum Einschreiten im Sinne eines rechtlichen Automatismus besteht.“ [12]

Die näheren Voraussetzungen für die Abwägung verkehrsrechtlicher Beschränkungen sind in der StVO jedoch nicht geregelt. Orientierungshilfen bieten die Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007 [13], Empfehlungen des Ministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Baden-Württemberg (vor allem der „Kooperationserlass [14]“ vom 29.10.2018,) sowie die Rechtsprechung.

„In der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist geklärt, dass, soweit es um den Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm im Sinne von § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO geht, Orientierungspunkte für eine nähere Bestimmung, wann eine Lärmzunahme ‚erheblich‘ ist, der Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV – vom 12. Juni 1990 (BGBl I S. 1036) entnommen werden können. Nach § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 16. BImSchV ist eine Lärmzunahme ‚wesentlich‘, wenn der Beurteilungspegel des Verkehrslärms um mindestens 3 dB (A) oder auf mindestens 70 dB (A) am Tage oder mindestens 60 dB (A) in der Nacht erhöht wird. Nach § 1 Abs. 2 Satz 2 16. BImSchV gilt dasselbe, wenn der Beurteilungspegel von mindestens 70 dB (A) am Tage oder 60 dB (A) in der Nacht weiter erhöht wird; dies gilt nicht in Gewerbegebieten.“ [15]

Die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV liegen für Wohngebiete mit Werten von 70 dB(A) am Tag sowie 60 dB(A) in der Nacht bei der in der höchstrichterlichen Rechtsprechung entwickelten grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle zur Abwehr einer Gesundheitsgefährdung nach Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG sowie unzumutbarer Eingriffe in das Eigentum nach Art. 14 Abs. 1 GG. (nach [16])

Die Ermessensentscheidung zu verkehrsrechtlichen Maßnahmen aus Lärmschutzgründen ist immer im Einzelfall zu beurteilen. Zur Feststellung einer Gefahrenlage sind die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV heranzuziehen [17]. Werden diese Grenzwerte „überschritten, haben die Lärmbetroffenen regelmäßig einen Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung über eine verkehrsrechtliche Maßnahme [18]“.

Ist im Einzelfall von einer Gefahrenlage auszugehen, sind im zweiten Schritt verschiedene Parameter in die Entscheidung über eine Anordnung einzustellen. Diese umfassen insbesondere die Abwägung des Ausmaßes der Lärmbetroffenheit mit dem Eingriff in die Verkehrsfunktion der Straße, die entlastenden Wirkungen der Maßnahme, potentielle Verkehrsverlagerungen in andere schutzbedürftige Bereiche, Nachteile für den ÖPNV und die Möglichkeiten für alternative Lärmschutzmaßnahmen. Auf dieser Grundlage können Verkehrsbehörden eine Entscheidung treffen, welche Anordnung im Einzelfall verhältnismäßig ist und wie diese räumlich und zeitlich auszugestalten ist.

„Für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen nach § 45 StVO, wie die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit innerorts von 50 auf 30 km/h, bedeutet dies, dass die Träger der Luftreinhalte- bzw. Lärminderungsplanung das Ermessen ausüben und die Straßenverkehrsbehörden sowohl hinsichtlich des sog. Entschließungsermessens, des „Ob“ eines Einschreitens, wie auch hinsichtlich des sog. Auswahl oder Ausübungsermessens, des „Wie“ des Einschreitens, binden.“ [19]

2.3.7 Schallschutz im Städtebau

Für die schalltechnische Beurteilung städtebaulicher Planungen kann die DIN 18005 Teil 1 - Schallschutz im Städtebau herangezogen werden. In Beiblatt 1 zur DIN 18005 sind „Orientierungswerte für die angemessene Berücksichtigung des Schallschutzes in der städtebaulichen Planung“ [20] angegeben. Die Orientierungswerte sind als Ziele des Schallschutzes für die Bauleitplanung aufzufassen und keine Grenzwerte. Die örtlichen Gegebenheiten können ein Abweichen von Orientierungswerten nach oben oder unten erfordern. In der folgenden Tabelle sind für die verschiedenen Nutzungsarten die in der DIN 18005 (Beiblatt zu Teil 1) angegebenen Orientierungswerte für den Tag (6 bis 22 Uhr) und die Nacht (22 bis 6 Uhr) aufgeführt:

Tab. 2-3: Orientierungswerte der DIN 18005 [20]
(Werte in Klammern für Gewerbe- und Freizeitlärm)

Nutzungsart	Orientierungswerte der DIN 18005 in dB(A)	
	Tag	Nacht
Reine Wohngebiete	50	40 (35)
Allgemeine Wohngebiete	55	45 (40)
Besondere Wohngebiete	60	45 (40)
Dorf- und Mischgebiete	60	50 (45)
Gewerbe- und Kerngebiete	65	55 (50)

3. ERGEBNISSE DER LÄRMKARTIERUNG

Für die Bundesstraße 3 wird als Basis für die Verkehrsmengen sowie der Schwerverkehrsanteile und die Verteilung auf die unterschiedlichen Beurteilungszeiträume eine Verkehrserhebung von Juni 2018 herangezogen [21].

Für die Bundesautobahn 5 und 98 werden die Verkehrsbelastungen aus einer nahegelegenen Zählstelle der Straßenverkehrszentrale Baden-Württemberg herangezogen [22]

Die Verkehrsdaten, die der Lärmkartierung zugrunde liegen, sind nachfolgend zusammengestellt.

Tab. 3-1: Verkehrsmengen

Straße	DTV	Kfz (in Kfz/h)			Lkw (in Kfz/h)		
	(Kfz/24h)	M _D	M _E	M _N	M _{DSV}	M _{ESV}	M _{NSV}
A 5 nördlich A 98	46.370	2.808	1.902	634	337	114	72
A 5 südlich A 98	42.400	2.567	1739	580	205	70	31
A 98	37.380	2.263	1.533	511	249	77	46
B 3 nördlich Rheinstraße	16.700	1.088	672	120	73	7	3
B 3 südlich Rheinstraße	15.880	1.092	464	115	80	5	3

Darin bedeuten:

DTV: Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke; auf alle Tage des Jahres bezogener Mittelwert der einen Straßenquerschnitt passierenden Fahrzeuge in Kfz/24h

M: Maßgebliche stündliche Verkehrsstärke in Kfz/h; gemittelte, durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke während der Zeiträume D, E und N

D: Tag (Day), Zeitraum von 6 bis 18 Uhr

E: Abend (Evening), Zeitraum von 18 bis 22 Uhr

N: Nacht (Night), Zeitraum von 22 bis 6 Uhr

SV: Schwerverkehr, Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 3,5 t

Mit den in der Tabelle aufgeführten Verkehrsbelastungen und den zulässigen Höchstgeschwindigkeiten können die Emissionspegel der kartierten Straßenabschnitte ab-

schnittsweise bestimmt werden. Die resultierenden Emissionen sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Tab. 3-2: Emissionspegel der kartierten Straßenabschnitte

Straßenabschnitt	DTV	Zulässige Höchstgeschwindigkeit (in km/h)		Emissionspegel (in dB(A))		
	(Kfz/24h)	V _{Pkw}	V _{Lkw}	L _{M,D}	L _{M,E}	L _{M,N}
A 5 nördlich A 98	46.370	120	80	73,8	71,3	67,2
A 5 südlich A 98	42.400	120	80	72,9	70,5	66,0
A 98	37.380	120	80	72,7	70,2	66,0
B 3 nördlich Rheinstraße	16.700	100	80	69,5	65,9	58,9
		50	50	65,0	59,8	53,6
		40	40	-	-	52,3
B 3 südlich Rheinstraße	15.880	70	70	65,4	58,8	53,7
		50	50	65,3	58,3	53,3
		40	40	-	-	52,1

Darin bedeuten:

L_M: Mittelungspegel der einzelnen Tagesbereiche D, E und N

Die genaue Zuordnung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten auf die Streckenabschnitte ist der **Anlage 1** zu entnehmen.

Ausgehend von den genannten Emissionspegeln wurde eine Schallausbreitungsbe-rechnung durchgeführt. Dabei werden die abschirmende Wirkung sowie Reflexionen von vorhandenen Gebäuden berücksichtigt.

Die Bewertung der Lärmsituation erfolgt anhand der Lärmindizes L_{DEN} und L_{Night}. L_{DEN} umfasst den gesamten Tagesverlauf mit Zuschlägen für den Abend und die Nacht, während L_{Night} die Lärmsituation in der Nacht (22-6 Uhr) beschreibt.

Die Ergebnisse der Kartierung liegen als Rasterlärmkarten vor. Rasterlärmkarten stellen Bereiche gleicher Immissionspegel farbig abgestuft dar. Dabei werden in 5 dB(A)-Schritten Klassen gebildet. Aus den Plänen ist somit die Ausbreitung des Schalls von der Lärmquelle in die Umgebung abzulesen. Bei dichter Bebauung wird der Schall stärker abgeschirmt als bei einer freien Schallausbreitung. Die Lärmkarten des Straßenverkehrslärms sind in der **Anlage 2** für L_{DEN} und **Anlage 3** für L_{Night} zusammenge-stellt.

In den Lärmkarten sind Pegel von 60 dB(A) am Tag bzw. 50 dB(A) in der Nacht und mehr an den Gebäuden im gesamten unmittelbaren Umfeld der kartierten Streckenabschnitte der B 3 in Eimeldingen zu erkennen.

In bebauten Bereichen ist der Einfluss durch Abschirmungen bestehender Gebäude auf den Lärmkarten deutlich zu erkennen. Die Lärmpegel nehmen in bebauten Bereichen mit zunehmendem Abstand zum Emissionsort schneller ab als in unbebauten Abschnitten, in denen sich die Bereiche hoher Pegel wesentlich weiter ausdehnen.

4. ANALYSE DER LÄRM- UND KONFLIKTSITUATION

4.1 Allgemeines

Grundsätzlich sind bei allen Lärmpegeln, die in der Lärmkartierung erfasst werden, Störungen der Einwohner durch den Verkehrslärm zu erwarten. Da städtische Bereiche immer auch ein Verkehrsaufkommen aufweisen, ist eine Unterschreitung der in der Kartierung herangezogenen Pegelbereiche kein realistisches Ziel. Zur Ableitung eines Maßnahmenkonzepts wird ein abgestuftes Vorgehen vorgeschlagen. Vordringlich sollten Maßnahmen für Lärmschwerpunkte vorgesehen werden. Ergänzend sind Strategien hinsichtlich der langfristigen Verträglichkeit der Verkehrslärmeinwirkungen mit dem Schutzbedarf der Einwohner zu entwickeln.

In der Folge sollen zur Identifizierung prioritärer Handlungsbereiche Lärmschwerpunkte identifiziert werden, an denen eine größere Zahl Einwohner von hohen Lärmpegeln betroffen ist. Als Beurteilungsschwelle hierfür kommen die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV [17] in Betracht. Für Wohngebiete liegen diese bei Beurteilungspegeln von 59 dB(A) am Tag sowie 49 dB(A) in der Nacht. Übertragen auf die Pegelklassen der Umgebungslärmkartierung werden deshalb Schwellen von 60 dB(A) bei L_{DEN} und über 50 dB(A) bei L_{Night} verwendet, ab denen eine kurzfristige Minderung der Lärmbelastung angestrebt werden soll.

4.2 Ergebnisse

In den Lärmkarten sind Pegel von über 60 dB(A) bei L_{DEN} und über 50 dB(A) bei L_{Night} durchweg im gesamten Umfeld der B 3 in Eimeldingen zu erkennen.

Anhand der „Vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm“ (VBEB) wurde eine Analyse der durch Lärm betroffenen Einwohner durchgeführt. Die ermittelten Zahlen der in den einzelnen Lärmpegelbereichen betroffenen Einwohner sind in den folgenden Tabellen zusammengestellt:

Tab. 4-1: Betroffene Einwohner von Straßenverkehrslärm

L_{DEN}		L_{Night}	
Pegelbereich in dB(A)	Belastete Einwohner	Pegelbereich in dB(A)	Belastete Einwohner
		$50 < L_{Night} = 55$	130
$55 < L_{DEN} = 60$	130	$55 < L_{Night} = 60$	80
$60 < L_{DEN} = 65$	110	$60 < L_{Night} = 65$	14
$65 < L_{DEN} = 70$	100	$65 < L_{Night} = 70$	0
$70 < L_{DEN} = 75$	26	$L_{Night} > 70$	0
$L_{DEN} > 75$	0		

Die Gesamtbetroffenenzahlen liegen insgesamt über den in der landesweiten Lärmkartierung der LUBW ermittelten Werten. Dies ist auf die höheren Verkehrsmengen der B 3 aus der Verkehrserhebung im Vergleich zu den Verkehrsmengen aus den Zählungen der Straßenverkehrszentrale Baden-Württemberg und ergänzende Angaben zu Einwohnerzahlen seitens der Gemeinde zurückzuführen.

Der Unterschied der angesetzten Verkehrsmengen zu den Zählungen der Straßenverkehrszentrale Baden-Württemberg beruht darauf, dass die Zählstelle der Straßenverkehrszentrale Im Bereich des nördlichen Ortsrandes liegt. Innerörtliche Quell-, Ziel- und Binnenverkehre werden dadurch nicht erfasst. Somit sind die dem Lärmaktionsplan zugrunde gelegten Verkehrsmengen im Hinblick auf die Ergebnisse der Zählstelle der Straßenverkehrszentrale plausibel.

Die höheren Betroffenenzahlen bei L_{Night} in der landesweiten Lärmkartierung der LUBW sind dadurch zu erklären, dass zum Zeitpunkt der Erhebung nachts noch eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zulässig war.

Für besonders von Lärm betroffene Bereiche von Eimeldingen sollten Maßnahmen zur Verbesserung der Lärmsituation geprüft werden. Um die Bereiche zu erkennen, in denen eine hohe Lärmbelastung mit einer hohen Zahl von Betroffenen zusammentrifft, wird eine Überlagerung von Lärmpegeln und Betroffenen vorgenommen. Dabei entstehen Lärmschwerpunktkarten. Darin wird die Einwohnerdichte über einem gewählten Lärmpegel dargestellt. Somit werden Bereiche erkennbar, die von hohen Lärmpegeln betroffen sind und in denen gleichzeitig mit Lärmschutzmaßnahmen möglichst viele Bewohner erreicht werden können.

Die Lärmschwerpunktkarten des Straßenverkehrslärms sind in der **Anlage 4** für den Tag (6-22 Uhr) und in **Anlage 5** für die Nacht (22-6 Uhr) dargestellt. Die Pläne wurden für Bereiche erstellt, in denen Einwohner von Wohngebieten von Pegeln über 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht bzw. in Mischgebieten von Immissionspegeln über 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht betroffen sind. Zudem wurden die Bereiche in Gewerbegebieten betrachtet, in denen Anwohner von Beurteilungspegeln über

69 dB(A) am Tag bzw. 59 dB(A) in der Nacht betroffen sind. Bei diesen Pegeln liegen die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung [23], ab denen eine Ermessensentscheidung bezüglich der Einrichtung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen getroffen werden kann (vgl. Abschnitt 2.3.6).

In Eimeldingen tritt sowohl am Tag als auch in der Nacht auf der gesamten Länge der Hauptstraße (B 3) ein Lärmschwerpunkt ab der Höhe des Gebäudes Im Entenschwumm 6 im Süden bis zur Höhe des Gebäudes Malholzweg 24 im Norden auf. Die Lärmschwerpunkte bilden sich somit in Abschnitten mit einer dichten Wohnbebauung aus. Durch die außerorts verlaufenden Bundesautobahnen 5 und 98 werden trotz hoher Fahrgeschwindigkeiten und höherer Verkehrsmengen aufgrund des größeren Abstands zur Wohnbebauung nur geringe Lärmbetroffenheiten hervorgerufen.

Zumindest für die Lärmschwerpunkte sind Lärminderungsmaßnahmen abzuleiten und die Wirkung der Maßnahmen zu prüfen.

5. MAßNAHMENKONZEPT

5.1 Allgemeines

Die langfristige Entwicklung der Lärmsituation in Eimeldingen wird durch zahlreiche Faktoren beeinflusst, auf die kommunal nur teilweise planerisch eingewirkt werden kann. So haben beispielsweise die Emissionen des einzelnen Fahrzeugs über die Motoren- und Reifen-/Fahrbahngeräusche einen deutlichen Einfluss auf die Lärmimmissionen. Dennoch erübrigt sich aufgrund der fehlenden Einflussmöglichkeit der einzelnen Kommune eine Betrachtung im Rahmen des Lärmaktionsplans.

Aufbauend auf den Ergebnissen, der in Abschnitt 4 dargestellten Analyse der Lärmsituation und einer Sichtung vorliegender Planungen, wurde ein Maßnahmenkonzept erstellt. Ziel der Maßnahmen ist eine wirksame Minderung der Lärmbelastung bei einem möglichst effizienten Mitteleinsatz.

Dabei ist darauf hinzuweisen, dass die Lärmschutzplanung bei der Neu- oder Ausbauplanung eines Verkehrsweges oder die Lärmsanierung an bestehenden Verkehrswegen einer unterschiedlichen Methodik und anderen Richtlinien unterliegt als die Aufstellung eines Lärmaktionsplans.

Für die Aufstellung eines Lärmaktionsplans werden die Lärmbetroffenheiten unabhängig von geplanten Baumaßnahmen analysiert und auf dieser Basis sinnvolle Lärmschutzmaßnahmen abgeleitet. Dafür sind keine Richt- oder Grenzwerte definiert, ab deren Überschreitung Lärmschutzmaßnahmen zu ergreifen sind. Stattdessen liegen die Ziele der Aktionsplanung in der langfristigen Verbesserung der Lärmsituation mit effizienten Mitteln.

5.2 Leitbild

Das Maßnahmenkonzept umfasst fünf Leitlinien, die bei der weiteren Entwicklung der Gemeinde berücksichtigt werden sollen, um langfristige Verbesserungen der Lärmsituation zu erreichen. Diesen Leitlinien sind dann teilweise konkrete Maßnahmen zugeordnet, die zur Umsetzung der Ziele der Leitlinien sinnvoll erscheinen. Dabei ist die Lärmbelastung zwar der Ausgangspunkt der Betrachtung, in die Entscheidung zur Realisierung der Maßnahmen sowie der Prioritäten zwischen den Maßnahmen fließen aber auch Gesichtspunkte aus anderen Bereichen ein, die in der Kurzbeschreibung der Leitlinien und Maßnahmen genannt werden. Es werden folgende Leitlinien festgelegt, die nachfolgend und in den entsprechenden Anlagen näher beschrieben sind:

- | | |
|--|-----------|
| • Leitlinie 1 Lärminderung in der Stadtplanung | Anlage 9 |
| • Leitlinie 2 Schutz ruhiger Gebiete | Anlage 10 |
| • Leitlinie 3 Förderung lärmarmen Verkehrsmittel | Anlage 11 |
| • Leitlinie 4 Steuerung des Verkehrs | Anlage 12 |
| • Leitlinie 5 Baulicher Lärmschutz | Anlage 13 |

Eine Legende, der in den Anlagen verwendeten Farben und Symbole, ist **Anlage 8** zu entnehmen. Die Kartendarstellungen beziehen sich zumeist auf den Lärmindex des gesamten Tageszeitraums (L_{DEN}), gelten aber analog auch für die Nachtsituation (L_{Night}).

Die Leitlinien sind von langfristigen Strategien zu konkreten, relativ kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen gegliedert. Die Leitlinie 1 betrifft stadtplanerische Ziele und hat meist nur langfristigen Einfluss auf die Lärmsituation. Leitlinie 2 befasst sich mit dem Schutz von ruhigen Gebieten vor einem schleichenden Anstieg der Lärmbelastung. Die Leitlinien 3 und 4 haben die modale oder räumliche Verlagerung bzw. die verträglichere Abwicklung von Verkehr zum Ziel. In Leitlinie 5 sind bauliche Maßnahmen zusammengefasst, die zu einer lokalen Minderung der Lärmbelastungen führen.

Durch eine angepasste Stadtplanung kann die Lärmbelastung durch den Straßenverkehr verringert werden. Eine Ausweisung ruhiger Gebiete bietet zudem Schutz vor einem schleichenden Anstieg der Lärmbelastung. Die Qualität solcher Ruhe- und Erholungsräume wird nicht nur über geringe Lärmpegel, sondern auch über andere Faktoren wie die Begrünung, Aussicht, Nutzbarkeit etc. definiert. Beispiele für ruhige Gebiete sind zusammenhängende Naturräume, Spaziergebiete am Ortsrand oder auch innerörtliche Erholungsräume. Durch kurze Wege in Verbindung mit einem attraktiven Angebot im Fußgänger-, Rad- und Öffentlichen Personen-Nahverkehr (ÖPNV) können Kfz-Fahrten auf lärmarme Verkehrsmittel verlagert werden. Zudem sollen bereits im Rahmen der Bebauungsplanung lärmrelevante Aspekte berücksichtigt werden.

In Leitlinie 4 „Steuerung des Verkehrs“ sind Maßnahmen zusammengefasst, die eine möglichst verträgliche Abwicklung des Straßenverkehrs bewirken sollen. Dazu zählen

beispielsweise verkehrsrechtliche Beschränkungen des Straßenverkehrs zur Minderung der Belastungen an Lärmschwerpunkten.

Die Leitlinie 5 „Baulicher Lärmschutz“ zielt auf kurz- bis mittelfristige lokale Verbesserungen ab. Dabei können sowohl Einzelmaßnahmen an stark belasteten Hauptverkehrsstraßen als auch die langfristige Verbesserung des Straßennetzes hinsichtlich lärmoptimierter Fahrbahndeckschichten bei einem wirtschaftlichen Mitteleinsatz einen Beitrag zur Minderung der Lärmbelastungen leisten.

5.3 Verkehrsrechtliche Maßnahmen

5.3.1 Allgemeines

Im Rahmen der vierten Leitlinie des Maßnahmenkonzepts wurden 3 Maßnahmen in einer Wirkungsanalyse geprüft. Für andere Leitlinien und Maßnahmen ist aufgrund der nicht vorhandenen räumlichen Zuordnung kein rechnerischer Nachweis der Wirkung möglich. Aus den jeweiligen Beschreibungen der Maßnahmen der vierten Leitlinie in **Anlage 12** können die möglichen Wirkungen und Kosten entnommen werden. Für die fünfte Leitlinie wurden vorerst keine konkreten Maßnahmen geprüft, da keine realistisch in den nächsten Jahren umsetzbare Maßnahme zur Verfügung steht.

Für die Wirkungsanalyse wurden Berechnungen der Immissionen sowohl ohne als auch mit Berücksichtigung der jeweiligen Maßnahme durchgeführt sowie die Differenzen der Pegel gebildet. Diese sind in den Anlagen in Form einer Differenzlärmkarte grafisch dargestellt.

Die Höhe der Pegel und die Anzahl der davon betroffenen Personen wurden ebenfalls ohne und unter Berücksichtigung der jeweiligen Maßnahme in Diagrammen gegenübergestellt. Diese Diagramme geben einen weiteren Hinweis zur Wirksamkeit der Maßnahme und sind auf den jeweiligen Maßnahmenblättern in den **Anlagen 12** und **13** dargestellt.

Anhand von Erfahrungswerten erfolgte zudem eine Abschätzung der Kosten der Maßnahmen. Die Abschätzung enthält nur einmalige Investitionskosten, nicht jedoch die langfristigen Wartungs- und Betriebskosten sowie z.B. Einnahmen aus Geschwindigkeitsüberwachungen.

5.3.2 Wirkungen / Effizienz

Die folgende Tabelle gibt eine Übersicht der zu erwartenden Wirkungen und Kosten der untersuchten Maßnahmen und eine Einschätzung der Kosteneffizienz. Die Wirkungen der Maßnahmen wurden für die Lärmindizes L_{DEN} und L_{Night} ermittelt.

Der Vergleich der Kosten und Wirkungen der Maßnahmen erfolgt anhand der Betroffenenzahlen der einzelnen Lärmpegel. Der in Tabelle 5-1 aufgeführte Kosten-Wirkungs-

Quotient gibt einen Anhaltswert für die Investitionskosten in €, die für eine Pegelminde-
rung um 1 dB(A) pro Einwohner oberhalb der Immissionspegel von 55 dB(A) bei L_{DEN}
eingesetzt werden müsste. Je höher der Quotient, umso mehr Geld müsste für die
gleiche Verbesserung der Lärmbelastungen ausgegeben werden. Berücksichtigt
wurden dabei nur betroffene Einwohner im Umfeld der untersuchten Maßnahmen. Dies
ist auch dadurch bedingt, dass die Wirkung einer lärm mindernden Maßnahme in grö-
ßeren Entfernungen durch andere Lärmquellen so überlagert wird, dass keine oder nur
eine gering wahrnehmbare Entlastung entsteht.

Ausgangsbasis des Vergleichs der Wirkungen ist jeweils die heute bestehende, in der
Lärmkartierung berücksichtigte Situation mit einer innerorts tags auf 50 km/h und
nachts auf 40 km/h beschränkten Höchstgeschwindigkeit.

Tab. 5-1: Übersicht der Maßnahmen

Maßnahme	Pegel- minderung (in dB(A))	Kosten (in t€)	Betroffene $L_{DEN}>60$ dB(A) / $L_{Night}>50$ dB(A) (in Einw.)			Kosten- Nutzen €/ (E.*dB)
			ohne M.	mit Maß.	Diff.	
Ganztägig Tempo 30 innerorts / Tempo 50 an An- schlussstelle (siehe Anlage 12.3)	2,4/1,2 2,4	7	216/205	188/184	-28/-21	12
Ganztägig Tempo 40 innerorts / Tempo 50 an An- schlussstelle (siehe Anlage 12.4)	1,2 2,4	7	216/205	201/199	-15/-6	25
Nachts Tempo 30 innerorts / Tempo 50 an An- schlussstelle (siehe Anlage 12.5)	2,4 2,4	7	216/205	210/184	-6/-21	69

Alle innerörtlichen Geschwindigkeitsbeschränkungen (30 / 40 / 30 nachts) beziehen
sich auf denselben Streckenabschnitt der B 3. Der Abschnitt ist den angegebenen An-
lagen zu entnehmen. Die Länge des Abschnitts basiert dabei auf den Ergebnissen der
Analyse der Lärmsituation sowohl auf Grundlage der Umgebungslärmrichtlinie (Anlage
2 und 3) als auch den Berechnungen auf den deutschen Ermittlungsgrundlagen (Anla-
gen 4 bis 7).

In allen Varianten der Beschränkung wird eine Beschränkung der Höchstgeschwindig-
keit im Bereich der westlichen Rampe der Anschlussstelle Eimeldingen der A 98 auf 50
km/h ergänzend berücksichtigt. Dort ist von einer Unfallhäufungsstelle auszugehen,
sodass neben der Minderung der Lärmbelastung für Anwohner entlang des Abschnitts

vor allem auch eine Gefahrenlage im Hinblick auf die Verkehrssicherheit besteht und der Handlungsbedarf damit doppelt begründet ist.

Der Kostenansatz für Geschwindigkeitsbegrenzungen geht vereinfachend davon aus, dass ein Betrag von 500 € pro aufzustellendem Schild anfallen wird. Potentielle stationäre Geschwindigkeitsmessanlagen erscheinen sinnvoll, liegen aber in der Zuständigkeit der Verkehrsbehörde. Zudem sind die Kosten und Einnahmen im Einzelfall nicht vorab abschätzbar.

Auch mobile Geschwindigkeitsmessungen sind insbesondere im Zeitraum nach Einführung einer Geschwindigkeitsbeschränkung sinnvoll. Für die Entscheidung maßgebende Kosten sind hieraus aber nicht zu erwarten.

5.3.3 Realisierungshinweise

Lärmkartierungen für Lärmaktionspläne beruhen auf der europäischen Richtlinie VBUS. Die Ermessensausübung zur Anordnung verkehrsrechtlicher Beschränkungen erfolgt nach nationalem Recht. Daher hat die Berechnung nach den Vorgaben der RLS-90 zu erfolgen, weshalb ergänzend Gebäudelärmkarten auf Basis der RLS-90 für die untersuchten Maßnahmenbereiche erstellt (**Anlagen 6.1 bis 7.4**) wurden.

Dabei werden, entsprechend der in Deutschland vorgeschriebenen Berechnungsmethodik, die Tageszeitbereiche Tag (6-22 Uhr) und Nacht (22-6 Uhr) unterschieden. Damit steht die Berechnung im Gegensatz zur Methodik der Umgebungs-lärmrichtlinie, in der die Tageszeitbereiche „day“ (6-18 Uhr), „evening“ (18-22 Uhr) und „night“ (22-6 Uhr) unterschieden werden. Die in Deutschland gültigen Regelwerke stellen letztlich die Beurteilungsgrundlage für eine spätere Umsetzung von Einzelmaßnahmen dar.

Die Ergebnisse in den **Anlagen 6.1 bis 7.4** als Gesamtübersichten bestätigen, dass tags bzw. nachts vielfach hohe Lärmbelastungen oberhalb der ermessensrelevanten Schwelle der Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (vgl. Tab. 2-1) bestehen. An vereinzelt Gebäuden werden auch Beurteilungspegel von 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht erreicht bzw. überschritten. Insgesamt fallen die Lärmbetroffenheiten in der Nacht, trotz der schon bestehenden Beschränkung auf 40 km/h, in Relation zu den nächtlichen Richtwerten vergleichbar aus wie am Tag. Hohe bis sehr hohe Beurteilungspegel lassen sich in Eimeldingen auf der gesamten Länge der B 3 ausmachen.

Zudem wird entlang der untersuchten Maßnahmenbereiche am Tag bzw. in der Nacht an sehr vielen Gebäuden in der ersten Gebäudereihe Pegel erreicht, die über der Zumutbarkeitsschwelle nach der Verkehrslärmschutzverordnung (in Wohngebieten 59 dB(A) tags, 49 dB(A) nachts, in Mischgebieten 64 dB(A) tags bzw. 54 dB(A) nachts und in Gewerbegebieten 69 dB(A) tags bzw. 59 dB(A) nachts) liegen.

In den Karten werden die höchsten Beurteilungspegel über alle Stockwerke ausgegeben. Zur besseren Übersicht werden nur Pegel ausgegeben, die über den Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV für die jeweilige Gebietsnutzung (Wohn-, Misch- und

Gewerbegebiete) liegen. Diese sind als Einzelpegel an den Fassaden dargestellt. Aus den Ergebnissen ist zu erkennen, dass für viele Anwohner der untersuchten Straßen eine sehr hohe Lärmbelastung besteht, die aus fachlicher Sicht als Gefährdung der Anwohner einzustufen ist. Im Sinne von § 45 Abs. 9, Satz 2 der StVO ist zumindest abschnittsweise von einer Gefahrenlage auszugehen, die eine verkehrsrechtliche Beschränkung nach § 45 Abs. 1, Satz 2, Nr. 3 der StVO rechtfertigt.

Grundsätzlich sind im gesamten Straßenverkehrsnetz einheitliche Regelungen sinnvoll, auch in Bezug auf bestehende Geschwindigkeitsbeschränkungen. So wird eine Nachvollziehbarkeit der Regelungen durch den Verkehrsteilnehmer erreicht.

Aufgrund der vergleichsweise geringen Kosten, ergibt sich bei verkehrsrechtlichen Maßnahmen (Geschwindigkeitsbegrenzungen) durchweg eine gute Kosteneffizienz.

5.4 Passiver Lärmschutz

Als ergänzende Lärmsanierungsmaßnahme kommen auch passive Lärmschutzmaßnahmen an betroffenen Gebäuden in Betracht.

Als passiver Lärmschutz werden Maßnahmen an betroffenen Gebäuden bezeichnet. Dabei wird die Schalldämmung der Außenbauteile (meist die Fenster) eines Gebäudes an die einwirkenden Lärmbelastungen angepasst. Somit können nur die Innenbereiche vor Lärm geschützt werden. Auf Freiflächen oder Balkone haben passive Lärmschutzmaßnahmen keinen Einfluss. Daher wird passiver Lärmschutz im Vergleich zu Maßnahmen an der Quelle oder auf dem Ausbreitungsweg als nachrangig betrachtet. Nur wenn sich durch andere Maßnahmen unter wirtschaftlichen und städtebaulichen Gesichtspunkten kein den Belastungen angemessener Lärmschutz erzielen lässt, werden passive Maßnahmen eingesetzt.

Hierbei ist auch auf die rechtlichen Grundlagen zu Lärmsanierungsmaßnahmen in Abschnitt 2.3.5 hinzuweisen. Zudem können weitere Informationen zu passivem Lärmschutz der **Anlage 13.3** entnommen werden.

Eine Voraussetzung zur Durchführung von Lärmsanierungsmaßnahmen ist die Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte. Eine Übersicht der Gebäude mit hohen Beurteilungspegeln, die oftmals über den Lärmsanierungsgrenzwerten liegen, kann den Gebäudelärmkarten in den **Anlagen 6.1 bis 7.4** entnommen werden.

Bei passiven Lärmschutzmaßnahmen ist aufgrund der fehlenden Datengrundlage (z. B. die Kosten für passiven Lärmschutz an den betroffenen Gebäuden) keine Berechnung der Kosteneffizienz möglich. Zudem ist eine Vergleichbarkeit mit aktiven Lärmschutzmaßnahmen nicht gegeben, da bei passivem Lärmschutz nur die Innenbereiche von Gebäuden entlastet werden. Als ergänzende Maßnahme ist passiver Lärmschutz jedoch grundsätzlich zu empfehlen.

6. MAßNAHMENAUSWAHL

6.1 Allgemeines

Bei der Auswahl geeigneter Lärmschutzmaßnahmen sind je nach Einzelfall neben den Belangen der lärm betroffenen Anwohner unter anderem auch städtebauliche Aspekte, die Wirtschaftlichkeit, die Belange des fließenden Verkehrs, Auswirkungen auf den ÖPNV, Verlagerungseffekte und Auswirkungen auf Fußgänger und Radfahrer zu berücksichtigen.

Um verkehrsrechtliche Maßnahmen rechtssicher in den Lärmaktionsplan aufnehmen zu können, werden die für die Ermessensentscheidung maßgebenden Aspekte im Folgenden im Rahmen einer Maßnahmenabwägung berücksichtigt. Auch zu baulichen Maßnahmen werden Hinweise zur Realisierung zusammengefasst, auch wenn hierzu keine bindende Entscheidung über den Lärmaktionsplan getroffen werden kann. Die Effizienz der geprüften Maßnahmen kann zudem Tab. 5-1 entnommen werden.

6.2 Ganztägig Tempo 30 auf der B 3 (Hauptstraße)

6.2.1 Allgemeines

Der Abschnitt der Hauptstraße, auf dem die Einführung einer ganztägigen Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h untersucht wird, erstreckt sich ab der Höhe des Gebäudes Im Entenschwumm 6 bis zur Höhe des Gebäudes Malzholzweg 24 über eine Länge von ca. 1,3 km.

Zudem wird ab der Höhe des Gebäudes Im Entenschwumm 6 bis zur Höhe der Überführung der A 98 eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 auf 50 km/h empfohlen. Diese Beschränkung resultiert vor allem aus einer Gefahrenlage im Hinblick auf die Verkehrssicherheit. Im Bereich der westlichen Rampe der Anschlussstelle Eimeldingen der A 98 ist es nach Angaben der Verkehrspolizei Freiburg in den letzten Jahren zu 14 Unfällen mit Verletzten und einem Schwerverletzten gekommen, sodass von einer Gefahrenlage auszugehen ist. Eine verkehrsrechtliche Anordnung würde demnach vor allem einer Verbesserung der Verkehrssicherheit dienen, gleichzeitig aber auch eine Entlastung der Lärmbelastungen der Anwohner entlang des Streckenabschnitts erzielen.

Auf dem beschriebenen Abschnitt der Hauptstraße werden an einem Großteil der Gebäude die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für allgemeine Wohngebiete von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht bzw. für Mischgebiete von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht überschritten. Aufgrund der sowohl am Tag als auch in der Nacht hohen Lärmbetroffenheit im Umfeld der Hauptstraße erscheint eine durchgehende Geschwindigkeitsbeschränkung sinnvoll.

Bei einer ganztägigen Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten auf 30 km/h wird am Tag (6 bis 22 Uhr) eine Minderung der Geräuschemissionen um 2,4 dB(A) und in der Nacht (22 bis 6 Uhr) aufgrund der schon bestehenden Beschränkung auf 40 km/h eine Minderung von 1,2 dB(A) erreicht. Dementsprechend sinken auch die Lärmbelastungen an den angrenzenden Gebäuden merklich um 2,4 bzw. 1,2 dB(A).

Die Anzahl von Betroffenen hoher Lärmpegel (über 60 dB(A) bei L_{DEN}) kann von 216 auf 188 Personen bzw. von Pegeln über 50 dB(A) bei L_{Night} von 205 auf 184 Personen reduziert werden. Insgesamt würden etwa 570 Anwohner der Hauptstraße von einer Reduzierung der Beurteilungspegel profitieren, auch wenn die aktuelle Lärmbelastung leicht unter den genannten Schwellen liegt.

6.2.2 Verkehrsfunktion / Verlagerungen

Aufgrund der Verringerung der Geschwindigkeit von 50 bzw. 40 auf 30 km/h würde sich auf der Hauptstraße eine rechnerische Fahrzeitverlängerung von maximal 62 Sekunden ergeben. Die Fahrzeitverlängerung, die sich durch die Reduzierung der Geschwindigkeit von 70 auf 50 km/h ergibt, wird dabei nicht berücksichtigt. Der im Kooperationserlass genannte Wert von 30 Sekunden, bis zu dem eine Verlängerung der Fahrtzeit als nicht ausschlaggebend erachtet werden kann, wird durch die Geschwindigkeitsbeschränkung auf der Hauptstraße überschritten. Die Relevanzschwelle von 30 Sekunden ist jedoch nicht schematisch anzuwenden.

In der realen Umsetzung ist von einer deutlich geringeren Erhöhung der mittleren Reisezeit auszugehen. Dies ist dadurch begründet, dass durch Störungen im Verkehrsablauf z.B. durch ein- und abbiegende Fahrzeuge, ein- und ausparkende Fahrzeuge, Fußgängerquerungen etc. die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit auch heute nicht durchweg bei 50 bzw. 40 km/h liegt. Die Schwankungen der Geschwindigkeiten über den Streckenzug werden heute groß sein und durch eine Geschwindigkeitsreduzierung gemindert; der Verkehr also verstetigt.

Durch die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 bzw. 40 auf 30 km/h ist aufgrund der Verlängerung der Reisezeit mit geringen Verlagerungseffekten zu rechnen. Fahrbeziehungen in Nord-Süd-Richtung steht insbesondere die A 5 zur Verfügung, deren Nutzung für die Gesamtbetroffenheit sicher vorteilhaft wäre. Für einzelne Fahrbeziehungen ist auch eine Umfahrung der B 3 über Binzen denkbar. In bzw. aus Richtung Märkt kommt auch eine Nutzung der Nordwestumfahrung Haltingen in Betracht.

Aufgrund der mangelnden Attraktivität der Alternativrouten ist davon auszugehen, dass die eher moderate Verlängerung der Reisezeit durch Eimeldingen nur geringe Verlagerungseffekte nach sich ziehen werden.

6.2.3 Alternative Maßnahmen

Eine bauliche Umfahrung der Strecke ist in absehbarer Zeit nicht realisierbar und alternative Verkehrsführungen nur für manche Verkehrsbeziehungen, wie oben genannt, denkbar. Hierdurch ist jeweils keine ausreichende Entlastung der Anwohner erreichbar.

Anstehende bauliche Maßnahmen zur Lärminderung sind auf den genannten Abschnitten der Hauptstraße nicht bekannt. Eine Lärmschutzwand stellt für die innerörtliche Situation der Hauptstraße keine realistische Option dar.

6.2.4 Weitere Abwägungsaspekte

Im Rahmen der Offenlage wurden keine konkreten, wesentlichen Auswirkungen auf den ÖPNV vorgebracht. Da keine Koordinierung von Signalanlagen vorhanden ist, besteht hieran ebenso kein Anpassungsbedarf.

Sowohl für Fußgänger als auch für den Radverkehr sind die Auswirkungen durch eine ganztägige Reduzierung der Geschwindigkeit als grundsätzlich positiv einzuschätzen, da das Risiko von Unfällen bei niedrigeren Geschwindigkeiten geringer ist und Straßenquerungen für Fußgänger einfacher werden.

Wie oben schon aufgeführt, sind durch die Beschränkung im Bereich der Anschlussstelle Vorteile für eine bestehende Unfallhäufungsstelle beabsichtigt und zu erwarten.

Hinsichtlich der Effizienz der Maßnahme ist zu ergänzen, dass durch die Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen bei vergleichsweise geringen Kosten kurzfristig eine Lärminderung für betroffene Anwohner erreicht werden kann.

6.2.5 Ergebnis der Abwägung

Die Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit würde eine spürbare Entlastung der Anwohner bewirken. Wesentliche negative Aspekte sind nicht zu erwarten.

Insgesamt wird im Hinblick auf die Vorteile dieser Maßnahme für die Lärmsituation und die Verkehrssicherheit diese Maßnahme zur prioritären Umsetzung empfohlen und Bestandteil des Lärmaktionsplans.

6.3 Tagsüber Tempo 40 auf der B 3 (Hauptstraße)

6.3.1 Allgemeines

Die Maßnahme Tempo 40 ganztägig ist als Alternative zur oben dargestellten Maßnahme einer Beschränkung auf 30 km/h zu betrachten. Der Maßnahmenbereich ist in beiden Fällen gleich. Auch die Ergänzung einer Beschränkung im Bereich der An-

schlussstelle der A 98 ist hierbei in gleicher Art vorgesehen. Die weiteren Ausführungen werden daher nicht erneut in vollem Umfang wie bei der Beschränkung auf 30 km/h zusammengestellt. Nachfolgend sind damit nur die Unterschiede zu Tempo 30 ganztägig zusammengefasst.

6.3.2 Abwägungsaspekte

Die Wirkung einer ganztägigen Beschränkung auf 40 km/h würde sich nur in der Tageszeit ergeben, da nachts bereits 40 km/h gelten. Allerdings ergäbe sich durch eine räumliche Ausweitung auch nachts eine Minderung der Lärmbetroffenheiten. Die Höhe der Minderung am Tag liegt mit 1,2 dB(A) in einem gerade wahrnehmbaren Bereich.

Die Anzahl von Betroffenen hoher Lärmpegel (über 60 dB(A) bei L_{DEN}) kann von 215 auf 201 Personen bzw. von Pegeln über 50 dB(A) bei L_{Night} von 205 auf 199 Personen reduziert werden.

Aufgrund der Verringerung der Geschwindigkeit von 50 auf 40 km/h würde sich auf der Hauptstraße eine rechnerische Fahrzeitverlängerung von maximal 23 Sekunden ergeben. Der im Kooperationserlass genannte Wert von 30 Sekunden, bis zu dem eine Verlängerung der Fahrzeit als nicht ausschlaggebend erachtet werden kann, wird somit eingehalten.

6.3.3 Ergebnis der Abwägung

Auch durch eine Beschränkung auf 40 km/h würden sich eine leichte Entlastung der Anwohner der Hauptstraße und eine Verstetigung des Verkehrsflusses einstellen. Beide Effekte sind aber geringer als bei Tempo 30. Wesentliche negative Aspekte wären nicht zu erwarten.

Insgesamt würde die Beschränkung auf 40 km/h zwar Vorteile im Vergleich zur bisherigen Situation bieten, im Vergleich zu einer Anordnung von Tempo 30, erscheint aber die stärkere Beschränkung sinnvoller. Insbesondere für die im Hinblick auf gesundheitliche Auswirkungen maßgebende Nachtzeit würde die Maßnahme weitgehend keinen Effekt haben. Diese Maßnahme wird somit nicht zur Umsetzung empfohlen.

6.4 Nachts Tempo 30 auf der B 3 (Hauptstraße)

6.4.1 Allgemeines

Auch diese Maßnahme ist als Alternative zu den anderen Ausprägungen von Geschwindigkeitsbeschränkungen zu betrachten. Auch hier konzentrieren sich die nachfolgenden Beschreibungen der Abwägungsaspekte auf Unterschiede zu den beiden anderen Varianten.

6.4.2 Abwägungsaspekte

Bei einer nächtlichen Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten auf 30 km/h wird am Tag (6 bis 22 Uhr) keine Minderung der Geräuschemissionen erreicht. In der Nacht (22 bis 6 Uhr) wird eine Minderung um 1,2 dB(A) erreicht. Dementsprechend sinken auch die Lärmbelastungen an den angrenzenden Gebäuden gerade wahrnehmbar um 1,2 dB(A).

Die Anzahl von Betroffenen hoher Lärmpegel (über 60 dB(A) bei L_{DEN}) kann von 216 auf 210 Personen bzw. von Pegeln über 50 dB(A) bei L_{Night} von 205 auf 184 Personen reduziert werden.

Aufgrund der Verringerung der Geschwindigkeit von 40 auf 30 km/h würde sich auf der Hauptstraße nachts eine rechnerische Fahrzeitverlängerung von maximal 45 Sekunden ergeben. Der im Kooperationserlass genannte Wert von 30 Sekunden wird auch bei dieser Maßnahme nicht überschritten. Zudem wäre aufgrund der nachts geringeren Verkehrsmengen im gesamten Netz und den für die meisten Fahrbeziehungen wenig attraktiven Alternativrouten nur von geringen Verkehrsverlagerungen auszugehen.

Da hierbei die Reisezeit am Tag nicht beeinflusst würde, wären bei dieser Maßnahme keine Auswirkungen auf den ÖPNV zu erwarten.

Allerdings würden auch keine Vorteile für den Fußgänger- und Radverkehr entstehen, da diese weit überwiegend am Tag abgewickelt werden. Auch hinsichtlich der Verkehrssicherheit ist diese Maßnahme nachteilig gegenüber der ganztägigen Beschränkung auf 30 km/h. Im Vergleich zur ganztägigen Beschränkung auf 40 km/h müsste das Unfallgeschehen genauer untersucht werden. Hierzu ist keine Aussage möglich.

6.4.3 Ergebnis der Abwägung

Auch durch eine nächtliche Beschränkung auf 30 km/h würde sich eine leichte Entlastung der Anwohner der Hauptstraße einstellen. Der Rückgang der Lärmbetroffenheiten ist aber spürbar geringer als bei einer durchgehenden Beschränkung auf 30 km/h.

Zudem wäre die Maßnahme mit weniger positiven Effekten (Vorteile Fußgänger, Radfahrer, Verkehrssicherheit) verbunden.

Insgesamt würde die nächtliche Beschränkung auf 30 km/h somit zwar Vorteile im Vergleich zur bisherigen Situation bieten, im Vergleich zu einer Anordnung von ganztägig Tempo 30, erscheint aber die durchgehende Beschränkung sinnvoller. Eine nächtliche Beschränkung auf 30 km/h wird somit nicht zur Aufnahme in den Lärmaktionsplan empfohlen.

7. RUHIGE GEBIETE

Neben dem Schutz der Bewohner besonders lärmbelasteter Bereiche, besteht ein weiteres Ziel der Umgebungslärmrichtlinie im Schutz ruhiger Gebiete. Städte und Gemeinden haben die Möglichkeit mit Hilfe der Lärmaktionsplanung ruhige Gebiete vor einer Zunahme der Lärmbelastung aktuell noch ruhiger Gebiete entgegenzuwirken. Zum aktuellen Zeitpunkt besteht in Deutschland keine eindeutige Definition, die zur Identifikation von ruhigen Gebieten herangezogen werden kann. Das Ministerium für Verkehr in Baden-Württemberg hat Ende 2019 einen Leitfaden [24] herausgebracht.

Es können zum einen bereits ruhige Gebiete vor Lärmbelastungen geschützt werden oder neue ruhige Gebiete geschaffen werden. Ziel ist es, diese Bereiche als "Ruheoasen" in der relativ lauten städtischen Umgebung langfristig zu erhalten.

„Je nach Größe, Lage und Struktur der Gemeinde kommen ganz unterschiedliche Typen von ruhigen Gebieten in Frage“ [24]. Die Qualität solcher Ruhe- und Erholungsräume wird zumeist nicht ausschließlich über niedrige Lärmpegel, sondern über andere Faktoren wie die Begrünung oder die Aussicht und vorhandene Sitzgelegenheiten bewertet.

Bei der Festlegung ruhiger Gebiete in der Lärmaktionsplanung besteht zunächst keine Verpflichtung für weitere Schutzmaßnahmen. „Jedoch ist die Festlegung bei nachfolgenden Planungen der Gemeinde selbst sowie bei heranrückenden Planungen und Vorhaben anderer Akteure“... „als abwägungserheblicher Belang nach dem jeweils einschlägigen planungsrechtlichen Abwägungsgebot zu berücksichtigen und entfaltet so Außenwirkung“ [24].

In Eimeldingen ist die Ausweisung eines ruhigen Gebiets vorgesehen. Das Waldgebiet südlich der Rheintalstraße befindet sich am südwestlichen Rand der Gemarkung der Gemeinde Eimeldingen. Die räumliche Abgrenzung ist der **Anlage 10** zu entnehmen.

Bereits heute wird das Gebiet von Einwohnern als Naherholungsgebiet genutzt und soll durch die Festsetzung vor einer Zunahme an Lärmeinwirkungen geschützt werden. Zudem soll durch die Maßnahme die Naherholung gestärkt und die Attraktivität der Kommune als Wohn- und Freizeitstandort sichergestellt werden.

Geplante Vorhaben die einer tatsächlichen Nutzung als ruhiges Gebiet entgegenstehen, sind nicht bekannt.

8. ÖFFENTLICHKEITSBETEILIGUNG

8.1 Verfahren

Mit dem Entwurf des Lärmaktionsplans (Stand April 2020) wurde die Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Träger öffentlicher Belange in Anlehnung an das bei Bauleitplanverfahren übliche Vorgehen durchgeführt.

Neben der Möglichkeit zur schriftlichen Stellungnahme wurden den Bürgern die Ergebnisse auch in einer öffentlichen Gemeinderatsitzung vorgestellt.

Die Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden in der hier vorliegenden Fassung des Lärmaktionsplans berücksichtigt. Wesentliche Aspekte der Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung sind nachfolgend zusammengefasst.

8.2 Ergebnisse

Aus der Öffentlichkeitsbeteiligung gingen keine inhaltlichen oder die Maßnahmen betreffenden Änderungen hervor. Jedoch konnten im Zuge der Beteiligung einzelne Abwägungsaspekte konkretisiert werden.

In den eingegangenen Stellungnahmen der Bürger war zum Teil der Wunsch nach einer Ausweitung der Maßnahmen erkennbar. Da der Lärmaktionsplan nur einen definierten Umfang betrifft (vgl. Punkt 2.3.3), konnten diese Anregungen nicht berücksichtigt werden. Die übrigen Hinweise werden, je nach Situation, an die jeweils zuständigen Stellen weitergeleitet. Daneben wurde mehrfach auf eine Absenkung der Geschwindigkeiten im Straßenverkehr (durch Beschränkungen und Überwachungen) hingewiesen. Dies deckt sich im Wesentlichen mit den Empfehlungen des Lärmaktionsplans.

Die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange wurden gesichtet und die enthaltenen Hinweise zur Kenntnis genommen. In der Abwägung der vorgebrachten Punkte mit den Zielen der Lärmaktionsplanung werden weiterhin die bisher im Lärmaktionsplan enthaltenen Maßnahmen zum Schutz der Einwohner durch die Gemeinde angestrebt.

Der Lärmaktionsplan wird in Folge der Durchführung der Öffentlichkeitsbeteiligung somit nicht verändert.

9. ZUSAMMENFASSUNG UND EMPFEHLUNGEN

Auf der Basis der Lärmkartierungen des Straßenverkehrs durch die Landesanstalt für Umwelt (LUBW) wurde für die Gemeinde Eimeldingen eine Analyse der Lärm- und Konfliktsituation durchgeführt. Dabei wurden entsprechend den Vorgaben der Umgebungs-lärmrichtlinie die A 5, A 98 sowie die B 3 betrachtet.

Bei der **Analyse** der Lärmsituation treten entlang der B 3 nahezu auf der gesamten Länge Lärmschwerpunkte auf. Trotz der schon bestehenden Beschränkung auf 40 km/h nachts sind sehr hohe Lärmbelastungen zu erkennen, die einen Handlungsbedarf aufzeigen.

Ausgehend von den Ergebnissen der Lärmanalyse wurden Leitlinien und Maßnahmen zur Minderung des Verkehrslärms abgeleitet und schalltechnisch untersucht. Das **Maßnahmenkonzept** zum Straßenverkehr ist in den Anlagen 8 bis 13 sowie zusammenfassend in Abschnitt 5 des Berichts beschrieben.

Das Konzept umfasst fünf Leitlinien für die langfristige städtebauliche und verkehrsplannerische Entwicklung der Stadt. Lokal unmittelbar spürbare Verbesserungen der Lärmsituation werden über Einzelmaßnahmen der vierten Leitlinie „Steuerung des Verkehrs“ angestrebt. Hierbei erscheint aufgrund fehlender Alternativen die Anordnung einer weitergehenden Geschwindigkeitsbeschränkung als sinnvolle und kurzfristig umsetzbare Minderungsmaßnahme.

Eine solche verkehrsrechtliche Beschränkung aus Gründen des Lärmschutzes auf klassifizierten Straßen ist an hohe rechtliche Voraussetzungen gebunden. Auch wenn die Grundvoraussetzungen für eine Beschränkung gegeben sind, ist in jedem Einzelfall eine Abwägung der Vor- und Nachteile der Beschränkung vorzunehmen.

In der Prüfung der Varianten einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf der B 3 wird aus fachlicher Sicht auf Grundlage der ermittelten Abwägungsaspekte eine durchgehende Beschränkung auf 30 km/h ab der Höhe des Gebäudes Im Entenschwumm 6 bis zur Höhe des Gebäudes Malzholzweg 24 über eine Länge von ca. 1,3 km empfohlen.

Aus Gründen der Verkehrssicherheit wird ergänzend eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Bereich der westlichen Rampe der Anschlussstelle Eimeldingen der A 98 bis zur Brücke der Autobahn über die B 3 auf 50 km/h empfohlen.

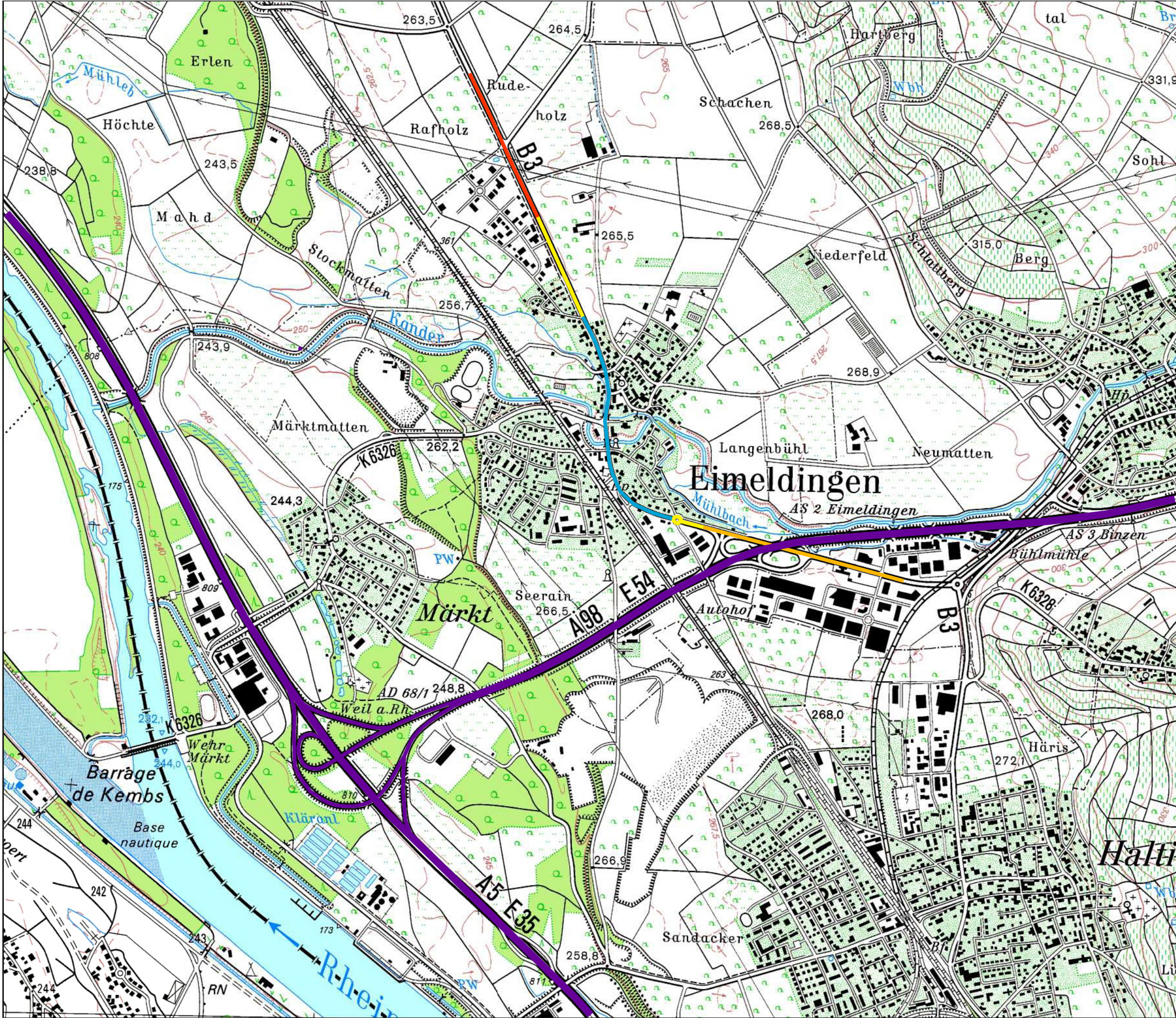
Als ergänzende Lärmsanierungsmaßnahmen können auch passive Lärmschutzmaßnahmen an betroffenen Gebäuden genannt werden. Diese bestehen aus der Anpassung der Schalldämmung der Außenbauteile (insbesondere Fenster) an die einwirkenden Schallimmissionen. Allerdings werden damit nur die Innenräume bei geschlossenen Fenstern geschützt. Daher wird passiver Lärmschutz im Vergleich zu aktiven Lärmschutzmaßnahmen nachrangig betrachtet.

Daneben umfasst der Lärmaktionsplan **ruhige Gebiete**, die vor einer Zunahme der Lärmbelastung geschützt und damit zur Erholung der Bevölkerung erhalten werden sollen. Vorgesehen ist ein Schutz des Waldgebiets südlich der Rheintalstraße.

Aus der durchgeführten Öffentlichkeitsbeteiligung sind keine wesentlichen Anregungen hervorgegangen, die zu einer Änderung des Lärmaktionsplans geführt hätten. Nach Beschluss ist somit die Umsetzung der vorgesehenen Maßnahmen unter Mitwirkung der entsprechenden Behörden vorgesehen.

Anlage 1

Kartiertes Streckenverzeichnis / zulässige Geschwindigkeiten



Legende

Zulässige Höchstgeschwindigkeit:

- 50 km/h (06 - 22 Uhr)
- 40 km/h (22 - 06 Uhr)
- 50 km/h
- 70 km/h
- 100 km/h
- 120 km/h



Auftraggeber:

Gemeinde
Eimeldingen

Projektbez.:

Lärmaktionsplan

Planbez.:

Kartierte Streckenabschnitte/
zulässige Höchstgeschwindig-
keiten

Proj.-Nr.:

612-2269

Anlage

Datum:

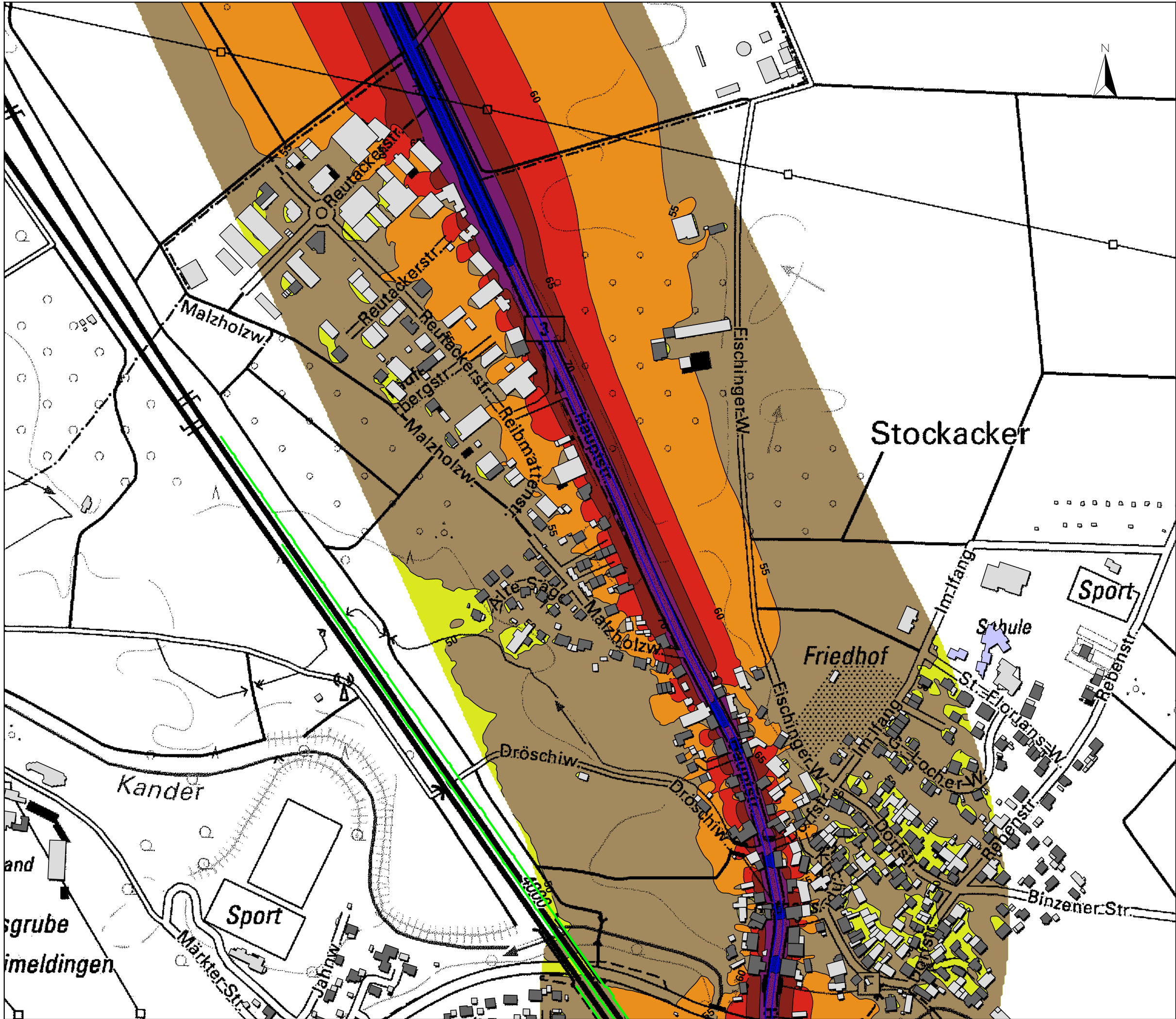
03/2020

Maßstab:

1

Anlage 2

Lärmkarten Straßenverkehr L_{DEN}



Legende

- Emissionslinie Straße
- Lärmschutzwand
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule

Pegelklassen in dB(A)
L_{DEN}

- <= 45
- 45 < <= 50
- 50 < <= 55
- 55 < <= 60
- 60 < <= 65
- 65 < <= 70
- 70 < <= 75
- 75 <

Auftraggeber:

Gemeinde
Eimeldingen

Projektbez:

Lärmaktionsplan

Planbez:

Lärmkartierung - L_{DEN}
Eimeldingen, Nord

Proj.-Nr:

612-2269

Datum:

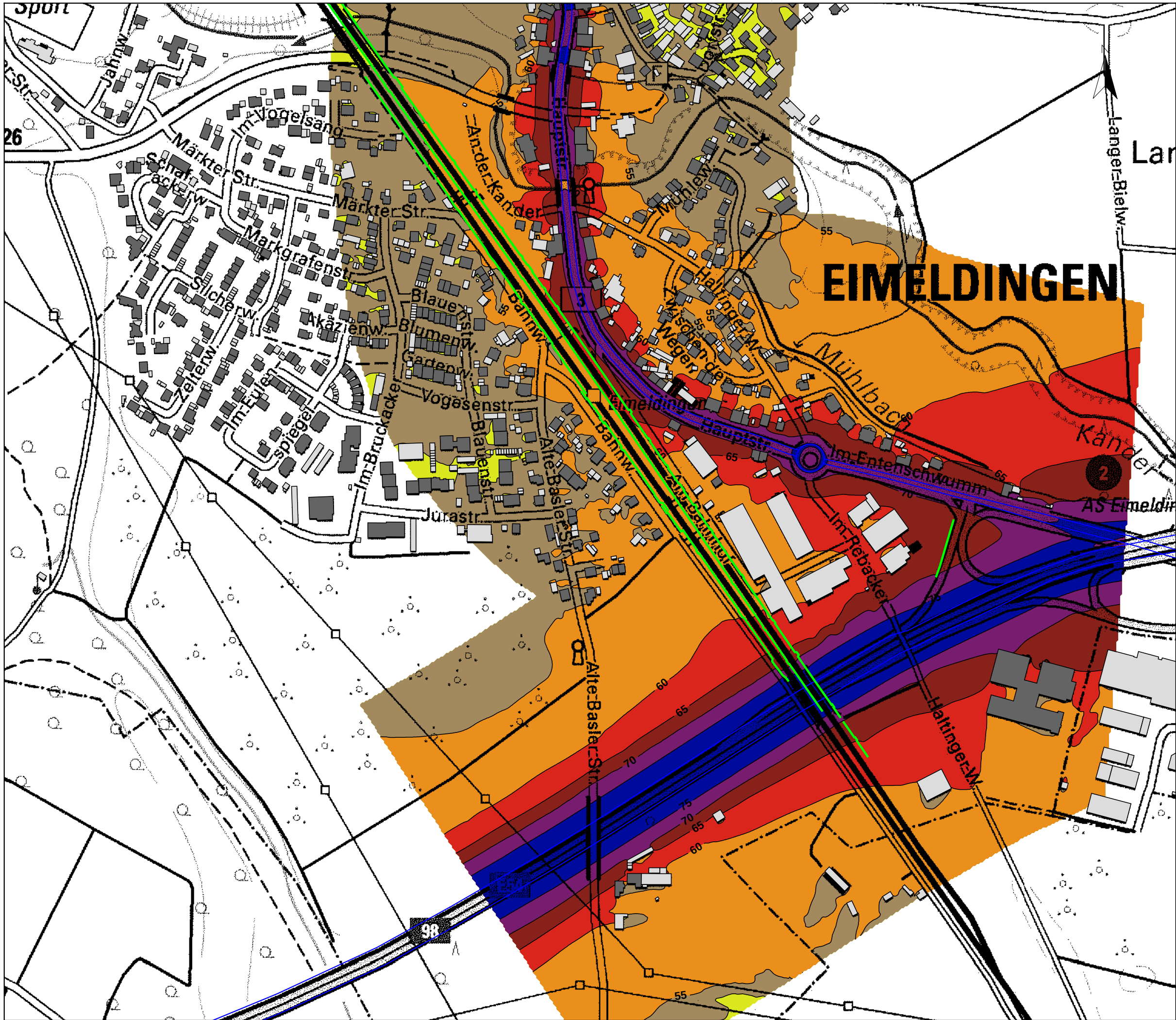
03/2020

Maßstab:

1: 4.000

Anlage

2.1



Legende

- Emissionslinie Straße
- Lärmschutzwand
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule

Pegelklassen in dB(A)

L_{DEN}

- ≤ 45
- 45 < ≤ 50
- 50 < ≤ 55
- 55 < ≤ 60
- 60 < ≤ 65
- 65 < ≤ 70
- 70 < ≤ 75
- 75 <

Auftraggeber:

Gemeinde
Eimeldingen

Projektbez:

Lärmaktionsplan

Planbez:

Lärmkartierung - L_{DEN}
Eimeldingen, Süd

Proj.-Nr:

612-2269

Datum:

03/2020

Maßstab:

1: 4.000

Anlage

2.2

Anlage 3

Lärmkarten Straßenverkehr L_{Night}

Legende

- Emissionslinie Straße
- Lärmschutzwand
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule

Pegelklassen in dB(A)

 L_{Night}

- | | | |
|------|---|-------|
| | | <= 45 |
| 45 < |  | <= 50 |
| 50 < |  | <= 55 |
| 55 < |  | <= 60 |
| 60 < |  | <= 65 |
| 65 < |  | <= 70 |
| 70 < |  | <= 75 |
| 75 < |  | |

Auftraggeber:

Gemeinde
Eimeldingen

Projektbez:

Lärmaktionsplan

Planbez:

Lärmkartierung - L_{Night}
Eimeldingen, Nord

Proj.-Nr:	
-----------	--

612-2269

Datum:

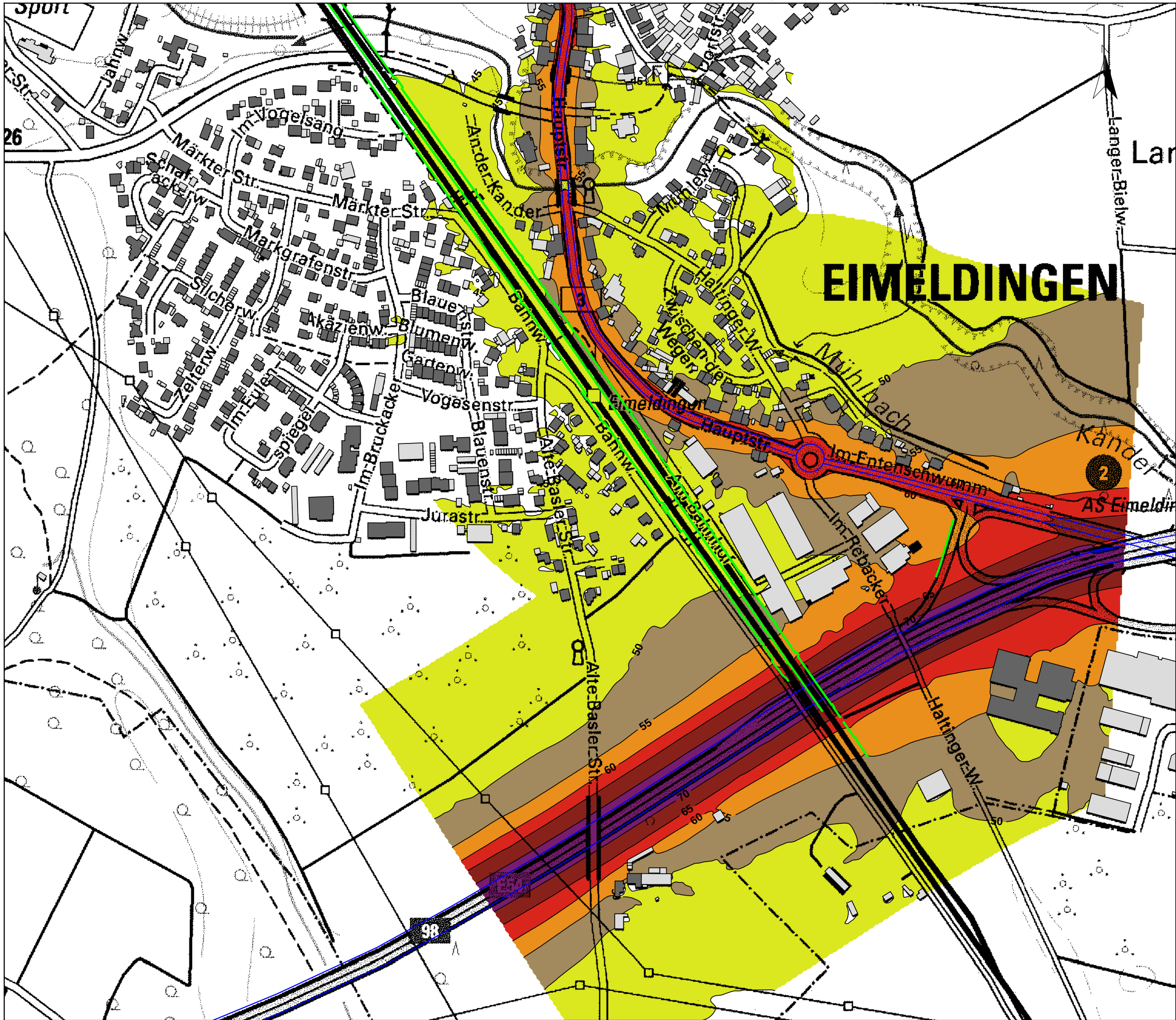
03/2020

Maßstab:

1: 4.000

Anlage

3.1



FICHTNER

WATER & TRANSPORTATION

Fichtner Water & Transportation GmbH
Linnestraße 5 - 79110 Freiburg
+49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de

Legende

- Emissionslinie Straße
- Lärmschutzwand
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule

Pegelklassen in dB(A)
L_{Night}

- <= 45
- 45 < <= 50
- 50 < <= 55
- 55 < <= 60
- 60 < <= 65
- 65 < <= 70
- 70 < <= 75
- 75 <

Auftraggeber:

Gemeinde
Eimeldingen

Projektbez:

Lärmaktionsplan

Planbez:

Lärmkartierung - L_{Night}
Eimeldingen, Süd

Proj.-Nr:

612-2269

Datum:

03/2020

Maßstab:

1: 4.000

Anlage

3.2

Anlage 4

Lärmschwerpunkte Straßenverkehr Tag

Legende

- Emissionslinie Straße
- Lärmschutzwand
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule

Einwohnerdichte über
Immissionsgrenzwerte
der 16. BImSchV in Einw./km²



Auftraggeber:

Gemeinde
Eimeldingen

Projektbez:

Lärmaktionsplan

Planbez:

Lärmschwerpunkte, Tag

Proj.-Nr:	
-----------	--

612-2269

Datum:

03/2020

Maßstab:

1: 4.000

Anlage

4

Anlage 5

Lärmschwerpunkte Straßenverkehr Nacht

Legende

- Emissionslinie Straße
- Lärmschutzwand
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule

Einwohnerdichte über Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV in Einw./km²

- ≤ 500
- 500 < ≤ 1000
- 1000 < ≤ 1500
- 1500 < ≤ 2000
- 2000 < ≤ 2500
- 2500 <

Auftraggeber:

Gemeinde
Eimeldingen

Projektbez:

Lärmaktionsplan

Planbez:

Lärmschwerpunkte, Nacht

Proj.-Nr:

612-2269

Datum:

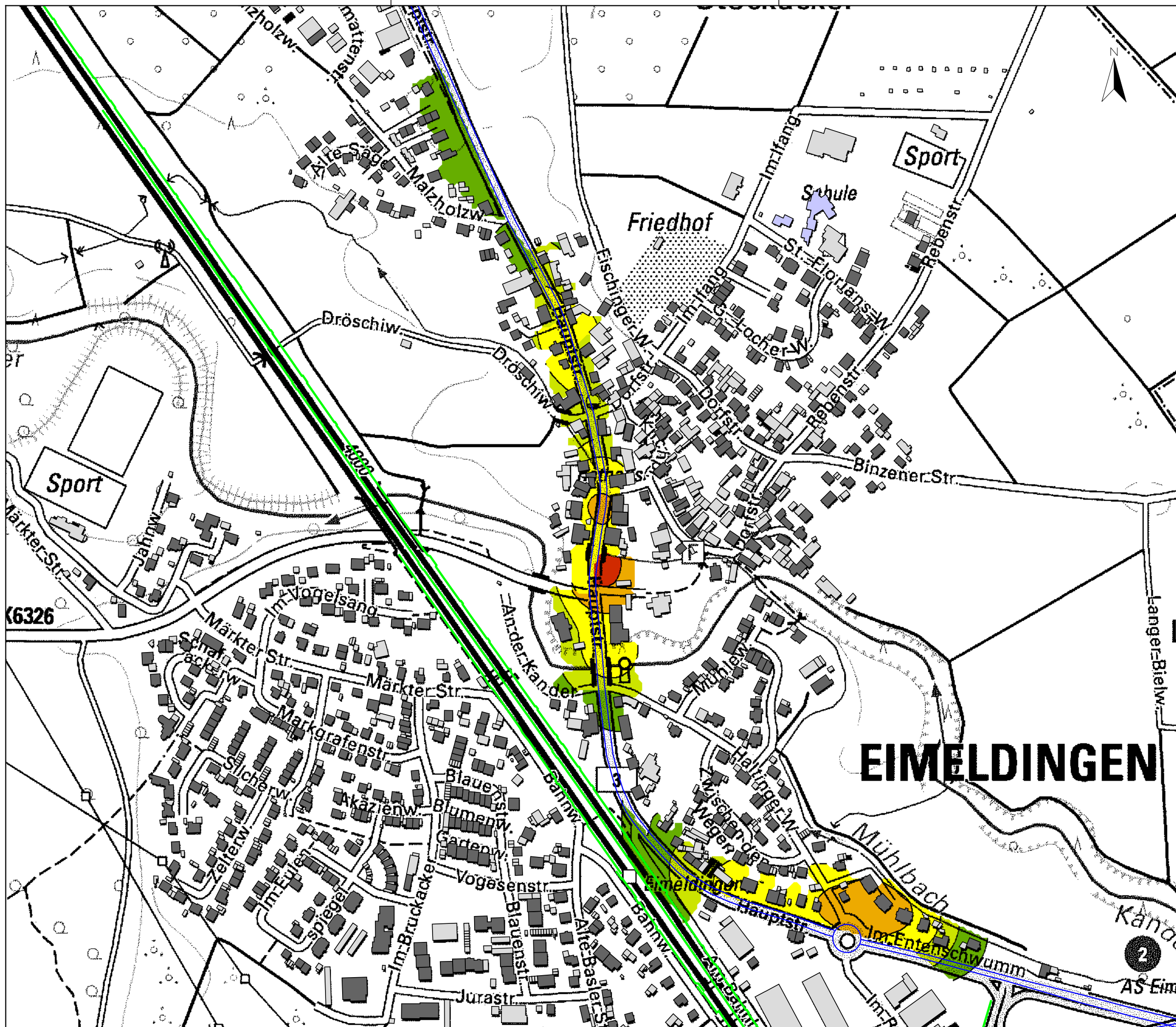
03/2020

Maßstab:

1: 4.000

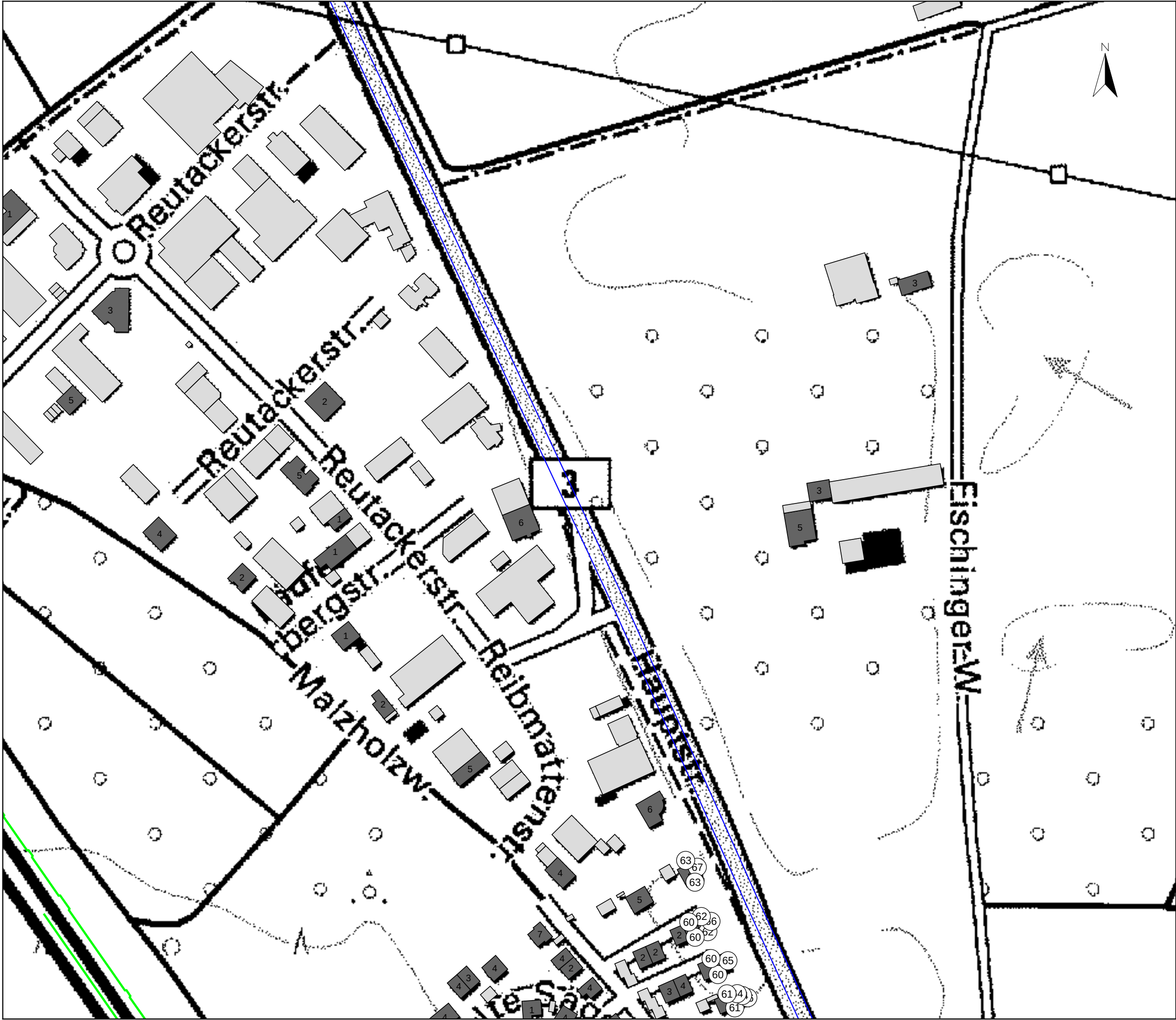
Anlage

5



Anlage 6

Beurteilungspegel RLS-90 Tag



Legende

— Emissionslinie Straße

— Lärmschutzwand

■ Hauptgebäude

■ Nebengebäude

■ Schule

○ Konflikt-Fassadenpunkt

Auftraggeber:

Gemeinde
Eimeldingen

Projektbez:

Lärmaktionsplan

Planbez:

Beurteilungspegel RLS-90
Tag

Proj.-Nr:

612-2269

Datum:

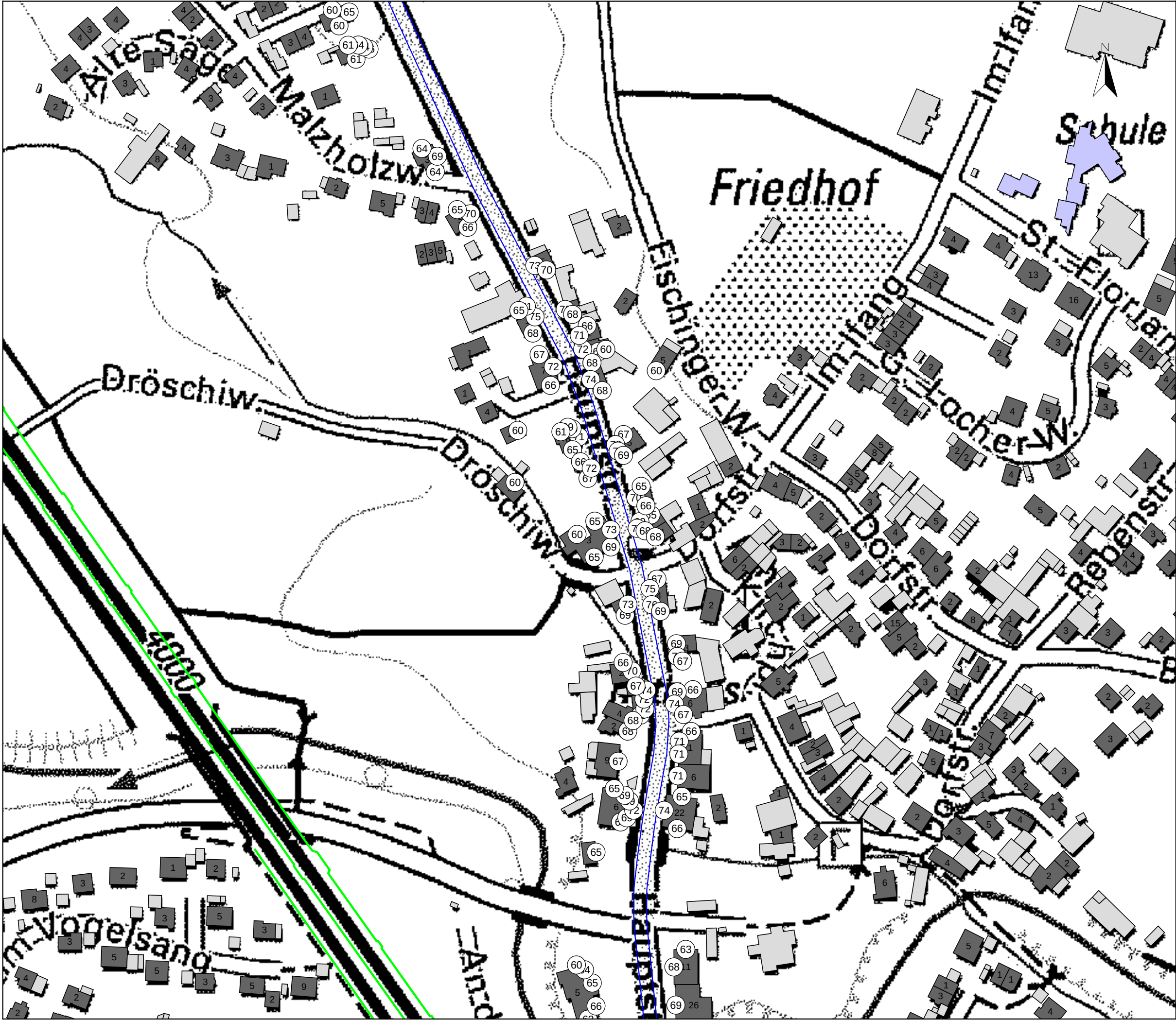
03/2020

Maßstab:

1: 2.000

Anlage

6.1



Legende

Emissionslinie Straße

Lärmschutzwand

Hauptgebäude

Nebengebäude

Schule

Konflikt-Fassadenpunkt

Auftraggeber:

Gemeinde
Eimeldingen

Projektbez:

Lärmaktionsplan

Planbez:

Beurteilungspegel RLS-90
Tag

Proj.-Nr:

612-2269

Datum:

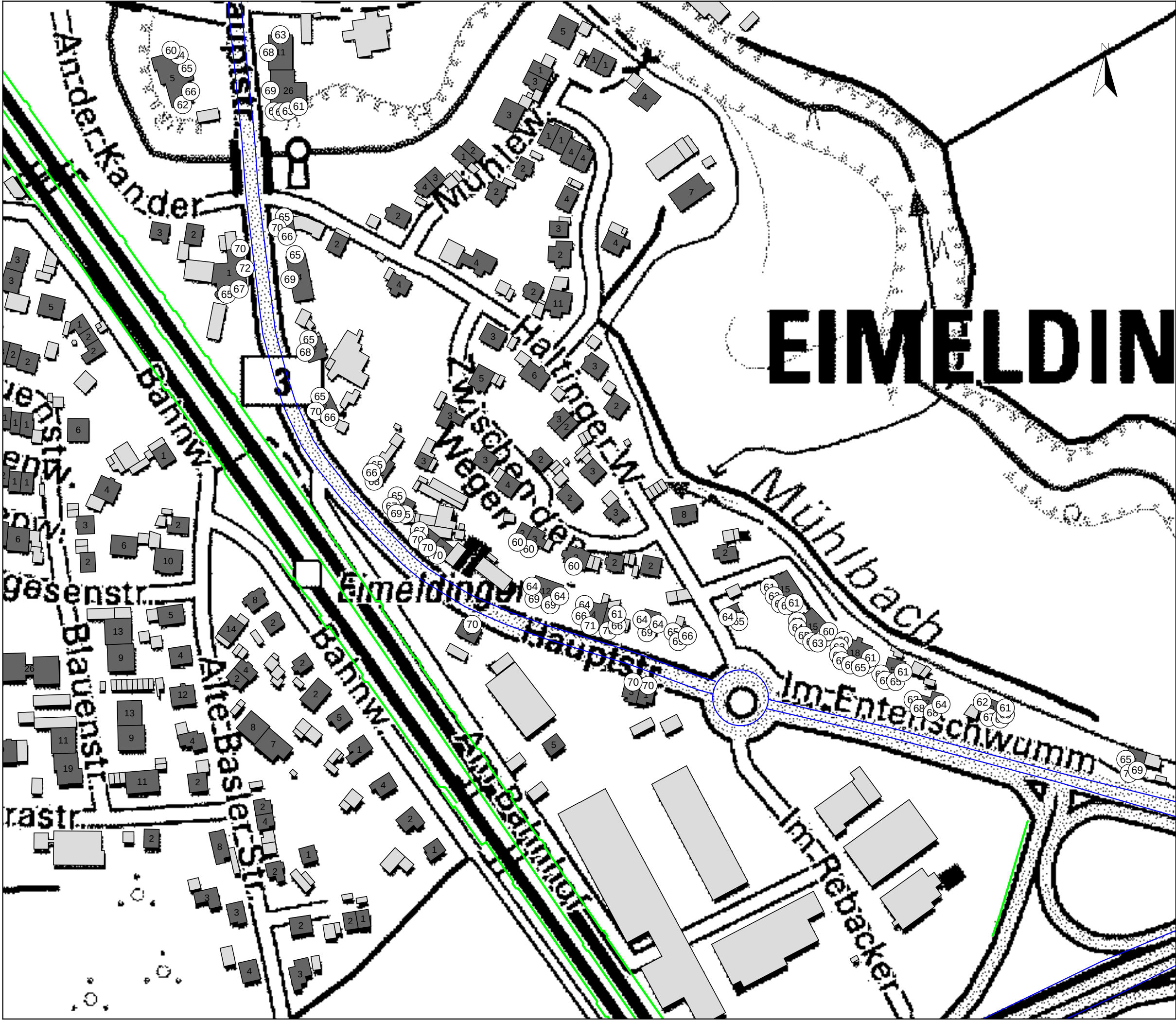
03/2020

Maßstab:

1: 2.000

Anlage

6.2



Legende

— Emissionslinie Straße

— Lärmschutzwand

■ Hauptgebäude

■ Nebengebäude

■ Schule

○ Konflikt-Fassadenpunkt

Auftraggeber:

Gemeinde
Eimeldingen

Projektbez:

Lärmaktionsplan

Planbez:

Beurteilungspegel RLS-90
Tag

Proj.-Nr:

612-2269

Datum:

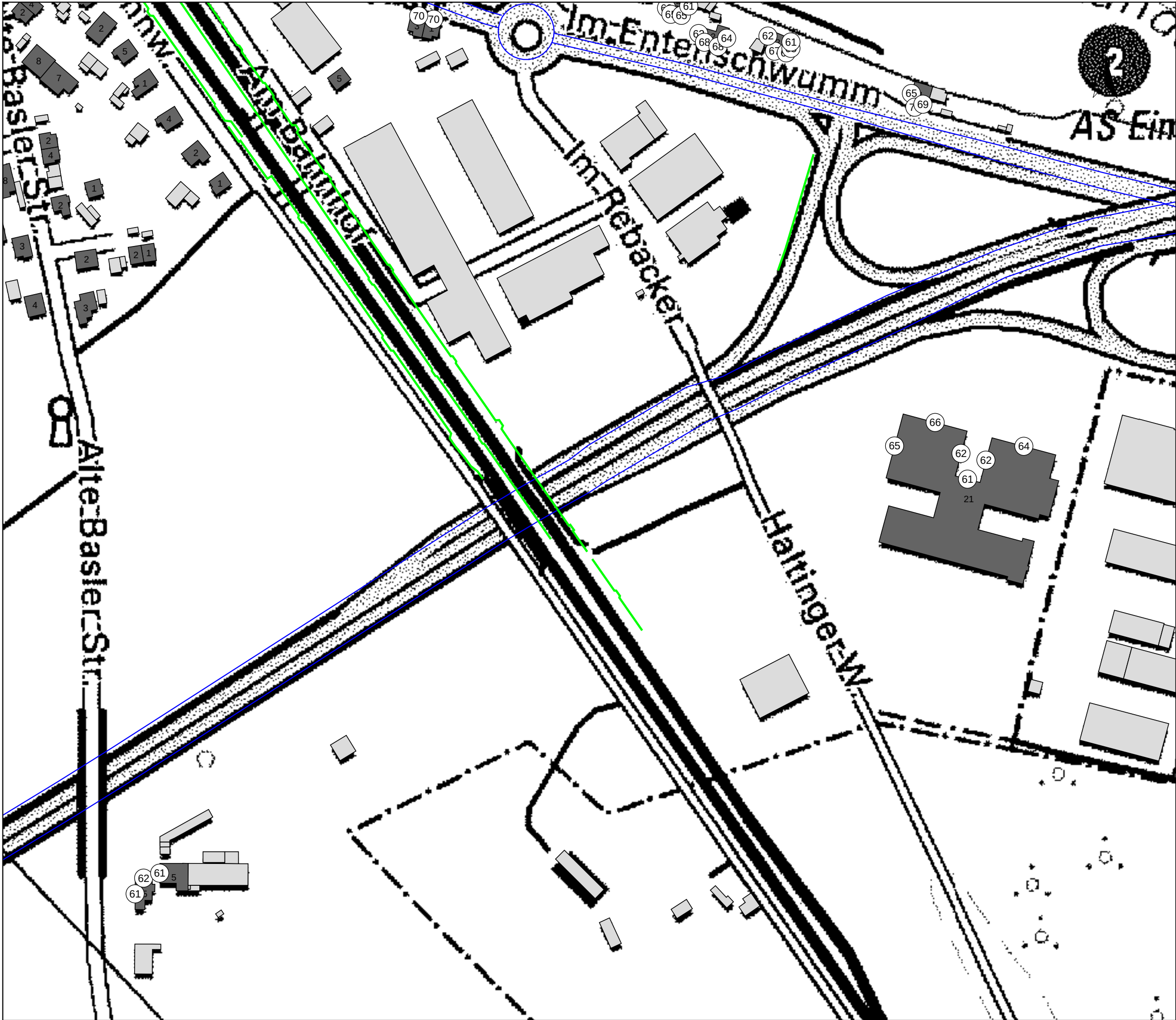
03/2020

Maßstab:

1: 2.000

Anlage

6.3



Legende

— Emissionslinie Straße

— Lärmschutzwand

■ Hauptgebäude

■ Nebengebäude

■ Schule

○ Konflikt-Fassadenpunkt

Auftraggeber:

Gemeinde
Eimeldingen

Projektbez:

Lärmaktionsplan

Planbez:

Beurteilungspegel RLS-90
Tag

Proj.-Nr:

612-2269

Datum:

03/2020

Maßstab:

1: 2.000

Anlage

6.4

Anlage 7

Beurteilungspegel RLS-90 Nacht



Legende

Emissionslinie Straße

Lärmschutzwand

Hauptgebäude

Nebengebäude

Schule

Konflikt-Fassadenpunkt

Auftraggeber:

Gemeinde
Eimeldingen

Projektbez:

Lärmaktionsplan

Planbez:

Beurteilungspegel RLS-90
Nacht

Proj.-Nr:

612-2269

Datum:

03/2020

Maßstab:

1: 2.000

Anlage

7.1

Legende

-  Emissionslinie Straße
-  Lärmschutzwand
-  Hauptgebäude
-  Nebengebäude
-  Schule
-  Konflikt-Fassadenpunkt

Auftraggeber:

Gemeinde
Eimeldingen

Projektbez:	
-------------	--

Lärmaktionsplan

Planbez:

Beurteilungspegel RLS-90 Nacht	
-----------------------------------	--

Proj.-Nr:	
-----------	--

612-2269

Datum:

03/2020

Maßstab:

1: 2.000

Anlage

7.2

Legende

-  Emissionslinie Straße
-  Lärmschutzwand
-  Hauptgebäude
-  Nebengebäude
-  Schule
-  Konflikt-Fassadenpunkt

Auftraggeber:

Gemeinde
Eimeldingen

Projektbez:	
-------------	--

Lärmaktionsplan

Planbez:

Beurteilungspegel RLS-90 Nacht	
-----------------------------------	--

Proj.-Nr:	
-----------	--

612-2269

Datum:

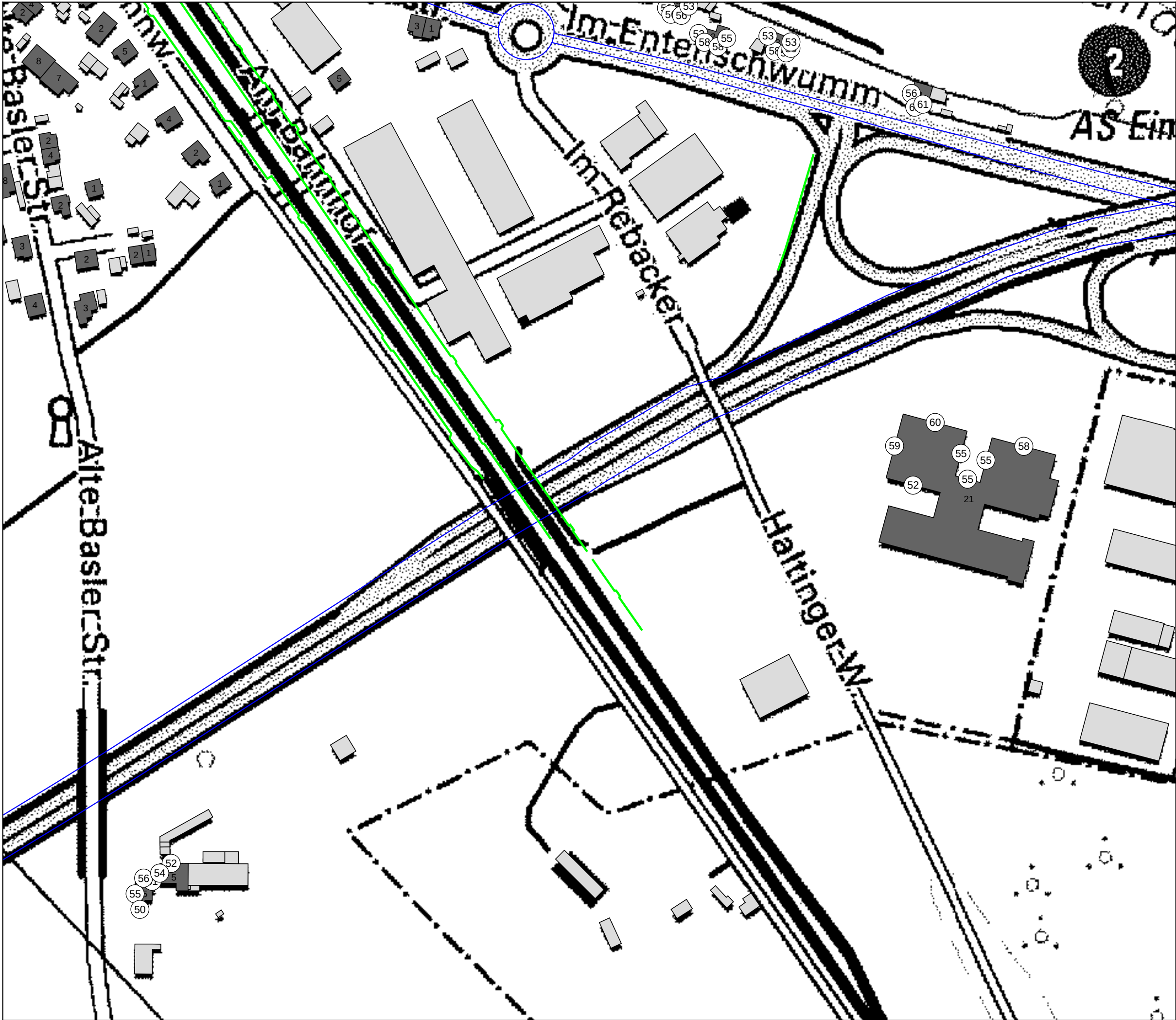
03/2020

Maßstab:

1: 2.000

Anlage

7.3



Legende

— Emissionslinie Straße

— Lärmschutzwand

■ Hauptgebäude

■ Nebengebäude

■ Schule

○ Konflikt-Fassadenpunkt

Auftraggeber:

Gemeinde
Eimeldingen

Projektbez:

Lärmaktionsplan

Planbez:

Beurteilungspegel RLS-90
Nacht

Proj.-Nr:

612-2269

Datum:

03/2020

Maßstab:

1: 2.000

Anlage

7.4

Anlage 8

Legende Maßnahmenkonzept Straßenverkehrslärm

Legende

- Straßenachse / Rechengebiet
- Emissionslinie Straße
- Lärmschutzwand / -wall
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Krankenhaus

Pegelklassen in Lärmkarten in dB(A):

- > 45 - 50 ■ > 50 - 55 ■ > 55 - 60 ■ > 60 - 65
- > 65 - 70 ■ > 70 - 75 ■ > 75

Einwohnerdichte über Schwellenwert in Einw./km² in Lärmschwerpunktkarten:

- < 500 ■ > 500 - 1000 ■ > 1000 - 1500
- > 1500 - 2000 ■ > 2000 - 2500 ■ > 2500

Pegelminderung in Differenzlärmkarten in dB(A) (Minderung positiv, Erhöhung negativ):

- > 5 ■ > 4 bis 5 ■ > 3 bis 4 ■ > 2 bis 3
- > 1 bis 2 □ > 1 bis -1 ■ > -1 bis -3 ■ < -3

Betroffene der Lärmpegelklassen in Betroffenen-Diagrammen:

- ohne Berücksichtigung der untersuchten Lärmschutzmaßnahme
- mit Berücksichtigung der untersuchten Lärmschutzmaßnahme

Anlage 9

Leitlinie 1: Lärminderung in der Stadtplanung

Leitlinie Lärminderung in der Stadtplanung

Ziel Gemeinde der kurzen Wege, lärmabschirmende Bebauung

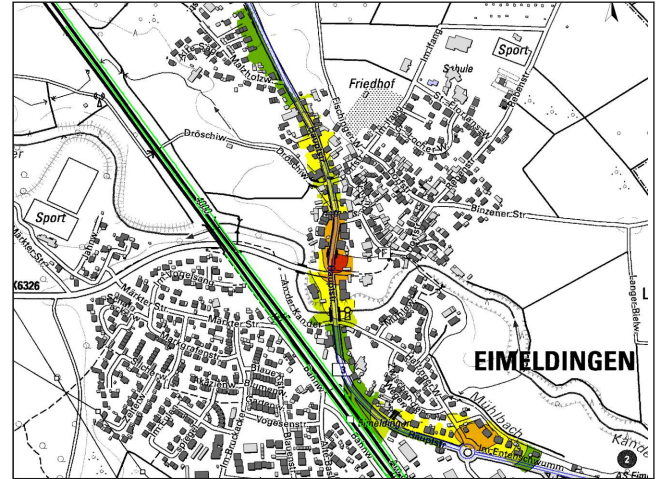
Zeitraahmen langfristig

Kosten je nach Maßnahme

Wirkung je nach Maßnahme



Hauptstraße in Eimeldingen



Lärmschwerpunkte in Eimeldingen

Beschreibung Durch eine angepasste Stadtplanung kann die Lärmbelastung durch den Straßenverkehr verringert werden. So kann durch eine Funktionsmischung von Wohnen, Arbeiten, Einkauf und Freizeit in möglichst kleinen Bereichen durch kurze Wege eine Verlagerung von Kfz-Fahrten auf das Fußgänger- und Radwegenetz gefördert werden. Auch die Lärmemissionen im motorisierten Individualverkehr können durch kurze Wege gemindert werden, da das einzelne Fahrzeug nur auf einer kürzeren Strecke Lärm emittiert. Die Trennung von störenden Industrie- bzw. Gewerbebetrieben und Wohngebieten bleibt davon unberührt.

In der Bebauungsplanung ist zudem im Einzelfall zu prüfen, ob beispielsweise eine lärmabschirmende Bauweise oder Lärmschutzanlagen in lärmbelasteten Bereichen sinnvoll sind.

Auch im Rahmen von Bebauungsplanverfahren wird weiterhin im Einzelfall die Lärmsituation untersucht und gegebenenfalls werden Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen.

Lärmbelastungen sollen weiter in der Stadtplanung berücksichtigt und als Entscheidungskriterium in die Entwicklung der Gemeinde eingehen.

Anlage 10

Leitlinie 2: Schutz ruhiger Gebiete

Leitlinie**Schutz ruhiger Gebiete****Ziel**

Schutz ruhiger Gebiete vor zunehmender Lärmbelastung

Zeitraahmen

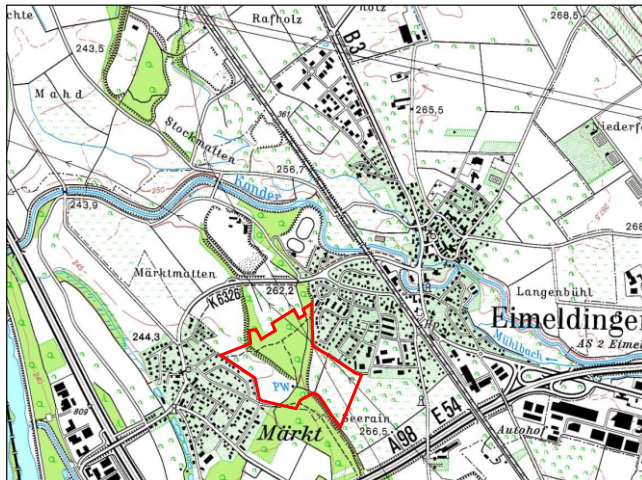
langfristig

Kosten

keine

Wirkung

nicht bestimmbar

**Lage des ruhigen Gebiets****Beispiel ruhiges Gebiet****Beschreibung**

Neben dem Schutz der Bewohner besonders lärmbelasteter Bereiche, besteht ein weiteres Ziel der Umgebungslärmrichtlinie im Schutz ruhiger Gebiete. Dabei soll einem schleichenden Anstieg der Lärmbelastung bis zum Erreichen der Grenz- bzw. Richtwerte vorgebeugt werden. Es können zum einen bereits bestehende Gebiete vor Lärmbelastungen geschützt werden oder neue ruhige Gebiete geschaffen werden. Ziel ist es, diese Bereiche als "Ruheoasen" in relativ lauten Gebieten langfristig zu erhalten.

Die Qualität solcher Ruhe- und Erholungsräume besteht nicht nur in geringen Lärmpegeln, sondern wird auch über andere Faktoren wie bspw. die Begrünung, die Aussicht oder die Nutzbarkeit definiert. Beispiele hierfür sind zusammenhängende Naturräume, Spaziergebiete am Ortsrand oder auch innerörtliche Erholungsräume.

Der, im Waldgebiet Eimeldingen, ausgewiesene Bereich wird schon heute von den Einwohnern als Naherholungsgebiet genutzt und erfüllt daher die Kriterien für einen Schutz vor zunehmender Lärmeinwirkung im Sinn der ruhigen Gebiete. Zudem soll durch die Maßnahme die Attraktivität der Kommune als Wohn- und Freizeitstandort sichergestellt werden.

In der weiteren Stadtentwicklung soll dieser Bereich als ruhiges Gebiet berücksichtigt werden. Das bedeutet, dass der Schutz in die Abwägungen zukünftiger Bauleitplanungen eingeht.

Anlage 11

Leitlinie 3: Förderung lärmarmer Verkehrsmittel

Leitlinie Förderung lärmarmen Verkehrsmittel

Ziel modale Verlagerung auf lärmarme Verkehrsmittel

Zeitraumen langfristig

Kosten je nach Maßnahme

Wirkung je nach Maßnahme



Bushaltestelle in Eimeldingen



Beispiel Bushaltestelle

Beschreibung Ein attraktives Angebot im Fußgänger-, Rad- und Öffentlichen Personen-Nahverkehr (ÖPNV) kann Wege, die ansonsten mit dem Kfz zurückgelegt werden, auf lärmarme Verkehrsmittel verlagern.

Für die genannten Verkehrsbereiche sind im Rahmen der Verkehrsentwicklung geeignete Maßnahmen abzuleiten, um die Attraktivität der entsprechenden Verkehrsmittel zu steigern.

Bei Straßenbaumaßnahmen sind der Fußgänger- und Radverkehr sowie der ÖPNV zu berücksichtigen. Dadurch können entsprechend den Randbedingungen (Straßenfunktion, -lage und -querschnitt) gleichzeitig eine Geschwindigkeitsdämpfung des Kfz-Verkehrs und eine Aufwertung der Aufenthaltsqualität erreicht werden.

Anlage 12

Leitlinie 4: Steuerung des Verkehrs

Leitlinie Steuerung des Verkehrs

Ziel Verlagerung, Bündelung und Dämpfung des Verkehrs

Zeitraahmen je nach Maßnahme

Kosten je nach Maßnahme

Wirkung gering - mittel



Beispiel Tempo-30-Zone



Beispiel Tempo-30-Zone

Beschreibung Bei Änderungen bzw. Ergänzungen des Wegenetzes im Straßen- und Schienenverkehr sind auch die Auswirkungen auf die Lärmsituation zu berücksichtigen. In die Abwägung der Entwicklung des Verkehrsnetzes geht die Minimierung der Zahl der Betroffenen von Verkehrslärm ein.

Ein Ziel besteht in der Bündelung des Verkehrs auf den Hauptverkehrsachsen. Bereits geringe Verlagerungen von Verkehr auf Nebenstrecken führen dort zu deutlichen Steigerungen der Lärmbelastung, während sich an den Hauptverkehrsstraßen kaum Entlastungen ergeben. Durch die Bündelung wird der großflächigen Ausbreitung des Verkehrslärms entgegen gewirkt. Dazu leisten auch die bereits bestehenden Tempo-30-Zonen im nachgeordneten Netz einen Beitrag.

Neben der Netzplanung kommt auch der Lenkung des Verkehrs im Netz, beispielsweise durch Wegweisung und Geschwindigkeitsbegrenzungen, eine große Bedeutung zu. Bei allen verkehrssteuernden Maßnahmen ist die Erhaltung der Leistungsfähigkeit des übergeordneten Straßensystems zu berücksichtigen.

Einen deutlichen Einfluss auf die Lärmemissionen des Straßenverkehrs hat bei gleicher Verkehrsmenge der Verkehrsablauf. Durch einen stetigen Verkehrsfluss bei geringeren Geschwindigkeiten können Lärmemissionen durch Anfahr- bzw. Beschleunigungsvorgänge vermindert werden, so dass bei gleichen Verkehrsmengen geringere Lärmbelastungen erzielt werden.

Auch durch Parksuchverkehre können unnötige Lärmemissionen hervorgerufen werden. Zur Steuerung dieser Verkehre leisten die bereits vorhandenen Parkwegweiser einen Beitrag.

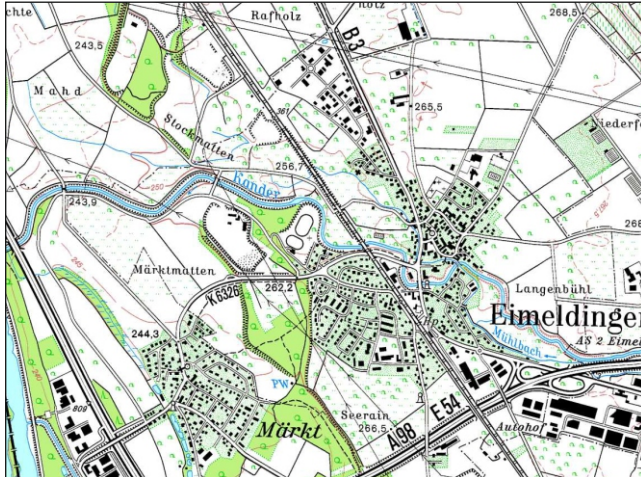
Maßnahme Temporeduzierung

Ziel Minderung der Lärmemissionen durch den Straßenverkehr

Zeitraahmen kurzfristig

Kosten je nach Maßnahme

Wirkung je nach Maßnahme



Straßennetz Eimeldingen



Tempo 30-Anordnung aus Lärmschutzgründen

Beschreibung

Für besonders lärmbelastete Bereiche der Hauptverkehrsstraßen ist die Einrichtung und Ausweitung von Geschwindigkeitsbeschränkungen zu prüfen. Gerade im dicht bebauten innerörtlichen Bereich bestehen kaum wirkungsvolle Alternativen zu geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen. Aktiver Lärmschutz in Form von Lärmschutzwänden scheidet meist aufgrund der Platzverhältnisse und aus städtebaulichen Gründen an Lärmschwerpunkten als mögliche Lösung aus.

Für die B3/Hauptstraße im Eimeldingen werden Geschwindigkeitsreduzierungen empfohlen. Im gesamten Straßenverkehrsnetz sind einheitliche Regelungen sinnvoll, auch in Bezug auf bestehende Geschwindigkeitsbeschränkungen. So wird eine Nachvollziehbarkeit der Regelungen durch den Verkehrsteilnehmer erreicht.

Die angestrebte Geschwindigkeitsdämpfung kann mittel- bis langfristig durch bauliche Maßnahmen, wie z. B. Fahrbahnverengungen oder Radschutzstreifen, unterstützt werden.

Gemäß den Vorgaben des durch das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur herausgegebenen „Kooperationserlasses“ vom 29.10.2018, kann ab dem Erreichen der Grenzwerte der 16. BImSchV (59 dB(A) am Tag, 49 dB(A) in der Nacht in allgemeinen Wohngebieten bzw. 64 dB(A) am Tag, 54 dB(A) in der Nacht in Mischgebieten) von einer Gefahrenlage ausgegangen und somit eine Abwägung bezüglich der Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen (Geschwindigkeitsbeschränkungen, Durchfahrtsverbote etc.) vorgenommen werden. Diese Werte beziehen sich auf eine Berechnung nach den Vorgaben der RLS-90 (vgl. Kapitel 2.3.6, Anlage 6 und 7).

Ein Schwerpunkt der Maßnahmenabwägung liegt in der Gegenüberstellung der Betroffenheit der Anwohner und dem Eingriff in den Verkehr.

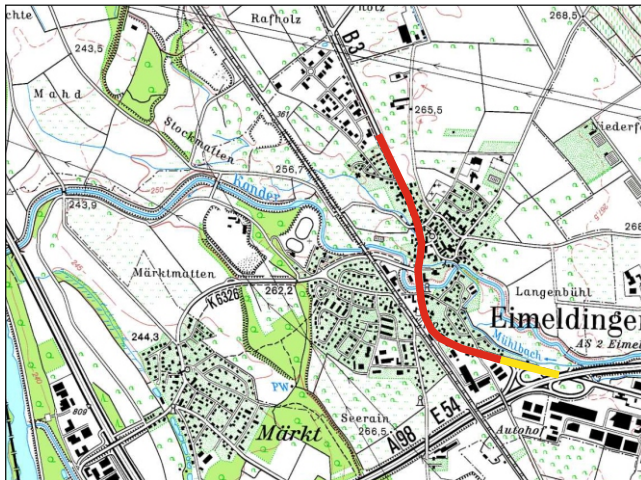
Maßnahme Tempo 30 auf Hauptstraße und Tempo 50 westl. Anschlussstelle A98

Ziel Minderung der Lärmemissionen durch den Straßenverkehr

Zeitraahmen kurzfristig

Kosten ca. 500 € pro Schild

Wirkung 2,4 dB(A) / 1,2 dB(A)

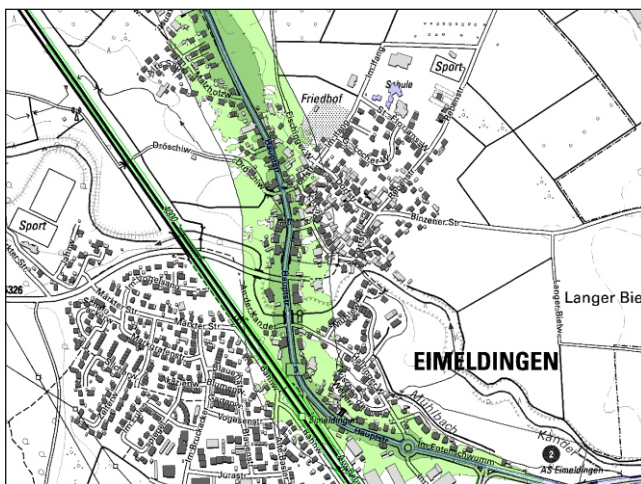


Bereich der Geschwindigkeitsbeschränkung

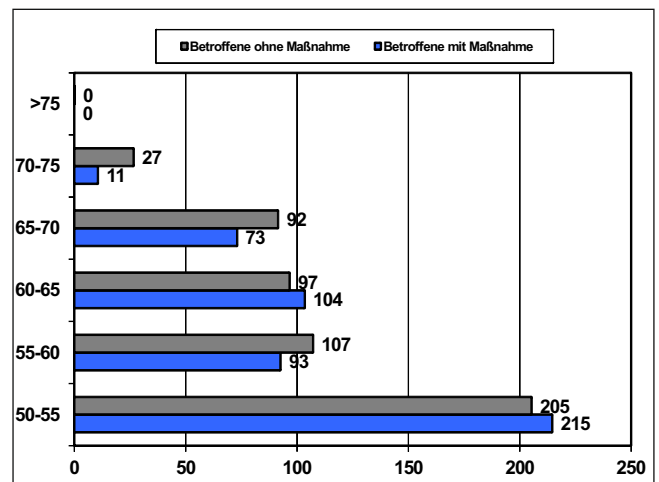


Hauptstraße in Eimeldingen

Beschreibung Durch eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Hauptstraße entlang den oben dargestellten Abschnitten von 50 auf 30 km/h bzw. von 70 auf 50 km/h wird jeweils eine Minderung der Geräuschemissionen um 2,4 dB(A) erreicht. In der Nacht bewirkt die Geschwindigkeitsbeschränkung von 40 auf 30 km/h eine Minderung der Geräuschemissionen um 1,2 dB(A). Die Minderung der Lärmbelastung ist am Tag merklich und in der Nacht gerade wahrnehmbar. Die Betroffenen hoher Lärmpegel über 60 dB(A) bei L_{DEN} können durch die Maßnahme von 216 auf 188 verringert werden.



Differenzlärmkarte L_{DEN}



Lärmbetroffene L_{DEN} ohne und mit Maßnahme

FICHTNER

WATER & TRANSPORTATION

Fichtner Water & Transportation GmbH
Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg
+49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de

Auftraggeber:

Gemeinde Eimeldingen

Projektbez.:

Lärmaktionsplan

Planbez.:

Maßnahme:
Tempo 30 auf der Hauptstraße

Proj.-Nr.:

612-2269

Datum:

03/2020

Maßstab:

Anlage

12.3

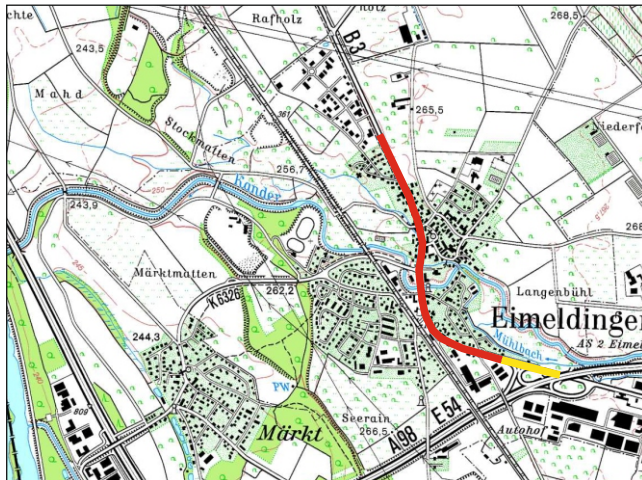
Maßnahme Tempo 40 auf Hauptstraße und Tempo 50 westl. Anschlussstelle A98

Ziel Minderung der Lärmemissionen durch den Straßenverkehr

Zeitraahmen kurzfristig

Kosten ca. 500 € pro Schild

Wirkung 2,4 dB(A) / 1,2 dB(A)

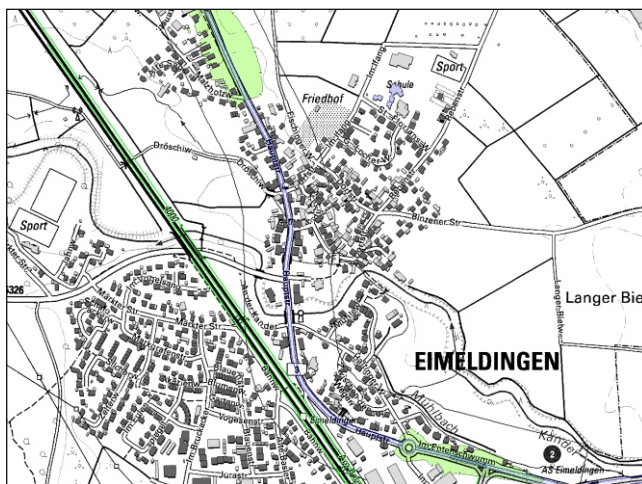


Bereich der Geschwindigkeitsbeschränkung

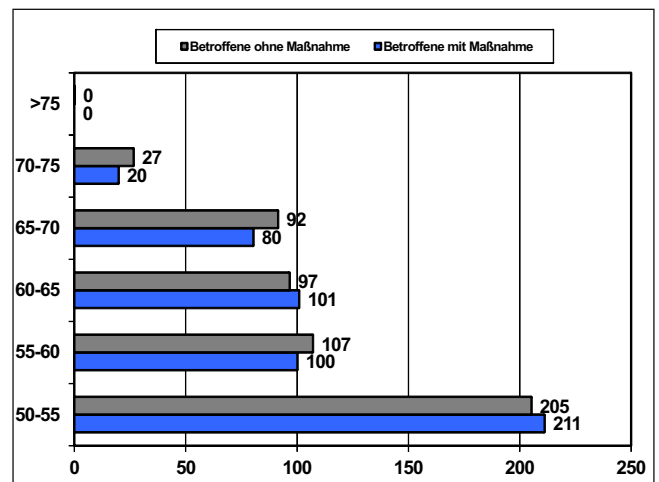


Hauptstraße in Eimeldingen

Beschreibung Durch eine zeitlich durchgängige Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Hauptstraße entlang dem dargestellten Abschnitt auf 40 km/h wird am Tag eine Minderung der Geräuschemissionen um 1,2 dB(A) erreicht. Dementsprechend sinken auch die Lärmbelastungen an den angrenzenden Gebäuden um 1,2 dB(A). Dies ist eine gerade wahrnehmbare Minderung. Westlich der Anschlussstelle A 98 bewirkt die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h eine Minderung um 2,4 dB(A). Die Betroffenen hoher Lärmpegel über 60 dB(A) bei L_{DEN} können durch die Maßnahme von 216 auf 201 verringert werden.



Differenzlärmkarte L_{DEN}



Lärmbetroffene L_{DEN} ohne und mit Maßnahme

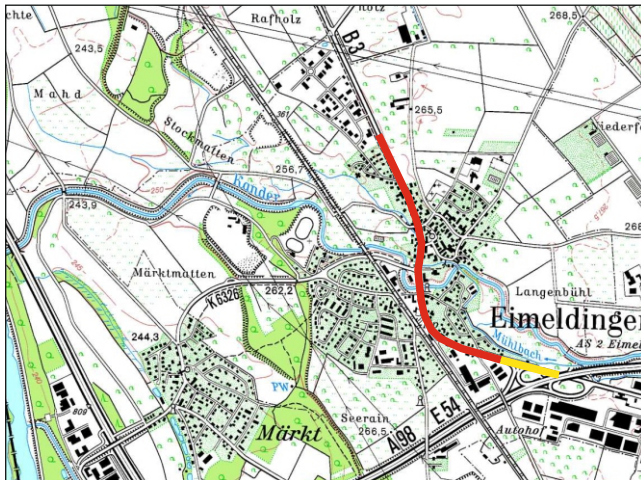
Maßnahme Tempo 50/30 auf Hauptstraße und Tempo 50 westl. Anschlussstelle A98

Ziel Minderung der Lärmemissionen durch den Straßenverkehr

Zeitraahmen kurzfristig

Kosten ca. 500 € pro Schild

Wirkung 2,4 dB(A) / 1,2 dB(A)

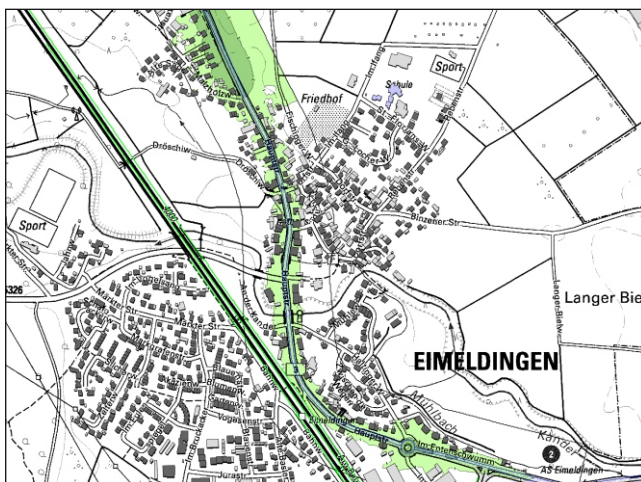


Bereich der Geschwindigkeitsbeschränkung

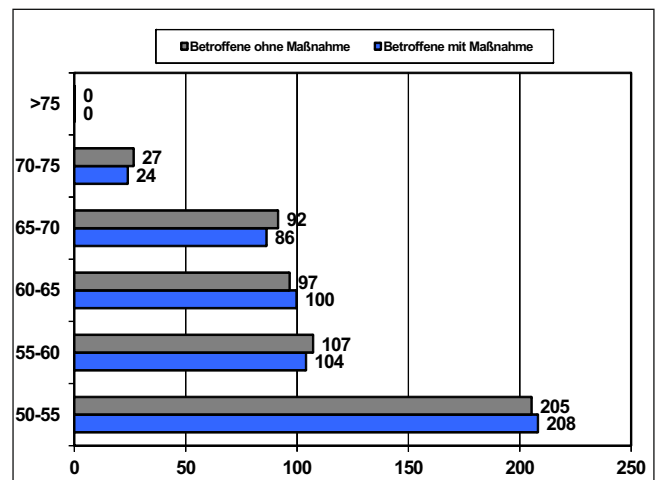


Hauptstraße in Eimeldingen

Beschreibung Durch eine nächtliche Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Hauptstraße entlang dem oben dargestellten Abschnitt auf 30 km/h wird in der Nacht eine Minderung der Geräuschemissionen um 1,2 dB(A) erreicht. Dementsprechend sinken auch die Lärmbelastungen an den angrenzenden Gebäuden nachts um 1,2 dB(A). Dies ist eine gerade wahrnehmbare Minderung. Westlich der Anschlussstelle A 98 bewirkt die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h eine Minderung um 2,4 dB(A). Die Betroffenen hoher Lärmpegel über 60 dB(A) bei L_{DEN} können durch die Maßnahme von 216 auf 210 verringert werden.



Differenzlärmkarte L_{Night}



Lärmbetroffene L_{DEN} ohne und mit Maßnahme

Maßnahme Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen und -anzeigen

Ziel Minderung der Lärmemissionen durch den Straßenverkehr

Zeitraahmen kurzfristig

Kosten je nach Art der Überwachung

Wirkung ca. 0,5 bis 1 dB(A)



Stationäre Geschwindigkeitsüberwachung



Geschwindigkeitsanzeige in Eimeldingen

Beschreibung In Berechnungen zu Schallemissionen von Straßen wird die auf einem Streckenabschnitt zulässige Geschwindigkeit zugrunde gelegt. In vielen Fällen wird sich in Abhängigkeit von der zulässigen Geschwindigkeit auch ein typisches Geschwindigkeitsprofil einstellen, dass einen Anteil von Fahrzeugen mit Überschreitungen umfasst. Wenn sich lokal ein überdurchschnittliches Geschwindigkeitsniveau ausbildet, können die rechnerischen Emissionsansätze die realen Bedingungen unterschätzen. Auch aus Gründen der Steigerung der Verkehrssicherheit und einer Verstetigung des Verkehrsflusses kann eine Überwachung der Fahrgeschwindigkeiten sinnvoll sein.

Ziel ist es, einen stetigen Verkehrsfluss auf einem geringeren, der zulässigen Geschwindigkeit angepassten, Niveau zu erreichen. Dazu können sowohl stationäre Anlagen als auch mobile Kontrollen einen Beitrag leisten. Neben der klassischen Überwachung können auch durch die Geschwindigkeit bewertende Anzeigen (siehe Bild) merkliche Geschwindigkeitsreduzierungen erreicht werden. Mögliche Störungen durch Beschleunigungsvorgänge hinter einer stationären Anlage sollten durch flankierende Maßnahmen wie z.B. ergänzende mobile Kontrollen oder einen relativ geringen Abstand der Überwachungsstellen vermieden werden.

Das Potenzial einer solchen Maßnahme hängt von der Reduzierung des tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeitsniveaus ab. Durch eine Senkung des Geschwindigkeitsniveaus um 5 km/h kann eine Pegelminderung um ca. 0,5 dB(A) erreicht werden, bei einer Absenkung um 10 km/h liegt die Minderung bei ca. 1 dB(A). Werden auch Fahrzeuge, die aufgrund fehlender Kontrollen mit deutlich überhöhter Geschwindigkeit eine deutlich höhere Störung (insbesondere nachts) hervorrufen, durch die Überwachung eingebremst, kann eine für die Anwohner spürbare Entlastung erzielt werden, die über die rechnerische Minderung hinausgeht.

FICHTNER
WATER & TRANSPORTATION

Fichtner Water & Transportation GmbH
Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg
+49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de

Auftraggeber: **Gemeinde Eimeldingen**

Projektbez.: **Lärmaktionsplan**

Planbez.: **Maßnahme:
Geschwindigkeitskontrollen und -anzeigen**

Proj.-Nr.: **612-2269**

Datum: **03/2020**

Maßstab:

Anlage

12.6

Anlage 13

Leitlinie 5: Baulicher Lärmschutz

Leitlinie Baulicher Lärmschutz

Ziel Minderung der Lärmimmissionen durch bauliche Maßnahmen

Zeitraahmen je nach Einzelfall

Kosten je nach Einzelfall

Wirkung mittel - hoch



Beispiel Oberfläche lärmoptimierter Asphalt



Beispiel Lärmschutzwand

Beschreibung Bauliche Lärmschutzmaßnahmen können aus Lärmschutzwänden oder -wällen, im Straßenbau aus lärmoptimierten Fahrbahndeckschichten oder an betroffenen Gebäuden aus einer Erhöhung der Schalldämmung bestehen. Beim aktiven Lärmschutz wird der Verkehrslärm entweder bereits direkt an der Quelle reduziert oder nahe des Emissionsortes auf dem Ausbreitungsweg abgeschirmt. Aktive Maßnahmen am Emissionsort sind passiven Maßnahmen an betroffenen Gebäuden vorzuziehen, da somit auch Freiflächen und Außenwohnbereiche profitieren. Passiver Lärmschutz ist zudem nur bei geschlossenen Fenstern vollständig wirksam.

Im innerstädtischen Bereich sind aktive Lärmschutzmaßnahmen vor allem mit städtebaulichen Aspekten abzuwägen. Der Eingriff ins Stadtbild und die Trennwirkung durch eine Lärmschutzwand im städtischen Umfeld sind daher nur nach genauer Prüfung an besonderen Lärmschwerpunkten vertretbar.

Lärmindernde Fahrbahndeckschichten werden im innerstädtischen Bereich nur selten eingesetzt. Nach den Richtlinien können bislang die Minderungswirkungen noch nicht in Modellen abgebildet werden. Durch die Entwicklung neuer Fahrbahndeckschichten stehen inzwischen aber für alle Randbedingungen geeignete lärmindernde Fahrbahnbeläge zur Verfügung.

Insbesondere im Rahmen von Straßenneubau- und -erhaltungsmaßnahmen kann im Einzelfall auch die schalltechnische Eignung in die Auswahl einer geeigneten Fahrbahndeckschicht eingehen.

Maßnahme Einsatz lärmmindernder Fahrbahndeckschichten

Ziel Minderung der Lärmemissionen des Straßenverkehrs

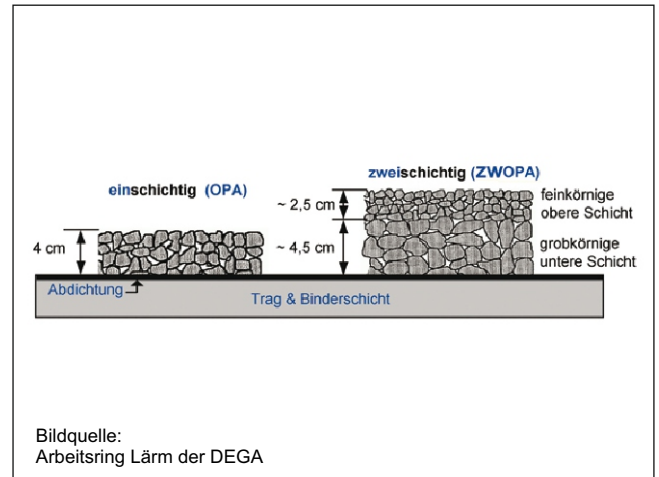
Zeitraahmen kurz- bis mittelfristig

Kosten im Einzelfall zu prüfen

Wirkung mittel - hoch



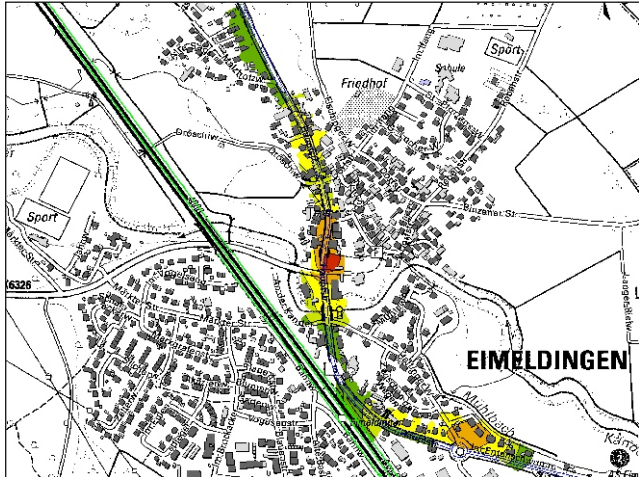
Beispiel Oberfläche lärmoptimierter Asphalt



Offenporiger Asphalt - Deckenaufbau

Beschreibung Lärm mindernde Fahrbahndeckschichten werden bislang meist auf hochbelasteten Straßenabschnitten eingesetzt, auf denen der Verkehr relativ gleichmäßig mit Geschwindigkeiten > 50 km/h in der Nähe einer Wohnbebauung verläuft. Eingesetzt werden dann in der Regel ein- oder zweischichtige offenporige Asphalte. Im innerstädtischen Bereich mit vielen Brems-, Beschleunigungs- und Abbiegevorgängen bei geringeren Geschwindigkeiten sind die offenporigen Asphalte dagegen weniger wirksam und weisen eine stark eingeschränkte Haltbarkeit auf.

Bei künftigen Straßenneubau- oder -erhaltungsmaßnahmen wird jeweils auch die schalltechnische Eignung anhand des aktuellen Stands der Technik unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten geprüft. Die Auswahl der geeigneten Fahrbahndeckschicht erfolgt im jeweiligen Planungsverfahren ggf. in Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger. Zumindest im Bereich der im Lärmaktionsplan ermittelten Lärmschwerpunkte sollten nur lärm mindernde Fahrbahndeckschichten zum Einsatz kommen. Zudem sollen Störstellen, die zu relevanten Lärmbeeinträchtigungen führen, im Rahmen der Straßenerhaltung beseitigt werden. Hinweise der Anwohner zu Störstellen werden durch die Gemeinde aufgenommen und mögliche Maßnahmen geprüft.

Maßnahme Passiver Lärmschutz an lärmbelasteten Gebäuden**Ziel** Minderung der Lärmbelastung in Gebäuden**Zeitraahmen** mittelfristig**Kosten** mittel**Wirkung** mittel**Lärmschwerpunkte in Eimeldingen****Beispiel eines Lärmschutzfensters**

Beschreibung Für Bereiche, die trotz städtebaulicher, verkehrsplanerischer und aktiver Lärmschutzmaßnahmen weiter eine hohe Lärmbelastung aufweisen, können passive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen werden. Passiver Lärmschutz besteht aus der Anpassung der Schalldämmeigenschaften der Außenbauteile eines Gebäudes an die Außenlärmpegel. In der Regel werden dabei die Schalldämm-Maße der Fenster erhöht und ggf. Schalldämm-Lüfter eingebaut. Ziel ist es in den lärmbelasteten Gebäuden der Nutzung angemessene Innenraumpegel zu erreichen.

Da durch passive Lärmschutzmaßnahmen nur die Innenbereiche von Gebäuden ruhiger werden, ist Lärmschutz an der Quelle und auf dem Ausbreitungsweg grundsätzlich vorzuziehen. Dabei ist allerdings im Einzelfall eine Abwägung zwischen städtebaulichen Aspekten, den Kosten und der lärmindernden Wirkung aktiver oder passiver Lärmschutzmaßnahmen vorzunehmen.

Im Rahmen des Lärmaktionsplanes erfolgt zunächst keine konkrete Planung für ein Förderprogramm zum Einbau von Lärmschutzfenstern. Da passive Lärmschutzmaßnahmen von anderen Maßnahmen des Aktionsplans abhängen und deren Realisierung noch zu klären ist, wird der Maßnahmenbereich des passiven Lärmschutzes bei der Fortschreibung des Lärmaktionsplans erneut geprüft.

Die Gemeinde unterstützt Anwohner dennoch bei der Durchführung von Lärmsanierungsmaßnahmen. Informationen zu Förderprogrammen können über die Gemeinde bezogen werden.

Anlage 14

Abwägung der Stellungnahmen

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlage

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 1 von 18
-----	--------------------	--------------------	----------------

A STELLUNGNAHMEN DER BEHÖRDEN UND TRÄGER ÖFFENTLICHER BELANGE

A.1 BÜRGERMEISTERAMT EFRINGEN-KIRCHEN, BAUAMT (29.05.2020)	
Die Gemeinde Efringen-Kirchen hat keine Einwände gegen den Aktionsplan.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
A.2 STADT WEIL AM RHEIN, STADTBAUAMT–STADT- UND GRÜNPLANUNGSABTEILUNG (16.06.2020)	
Die Stadt Weil am Rhein, Abt. Stadt- und Grünplanung, nimmt zum vorgelegten Entwurf der Gemeinde Eimeldingen wie folgt Stellung: Es bestehen seitens der Stadt Weil am Rhein keine Anmerkungen oder Einwände. Die Vereinheitlichung der Geschwindigkeitsbeschränkung im Bereich der Ortsdurchfahrt auf 30 km/h sowie die Temporeduzierung im Bereich der westlichen Rampe der Anschlussstelle der A 98 auf 50 km/h wird begrüßt. Eine Umsetzung der geplanten Maßnahmen sehen wir sehr positiv.	Kenntnisnahme. Die zustimmende Stellungnahme zu den geplanten Geschwindigkeitsbeschränkungen wird begrüßt.
A.3 STADTBAU LÖRRACH GMBH i.A. BÜRGERMEISTERAMT BINZEN (26.06.2020)	
Der beigefügten Stellungnahme der Stadtbau GmbH vom 23.06.2020 stimmt die Gemeinde Binzen vollinhaltlich zu. <i>Die Gemeinde Eimeldingen ist durch mehrere stark befahrene Straßen von Verkehrslärm betroffen. Besonders hervorzuheben sind die immensen Verkehrszahlen auf der B3, die für einige Bewohner eine tagtägliche Belastung von bis zu 75 dB(A) bedeuten. Da eine solche Belastung mit Lärm auf die Dauer sicherlich als ungesund einzustufen ist, begrüßt die Gemeinde Binzen die Aufstellung des Lärmaktionsplans.</i> <i>Die vorgeschlagenen Maßnahmen werden von der Gemeinde Binzen begrüßt. Die Anordnung von Tempo 30 ganztags auf der Hauptstraße wird nicht nur die Belastung der Anwohner reduzieren. sie trägt sicherlich auch dazu bei, die Aufenthaltsqualität in Freien zu erhöhen.</i> <i>Die vom Gutachter aufgezeigten möglichen Verlagerungseffekte sind zwar gering, bestärken die Gemeinde Binzen aber in ihren eigenen Planungsabsichten. Die Gemeinde hat bei der Straßenverkehrsbehörde die Festsetzung von Tempo 30 für die gesamte Straße "Am Sportplatz" beantragt. Dies soll insbesondere dem Schutz der Jugendlichen auf dem Weg zum Sportareal dienen. Gleichzeitig wird hierdurch auch einer möglichen Verlagerung von überörtlichen Verkehren vorgebeugt."</i> (Stadtbau Lörrach GmbH, 23.06.2020)	Kenntnisnahme. Die zustimmende Stellungnahme zu den geplanten Geschwindigkeitsbeschränkungen wird begrüßt.
A.4 REGIERUNGSPRÄSIDIUM FREIBURG, ABTEILUNG STRAßENWESEN UND VERKEHR (16.07.2020)	
Vielen Dank für Ihr Schreiben, mit welchem Sie das Regierungspräsidium Freiburg am Verfahren zur Erstellung des Lärmaktionsplanes für das Gebiet der Gemeinde Eimeldingen beteiligen und für Ihre genehmigte Frist-	

[illegible]

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlage

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 3 von 18
	vor nur ein SMA 8 oder AC 8 zum Einsatz kommen sollte. Nach der aktuellen Zustandserfassung für Bundesstraßen sind für die B 3 keine Erhaltungsmaßnahmen in absehbarer Zeit geplant. Die letzte Fahrbahndeckensanierung in der OD Eimeldingen erfolgte im Jahr 2009. Der dort eingebaute Belag AC 11 DN befindet sich derzeit in einem guten Zustand. Explizit weisen wir darauf hin, dass entsprechend dem sog. Kooperationserlass (Schreiben des MVI vom 23.03.2012, Az. 53-8826.15/75, Kapitel C) § 47d Abs. 6i.V.m. § 47 Abs. 6 BImSchG, aktualisiert mit Schreiben vom 29.10.2018, Az. 4-8826.15/75, keine eigenständige Rechtsgrundlage für die Anordnung von Lärminderungsmaßnahmen darstellt. <u>Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen</u> Der von Ihnen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit, Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange gem. § 47d Abs. 3 BImSchG vorgelegte Entwurf des Lärmaktionsplans der Gemeinde Eimeldingen sieht verkehrsrechtliche Maßnahmen (Geschwindigkeitsbeschränkungen) aus Lärmschutzgründen vor. Zuständig für die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen sind die unteren Straßenverkehrsbehörden, in Ihrem Fall das Landratsamt Lörrach als staatliche Behörde. Für die Anordnung benötigt das Landratsamt Lörrach als zuständige Straßenverkehrsbehörde die Zustimmung des Regierungspräsidiums als Höhere Straßenverkehrsbehörde. Nach der jüngsten Rechtsprechung des Verwaltungsgerechtshofes hat die zuständige Straßenverkehrsbehörde im Lärmaktionsplan vorgesehene, hinreichend bestimmte, verkehrsrechtliche Maßnahmen umzusetzen, sofern die im Fachrecht vorgesehenen gesetzlichen Voraussetzungen auf Tatbestandsseite vorliegen und die planaufstellende Gemeinde das fachrechtliche Ermessen ordnungsgemäß ausgeübt hat. Das Regierungspräsidium prüft die von der unteren Straßenverkehrsbehörde getroffene Entscheidung auf ihre Rechtmäßigkeit. Nach § 45 Abs. 1 Nr. 3 und Abs. 1b Nr. 5 in Verbindung mit § 45 Abs. 9 der Straßenverkehrsordnung (StVO) setzt die Anordnung von Verkehrsbeschränkungen und Verkehrsverboten des fließenden Verkehrs das Vorliegen einer besonderen Gefahrenlage voraus, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der Wohnbevölkerung durch Lärm 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 straßenverkehrsrechtli-	Dies wird zur Kenntnis genommen.	

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlage

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 4 von 18
	che 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. Bei einer Überschreitung der Schwellenwerte 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts um 3 dB(A) geht das Schutzbedürfnis der Wohnbevölkerung den Belangen des Verkehrs regelmäßig vor, sofern andere Schutzziele nicht entgegenstehen. 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). Für die Berechnung des Beurteilungspegels und die Bestimmung des Immissionsortes sind bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen die RLS-90 maßgebend. 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. Das Regierungspräsidium als Höhere Straßenverkehrsbehörde unterstützt im rechtlich vorgegebenen Rahmen grundsätzlich alle Maßnahmen, die zu einem verbesserten Schutz der Wohnbevölkerung vor Straßenlärm führen können. Auf Wunsch von Kommunen und im Benehmen mit der jeweils zuständigen Straßenverkehrsbehörde stehen wir auch für eine fachliche Beratung zu geplanten verkehrsbeschränkenden Maßnahmen zur Verfügung. Dementsprechend werden wir allen Maßnahmen zustimmen, die nach Fachrecht zulässig sind. Um eine möglichst reibungslose Umsetzung der angestrebten Maßnahmen zu gewährleisten empfehlen wir einen engen Austausch mit den straßenverkehrsrechtlichen Entscheidungsträgern bereits vor der Verabschiedung des Lärmaktionsplanes.		

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 5 von 18
-----	--------------------	--------------------	----------------

A.5 LANDRATSAMT LÖRRACH, FACHBEREICH UMWELT–SACHBEREICH UMWELTRECHT (16.07.2020)	
Im Rahmen des Anhörungsverfahrens zum Lärmaktionsplan der Gemeinde Eimeldingen nimmt das Landratsamt als Träger öffentlicher Belange zu den von ihm zu vertretenden öffentlichen Belangen nachfolgend wie folgt Stellung. <u>I. Fachbereich Umwelt/SG Gewerbe/Immissionsschutz</u> Zusätzlich zu den Belastungen durch den Verkehr treten durch gewerbliche und industrielle Nutzungen Lärmbelastungen auf. Dies gilt insbesondere für Wohnnutzungen nahe den Gewerbegebieten, z.B. Südlich „Reutackerstraße“ und Nördlich von „Im Rebacker“. <u>II. Fachbereich Straßen</u> Zum vorliegenden Lärmaktionsplan vertritt die untere Straßenbaubehörde den Bund hinsichtlich straßenbetrieblicher Aufgaben der Bundesstraße 3. Belange der Autobahn werden durch das Regierungspräsidium vertreten. Durch Eimeldingen hindurch kommt der Bundesstraße 3 – entsprechend Ihrer Klassifizierung als Straße für den überörtlichen Verkehr – eine hohe verkehrliche Bedeutung zu. Die Bundesstraße ist darüber hinaus Teil der ausgeschilderten Bedarfsumleitungsstrecke der Autobahn. Die für die Straßenbauverwaltung maßgebenden Vorgaben werden über den sog. Kooperationserlass geregelt. Nach Kooperationserlass sind Bereiche mit Lärmbelastungen über 65 dB(A) L_{Den} und 55 dB(A) L_{Night} bei einer qualifizierten Lärmaktionsplanung zu berücksichtigen. Vordringlicher Handlungsbedarf zur Lärmmin- derung und zur Verringerung der Anzahl der Betroffenen besteht in Bereichen mit sehr hohen Lärmbelastungen über 70 dB(A) L_{Den} und 60 dB(A) L_{Night}. Der vordringli- chere Handlungsbedarf definiert für die Straßenbauver- waltung Auslöse bzw. Schwellenwerte. Der Lärmaktionsplan beschreibt eine Lärmbetroffenheit entlang der Bundesstraße 3 im Bereich des (historisch) gewachsenen Dorfkerns. Insbesondere einige ältere Wohngebäude stehen zum Teil nahe an der Bundes- straße und weisen dadurch hohe Lärmbetroffenheiten auf. In diesen Abschnitten bestehen zum Teil nur schmale Gehwege. Im Vergleich dazu stehen jüngere Bebauungen wie z.B. das Hotel Löwen abgerückt von der Bundesstraße. Ebenso konsequent wurde das Ge- werbegebiet Entenschwumm weiterentwickelt und histo- rische Wohnbebauung wie das Gebäude Hauptstraße 3/5 wurde durch Gewerbebebauung ersetzt. Auch sind die neuen Wohngebäude rund um den Kreisel Enten- schwumm von der Bundesstraße abgerückt und hinter einer Lärmschutzwand errichtet. Diese Beispiele zeigen, wie durch geeignete städtebauliche Entwicklungen Lärmbetroffenheiten vermieden werden können. Das Gutachten empfiehlt daher im Sinne Anlage 9 diese lärmvermeidbaren, städtebaulichen Entwicklungen fort- zusetzen. Die maßgebenden Lärmbetroffenheiten sind den Anla-	Dies wird zur Kenntnis genommen. Auf gewerbliche Schallimmissionen kann die Gemeinde über den Lärmaktionsplan keinen Einfluss nehmen. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Die aufgeführten Schwellen von 65/55 dB(A) bzw. 70/60

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlage

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 6 von 18
	gen 6.1 – 7.4 zu entnehmen. Anlagen 6.1 bis 6.4 zeigen die berechneten Tag-Lärmwerte (6:00-22:00 Uhr) nach RLS-90. Nach Kooperationserlass besteht in Bereichen mit sehr hohen Lärmbelastungen über 70 dB(A) L_{DEN} vordringlicher Handlungsbedarf. Im Ergebnis kann festgestellt werden, dass an nur wenigen Wohngebäuden dieser Schwellenwert erreicht wird. Schwerpunkte sind ansatzweise auszumachen an den Wohngebäuden der Hauptstraße 22 bis 51 sowie der Hauptstraße 6-14. Dem Gutachten fehlen konkrete Angaben über die Anzahl der Betroffenen die tagsüber über dem Schwellenwert 70 dB(A) liegen. Das Gutachten zeigt, dass viele Wohngebäude in der ersten Reihe zur Bundesstraße Lärmbelastungen über 60 dB(A) aufweisen, jedoch überwiegend unter dem Richtwert von 70 dB(A) nach Kooperationserlass liegen. Nach den Vorgaben des Kooperationserlasses erkennt die Straßenbauverwaltung somit im Wesentlichen für den Tag keinen vordringlicheren Handlungsbedarf. Die Anlagen 7.1. – 7.4 zeigen entlang der Bundesstraße die berechneten Nacht-Lärmwerte (22:00-6:00 Uhr) nach RLS-90. Nach Kooperationserlass besteht in Bereichen mit sehr hohen Lärmbelastungen über 60 dB(A) L_{NIGHT} vordringlicher Handlungsbedarf. Im Ergebnis kann festgestellt werden, dass an wenigen Wohngebäuden dieser Schwellenwert erreicht wird. Dem Gutachten fehlen konkrete Angaben über die Anzahl der Betroffenen die nachts über dem Schwellenwert 60 dB (A) liegen. Zudem zeigt sich, dass nahezu die erste Gebäudereihe entlang der Landesstraße Lärmbelastungen über 55 dB(A) aufweist, die damit unterhalb des Richtwertes nach Kooperationserlass liegen. Nach Kooperationserlass besteht somit für die Nacht kein vordringlicher Handlungsbedarf. Nach Kapitel 5 und 6 stellt der Lärmaktionsplan verschiedene, im Wesentlichen straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zur Auswahl, um Lärmbetroffenheiten entgegen zu wirken, z.B.: - Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ganztags Tempo 30 auf der Bundesstraße - Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit tagsüber Tempo 40 auf der Bundesstraße - Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nachts Tempo 30 auf der Bundesstraße Der Lärmaktionsplan empfiehlt eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ganztags Tempo 30 auf der Bundesstraße. Nach Lärmaktionsplan (Seite 20) ergibt sich damit eine maximale Lärminderungswirkung tagsüber von 2,4 dB(A) und in der Nacht von 1,2 dB (A). Der Zielwert von 3 dB(A) gemäß Erlass zur Minderungswirkung wird damit nicht erreicht. Die Fahrzeitverlängerung beträgt 144 Sekunden und liegt damit erheblich über dem ausschlaggebenden Wert von 30 Sekunden. Im Sinne des Erlasses handelt es sich um einen erheblichen Eingriff in die Leichtigkeit des Verkehrs. Diese Zielwertverfehlungen sind von der Verkehrsbe-	dB(A) beziehen sich im Kooperationserlass ausschließlich auf die Erforderlichkeit zur Aufstellung eines Lärmaktionsplans und die erforderliche Untersuchungstiefe. Die Werte von 70/60 nach RLS-90 markieren eine Schwelle, die aus der langjährigen Rechtsprechung deutlich aufzeigt, dass „sich das Ermessen in der Regel zu einer Pflicht zum Einschreiten“ (aus dem Kooperationserlass) verdichtet. Nur in Ausnahmen könnte dann von einer Anordnung abgesehen werden. In der Rechtsprechung zu verkehrsrechtlichen Maßnahmen (z. B. Geschwindigkeitsbeschränkungen) aus Lärmschutzgründen wird eine Gefahrenlage gemäß § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO mit einer Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV definiert (für Wohngebiete z. B. 59 dB(A) tags/49 dB(A) nachts; bei Mischgebieten 64 dB(A) tags/54 dB(A) nachts). Diese Grenzwerte unterscheiden sich von den genannten Werten und werden an der gesamten Ortsdurchfahrt der B 3 überschritten. Die Interpretation des Handlungsbedarfs wird somit nicht geteilt und kann so auch nicht dem Kooperationserlass entnommen werden. Eine Anforderung zur Ausgabe der Betroffenen über 60 dB(A) bei L_{Night} findet sich weder im Kooperationserlass noch in der Rechtsprechung. Die Werte sind aber dem Lärmaktionsplan z. B. in den Maßnahmenblättern zu den untersuchten Maßnahmen zu entnehmen. Nach den rechtlichen Vorgaben sind Beurteilungspegel und Pegeldifferenzen stets aufzurunden, sodass 2,4 dB(A) die Schwelle von 3 dB(A) erfüllt. Dieser Wert würde einem Rückgang des Verkehrs um mehr als 40 % entsprechen. Auch reale Umfragen belegen eine gute Wirkung von Tempo 30 anstelle von Tempo 50. In der Nacht kann den Anwohnern der Straße nicht entgegen gehalten werden, dass mit der schon angeordneten Beschränkung auf 40 km/h ein erster, nicht ausreichender Schritt zur Minderung der Lärmbelastung durchgeführt wurde. Hieraus kann kein Ausschlussgrund für die Anordnung eines angemessenen Lärmschutzes abgelei-	

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlage

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 7 von 18
	hörde im Abwägungsprozess zu berücksichtigen. Straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen im Zusammenhang mit Lärmaktionsplanung unterliegen den Regelungen des Kooperationserlasses. Abwägungsprozess und Ermessensausübung für die Verkehrsbehörde sind beschrieben. Das beschriebene Prüfschema ist für die Verkehrsbehörde bindend. Gemäß Erlass ist von der Verkehrsbehörde zu prüfen, ob sich aus den Lärmberechnungen deutliche Betroffenheiten ergeben. Der Lärmaktionsplan gibt auf Seite 19 an, dass der Streckenabschnitt vom Gebäude Im Entenschwumm 6 bis zur Höhe des Gebäudes Malholzweges eine Länge von ca. 3 km habe. Diese Angabe ist nicht nachvollziehbar, da der Abschnitt tatsächlich eine Länge von rd. 1,4 km aufweist. Im Folgenden ist unklar, ob die weiteren Angaben bspw. zur Fahrzeitverlängerung stimmen und verlässlich sind. Wir empfehlen der Gemeinde eine kritische Prüfung Ihres Lärmgutachtens. Der Lärmaktionsplan enthält darüber hinaus Empfehlungen über Geschwindigkeitsreduzierungen im Zuge der Autobahnanschlussstelle 98 Eimeldingen. Diese Hinweise sind im Rahmen einer ordnungsgemäßen Verkehrsschau bzw. Unfallkommission zu prüfen. Empfehlung der Straßenbaubehörde: Bei einer Geschwindigkeitsreduzierung ganztags auf 30km/h reduziert sich die Anzahl der Anspruchsberechtigten für eine Lärmsanierung erheblich. Im Ergebnis bekommen deutlich weniger Betroffene die Möglichkeit, sich den Einbau von Schallschutzfenstern durch den Bund finanzieren zu lassen. Bei einer Geschwindigkeitsreduzierung ganztags auf 30 km/h nimmt sich die Gemeinde zudem die Möglichkeit einer Lärminderung durch bauliche Maßnahmen, z.B. durch den Einbau lärm mindernder Straßenbeläge. Die nachhaltige Wirksamkeit einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h wird allein erreicht, durch eine konsequente und dauerhafte Geschwindigkeitsüberwachung. Es ist fraglich, ob sich Verkehrsteilnehmer über	tet werden. Der mehrfach angesprochene Kooperationserlass Lärmaktionsplanung gibt den Kommunen und Fachbehörden „Hinweise für die Aufstellung, Überprüfung und Überarbeitung von Lärmaktionsplänen.“ Hierüber werden keine Grenzwerte neu definiert, die eine verbindliche Vorgabe darstellen. Der Erlass kann aber als Zusammenfassung ohnehin geltender Anforderungen dienen. Der Kooperationserlass entfaltet somit zwar keine rechtlich bindende Wirkung, die darin beschriebenen Randbedingungen zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen werden von der Gemeinde aber ernst genommen und durch die Unterlagen befolgt. Die Abwägung und Ermessensausübung unterliegt hierbei der planaufstellenden Kommune. Hinsichtlich der Verlängerung der Fahrzeit enthielt der Lärmaktionsplan tatsächlich einen Fehler bei der Angabe der Streckenlänge und der daraus hervorgehenden theoretischen Verlängerung der Fahrzeit. Dies wurde für die Endfassung korrigiert. Für die Abwägung der Maßnahme wird der tatsächlich geringere Eingriff in die Reisezeit auf der B 3 ein noch geringerer entgegenstehender Aspekt in Relation zum erforderlichen Lärmschutz. Da die Abwägung schon auf der bisherigen Grundlage zugunsten des Lärmschutzes für die Anwohner ausgefallen ist, ergibt sich hieraus keine Änderung der im Lärmaktionsplan festgelegten Maßnahme. Dieser Aspekt ist der Gemeinde ebenfalls wichtig, so dass möglichst zügig auch die Entschärfung der Gefahrenstelle an der Anschlussstelle angegangen werden soll. Dies ist aber keine unmittelbare Folge der Aufstellung des Lärmaktionsplans. Ein Zusammenhang zwischen der Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen und dem Einbau lärm mindernder Fahrbahndeckschichten besteht nicht. Auch nach Anordnung von Tempo 30 verbleiben hohe Lärmbetroffenheiten entlang der Ortsdurchfahrt der B 3. Im Zuge einer derzeit nicht absehbaren Erneuerung oder größeren Erhaltungsmaßnahme wird die Gemeinde auf den Einbau eines entsprechenden Fahrbahnbelags drängen. Passiver Lärmschutz an den Gebäuden durch Schallschutzfenster wurden an den Gebäuden, die die Anforderungen hierfür erfüllen vielfach schon durch den Straßenbaulastträger durchgeführt. Es kann aber nicht ausgeschlossen werden, dass vereinzelt Gebäude dann nicht mehr diese Förderung in Anspruch nehmen könnten. Dies rechtfertigt aber nicht den Verzicht auf einen dringend nötigen Schutz aller Anwohner der B 3 in Eimeldingen. Ohnehin kann der Einbau von Schallschutzfenstern, die nur geschlossen Innenräume vor dem Lärm schützen nie ein Ersatz sondern nur eine ergänzende Maßnahme sein. Zur Bekämpfung von Umgebungslärm sind sie nicht geeignet. Es ist sicher sinnvoll, die Befolgung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit durch Kontrollen und Geschwindigkeitsanzeigen zu unterstützen. Dies liegt im Ermes-	

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlage

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 8 von 18
	die gesamte Länge der Ortsdurchfahrt 1,4 km an die verminderte Höchstgeschwindigkeit halten werden, zumal in verschiedenen Abschnitten die Bundesstraße uneinheitlich bebaut ist und auch in Abschnitten anbau-frei wirkt. Aufgrund der hohen überregionalen Verkehrsbedeutung der Bundesstraße 3, der Zielwertverfehlungen nach Erlass sowohl in der Lärminderungswirkung als auch beim Fahrtzeitverlust wird eine Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h für die Nacht empfohlen. Damit gelingt Lärmschutz für weitere Lärmbetroffene und ist vor allem dann wirksam, wenn die Gebäude auch überwiegend bewohnt werden. Gleichzeitig bleibt der Anspruch für eine Lärmsanierung bestehen, so dass im Ergebnis der Bund Lärmschutzfenster für die Gebäude entlang der Ortsdurchfahrt finanzieren kann. Die Gemeinde sollte gleichzeitig auf Aufnahme in das Lärmsanierungsprogramm des Bundes drängen. Es wird auf die Pflicht zur Überprüfung bestehender Lärmaktionspläne nach Kooperationserlass Kapitel 1.7 verwiesen: „Lärmaktionspläne sind bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Aufstellung zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten.“ Im Ergebnis sind Geschwindigkeitsreduzierungen aus Lärmschutzgründen nicht dauerhaft, sondern sind von der Verkehrsbehörde fortlaufend zu überprüfen. Hingegen erbringen lärm mindernde Straßenbeläge in Verbindung mit Schallschutzfenstern einen deutlich länger anhaltenden Lärmschutz. <u>III. Fachbereich Verkehr/SG Verkehr & ÖPNV</u> Das Sachgebiet Verkehr & ÖPNV vertritt zum vorliegenden Entwurf des Lärmaktionsplans die untere Straßenverkehrsbehörde hinsichtlich der Belange zu der Bundesstraße B 3. Im Verfahren wurde das Regierungspräsidium Freiburg, das Polizeipräsidium Freiburg, der ÖPNV und die SWEG beteiligt. Ihre Stellungnahmen fließen in diese Stellungnahme mit hinein bzw. wurden untereinander abgestimmt. Der im Rahmen der Offenlage vorgelegte Lärmaktionsplan der Gemeinde Eimeldingen vom April sieht verkehrsrechtliche Maßnahmen (u. a. Geschwindigkeitsbeschränkungen) aus Lärmschutzgründen vor. Zuständig für die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen ist die untere Straßenverkehrsbehörde des Landkreises Lörrach. Nach aktueller Rechtsprechung des Verwaltungsge-	sen der Verkehrsbehörde. In absehbarer Zeit wird sicher auch der Bau des Kreisverkehrs am Knotenpunkt B 3 / K 6326 helfen, das Geschwindigkeitsniveau auf der B 3 im Umfeld zu reduzieren. Wie begründet wird der Empfehlung einer Beschränkung nur während der Nachtzeit auf Tempo 30 nicht gefolgt. Anspruchsberechtigt zur Lärmsanierung an Gebäuden sind die jeweiligen Eigentümer. Für Kommunen kommen grundsätzlich Maßnahmen wie Wände, Wälle oder ein Austausch des Fahrbahnbelags in Betracht. Wände und Wälle können entlang der Ortsdurchfahrt der B 3 als Maßnahmen ausgeschlossen werden und ein Austausch der Fahrbahndeckschicht ist nicht unmittelbar absehbar. Daher besteht hier keine in absehbarer Zeit umsetzbare Möglichkeit zur Minderung der Lärmbelastung der Anwohner der B 3. Zudem würde auch der Austausch der Fahrbahn allein noch keinen ausreichenden Lärmschutz bieten und die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung wäre unverändert erforderlich. Der Lärmaktionsplan wird gemäß den rechtlichen Anforderungen alle 5 Jahre zu aktualisieren sein. Dieser Pflicht wird die Gemeinde nachkommen und dabei jeweils auch auf bereits getroffene Maßnahmen eingehen. Hieraus ist aber nicht abzuleiten, dass Maßnahmen auch nur für einen solchen Zeitraum festzulegen sind. Es würde dem Zweck der Umgebungslärmrichtlinie und ihrer Umsetzung in deutsches Recht widersprechen, wenn an Lärmschutzmaßnahmen, die aus Lärmaktionsplänen hervorgehen, strengere Maßstäbe und stärkere Einschränkungen gelten würden, als dies für andere verkehrsrechtliche Beschränkungen zum Schutz der Bevölkerung der Fall ist. Es ist nicht absehbar, dass sich die Verkehrsbelastung der B 3 in Eimeldingen so wesentlich ändert, dass ein Grund für eine zeitliche Beschränkung der Anordnung besteht. Daher wird der Lärmaktionsplan keine Einschränkung auf den Zeitraum bis zur Aktualisierung des Plans vorsehen.	

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlage

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 9 von 18
	richtshofes Baden-Württemberg vom 17.07.2018 hat die zuständige Straßenverkehrsbehörde im Lärmaktionsplan vorgesehene, hinreichend bestimmte, verkehrsrechtliche Maßnahmen umzusetzen, wenn die straßenverkehrsrechtlichen Anordnungsvoraussetzungen vorliegen und die planaufstellende Gemeinde das fachrechtliche Ermessen ordnungsgemäß ausgeübt hat. Gemäß § 45 Abs. 1 Nr. 3 und Abs. 1b Nr. 5 in Verbindung mit § 45 Abs. 9 der Straßenverkehrsordnung (StVO) setzt die Anordnung von Verkehrsbeschränkungen und –verboten des fließenden Verkehrs das Vorliegen einer besonderen Gefahrenlage voraus, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der Wohnbevölkerung durch Lärm 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 verkehrsrechtliche Maßnahme (VGH Baden-Württemberg, Az. 10 S 2449/17, Rd.-Nr. 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. Die Aspekte der Leichtigkeit des Verkehrs ist nicht pauschal in die Abwägung einzustellen, sondern muss hinreichend quantifiziert und konkretisiert werden. Ein mögliche Fahrzeitverlängerung infolge einer straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahme wird in der Regel als nicht ausschlaggebend erachtet, wenn diese nicht mehr als 30 Sekunden beträgt. Qualifizierte Lärmaktionsplanungen sind nach dem Kooperationserlass oberhalb von 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht in einem gesundheitskritischen Bereich und sind auf jeden Fall zu berücksichtigen. Der vordringliche Handlungsbedarf zur Lärminderung und zur Verringerung der Anzahl der Betroffenen besteht in Bereichen mit sehr hohen Lärmbelastungen über 70		

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlage

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 10 von 18
	dB(A) L_{DEN} und 60 dB(A) L_{Night}. Die Verkehrslage der Ortsdurchfahrt B 3 in Eimeldingen stellt sich wie folgt dar: Der Bundesstraße B 3 kommt eine überörtliche Verkehrsfunktion in der Nord-Süd-Richtung zu, welche durch Eimeldingen führt. Ferner hat die Bundesstraße B 3 eine wichtige Bedeutung als Bedarfsumleitungsstrecke der Autobahn BAB 5 / BAB 98; die U 3 Richtung Norden und die U 52 Richtung Süden – jeweils in beide Fahrtrichtungen. Bei den doch unterschiedlichen Gegebenheiten in der Bebauung stellt sich die Frage, ob eine kleinteiligere Betrachtung der Ortsdurchfahrt, insbesondere unter dem Aspekt des Schutzes von Grundrechten, nicht zielführender wäre. Aus dem Ortsplan würden sich 3 – 4 unterschiedliche Betrachtungsgebiete aufdrängen. Der nördliche Teil von Eimeldingen ist nur linksseitig von der B 3 regelkonform ein Gewerbegebiet. Nur wenige Gewerbetreibende wohnen in den Betriebswohnungen der Betriebe. Die Betroffenheit wird daher gering sein. An der rechten Seite der B 3 liegen nur landwirtschaftliche Flächen. Die Ortstafel am Ortsausgang Richtung Efringen-Kirchen steht nicht regelkonform (laut StVO mit Beginn der geschlossenen Bebauung). Bereits im Bürgermeisterforum wurden Korrekturen der Ortstafeln angekündigt. Die gesamte Ortsdurchfahrt entlang der B 3/Hauptstraße und insbesondere der Ortskern von Eimeldingen ist historisch gewachsen und sehr nah an der Straße bebaut. Hier sind auch die hohen Lärmbetroffenheiten festzustellen. Die komplette Ortsdurchfahrt ist durch Gaststätten/ Restaurants, Hotelbetriebe, eine Tankstelle, Fleischerei, Versicherungen, Sparkasse etc. geprägt. Die ursprüngliche Wohnbebauung ist von der B3/Hauptstraße in die 2. Reihe abgerückt. Somit ist hier der Wert für ein Dorf-/Mischgebiet anzusetzen. Geschwindigkeitsmindernd wirkt sich auch die stationäre Geschwindigkeitsmessanlage auf Höhe des Gasthauses Löwen aus, die in die Betrachtung nicht mit einbezogen wurde. Der südliche Bereich ist ebenfalls von Gewerbebetrieben, dem Bahnhof, einer Gärtnerei und einem Gewerbegebiet am „Entenkreisel“ bebaut. Nördlich vom sog. „Entenkreisel“ ist ein Wohngebiet (Im Entenschwumm). Das Wohngebiet gegenüber dem Bahnhof ist mit einer Lärmschutzwand geschützt. Die Wohnbebauungen am sog. „Entenkreisel“ sind ebenfalls von der Bundesstraße B 3 abgerückt und hinter einer Lärmschutzwand errichtet. Die Gebietsausweisung mit den jeweiligen Immissionsgrenzwerten werden zwar im Lärmaktionsplan (LAP) beschrieben aber nicht konkret im LAP Eimeldingen aufgeführt. Somit ist die jeweilige Gebietsausweisung zu benennen und entsprechend im LAP anzupassen. Die Lagepläne entsprechen nicht dem tatsächlichen Gebäudebestand. Der Neubau bzw. Anbau des Hotels Löwen (Hauptstraße 23) fehlt in der Darstellung. Im südlichen Bereich sind zwei Gebäude (ehemals Bavaria Grillstation) mit 70 dB(A) nach der RLS-90 ausgewiesen, obwohl diese bereits abgerissen worden sind. Eine aufschließende Gewerbebebauung ist hier wieder ge-	Die Lärmbetroffenheit wurde entsprechend den rechtlichen Vorgaben ermittelt. Grundlage war die Lärmkartierung des Landes Baden-Württemberg, die durch eine innerörtliche Verkehrserhebung ergänzt wurde. Hierauf aufbauend und den Anforderungen an die Betroffenheitsanalyse im Rahmen eines Lärmaktionsplans folgend wurden die Lärmschwerpunkte entlang der zu untersuchenden Hauptverkehrsstraßen ermittelt. Diese können den Unterlagen des Lärmaktionsplans entnommen werden. Auch wenn sicher nicht durchweg die identische Betroffenheit vorherrscht, zeigen die Ergebnisse der Analyse keine großen Lücken der Lärmbetroffenheit auf, die eine unterschiedliche Ausgestaltung der Lärmschutzmaßnahmen nach sich ziehen würde. Der Kooperationserlass, auf den vielfach Bezug genommen wurde, schreibt zudem: „Zur Vermeidung häufigerer Wechsel der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in Ortsdurchfahrten können zwischen Maßnahmenbereichen Lückenschlüsse bis maximal 300 Meter Länge erfolgen.“ Im vorliegenden Fall ist das zwar nicht erforderlich, zeigt aber auf, dass eine einheitliche Betrachtung und daraus hervorgehende Anordnung den Empfehlungen des Landes entspricht. Allgemein ist darauf hinzuweisen, dass ein Lärmaktionsplan, wie auch daraus hervorgehende verkehrsrechtliche Anordnungen nicht aus Einzelpegeln an einzelnen Gebäuden eine Aussage erbringen können, wie dies z. B. im Rahmen der Lärmsanierung an Einzelgebäuden der Fall wäre. Vielmehr ist die Gesamtbetroffenheit über einen Streckenzug bzw. das umgebende Gebiet maßgebend. Nur das Gesamtbild der Lärmbetroffenheit, das hier sehr deutlich als gesundheitsgefährdend einzustufen ist, rechtfertigt den Eingriff in den Verkehr der B 3. Die Lärmkartierung für Eimeldingen basiert wie beschrieben auf den Lärmkarten des Landes Baden-Württemberg. Es ist unvermeidbar, dass sich in den Gebäude- und Nutzungsstrukturen zwischen dem Stichtag der Kartierung und dem Abschluss des Lärmaktionsplans Änderungen ergeben. Die Gesamtbetroffenheit wird durch punktuelle Änderungen nicht relevant beeinflusst. Die Gebietstypen wurden im gesamten Gemeindegebiet entweder auf Grundlage geltender Bebauungspläne oder der tatsächlich vorhandenen Nutzung bestimmt und im Schallausbreitungsmodell hinterlegt. Wie der Lärmaktionsplan schon beschreibt, wurde die Betroffenheit im Rahmen der Erstellung der Lärmschwerpunktkar-	

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlage

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 11 von 18
	plant. Unberücksichtigt blieb in der Betrachtung des Entwurfs der geplante Neubau des Kreisverkehrs im Bereich des Knotens B 3/K6326. Dieser sorgt für eine neue Unterteilung der Ortsdurchfahrt mit einer zu erwartenden wesentlichen Veränderung.		
	Darüber hinaus enthält der LAP Eimeldingen die Empfehlung über eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h im Bereich der westlichen Rampe der Autobahnanschlussstelle A 98 Eimeldingen bis zur Brücke der Autobahn über die Bundesstraße B 3. Es ist richtig, dass es sich bei den Anschlussästen Ost und West der AS Eimeldingen um Unfallhäufungsstellen handelt. Eine Bewertung der Unfallursachen und der daraus resultierenden Maßnahmen obliegt der Unfallkommission und kann nicht Gegenstand eines Lärmaktionsplans Eimeldingen sein. Die hierzu vorgeschlagenen Maßnahmen des Entwurfs entziehen sich der erwähnten Bindung des sog. Entschließungsermessens.	ten (Anlagen 4 und 5) als auch der Einzelpegel nach RLS-90 (Anlagen 6 und 7) nur bezogen auf eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für den jeweiligen Gebietstyp ausgegeben. Ein Anpassungsbedarf besteht nicht, da die Darstellungen bereits im Detail die konkreten Gegebenheiten abbilden. Ohnehin ist den Ergebnissen deutlich zu entnehmen, dass nicht nur die Grenzwerte für Wohngebiete, sondern auch die Grenzwerte für Mischgebiete entlang der B 3 in Eimeldingen spürbar überschritten werden. Lärmkartierungen, Lärmaktionspläne und verkehrsrechtliche Anordnungen aus Lärmschutzgründen können nur auf bestehenden Lärmbelastungen basieren. Der Bau des Kreisverkehrs wird von der Gemeinde sehr begrüßt. Er wird sicher im Umfeld einen Einfluss auf die gefährlichen Geschwindigkeiten ausüben und dann mit der künftig zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h besser korrespondieren. Als Lärmschutzmaßnahme ist der Bau eines Kreisverkehrs aber nicht geeignet wie Studien gezeigt haben. Der Lärmaktionsplan ist in der Tat keine verbindliche Grundlage für eine Geschwindigkeitsbeschränkung im Bereich der Anschlussstelle. Im Hinblick auf den Übergang zwischen der Maßnahme aus Lärmschutzgründen und zur Verkehrssicherheit sollte diese zweifellos ebenso sinnvolle Maßnahme aber bereits mit im Lärmaktionsplan genannt werden, zumal für diesen Bereich auch ein Vorteil für die Lärmsituation entsteht. Die Gemeinde wird kurzfristig auch auf eine Maßnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit an der Anschlussstelle hinwirken.	
	Lärmbetroffenheiten: Diese sind in den Anlagen 6.1 bis 7.4 des LAP dargestellt. Nach der RLS-90 sind in den Anlagen 6.1. bis 6.4 die berechneten Lärmwerte für den Tag (06:00 bis 22:00 Uhr) aufgezeigt. Ein vordringlicher Handlungsbedarf besteht nach dem o.a. Kooperationserlass zur Lärminderung und zur Verringerung der Anzahl der Betroffenen in Bereichen mit sehr hohen Lärmbelastungen über 70 dB(A) L_{DEN}. Es ist festzustellen, dass die überwiegende Anzahl der Gebäude in der Ortsdurchfahrt Eimeldingen ab der Einmündung Malzholweg bis zum „Entenkreisel“ die Grenzwerte zur Pflicht zum Einschreiten erreichen werden. Die Grenzwerte von 70 dB(A) und höher werden an den Gebäuden der Hauptstraße 22 bis 51 sowie an der Hauptstraße 6 bis 14 erreicht. Allerdings fehlen konkrete Angaben über die Anzahl der Betroffenen, die tagsüber über dem Schwellenwert von 70 dB(A) liegen. Alle genannten betroffenen Gebäude sind entlang der B 3 Gewerbebetriebe, in denen das Wohnen gar nicht mehr bzw. tagsüber nur noch bedingt stattfindet. Die in der Anlage 4 geschilderten Lärmschwerpunkte Tag sind mit der Anzahl der Lärmbetroffenen nur schwer nachzuvollziehen. Die Verkehrsbehörde erkennt aufgrund der vorgelegten Lärmbetroffenheit für den Tag einen vordringlichen Handlungsbedarf. Dieser ist jedoch noch mit der hohen Anzahl der Betroffenen die tagsüber über dem	Hier werden verschiedene Abschnitte des Kooperationserlasses miteinander vermischt. Abschnitt 2.3 des Erlasses beschreibt die Aspekte und das Vorgehen zur Prüfung verkehrsrechtlicher Maßnahmen für in der Lärmkartierung erkannte Lärmschwerpunkte. Darin wird ausdrücklich empfohlen, die Lärmberechnungen auf Grundlage der RLS-90 durchzuführen, wie dies auch für den Lärmaktionsplan der Gemeinde Eimeldingen vorgenommen wurde. Lärmwerte nach RLS-90 können nicht mit Empfehlungen, die sich auf andere Lärmindizes wie z. B. L_{DEN} beziehen, in Relation gesetzt werden. Die Interpretation des Handlungsbedarfs wird nicht geteilt und kann so auch nicht dem Kooperationserlass entnommen werden. Die Werte von 70/60 nach RLS-90 markieren eine Schwelle, die aus der langjährigen Rechtsprechung deutlich aufzeigt, dass „sich das Ermessen in der Regel zu einer Pflicht zum Einschreiten“ (aus dem Kooperationserlass) verdichtet. Nur in Ausnahmen könnte dann von einer Anordnung abgesehen werden. Die Schwellen bezogen auf L_{DEN} und L_{Night} haben keine unmittelbare rechtliche Konsequenz, zeigen aber auf, dass für Kommunen ein Bedarf zur Aufstellung eines Lärmaktionsplans und ggf. auch ein dringender Handlungsbedarf zur Festlegung von Maßnahmen (unabhängig von der Art der Maßnahme) bestehen. Diese Anforderung nimmt die Gemeinde Eimeldingen ernst	

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlage

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 12 von 18
	Grenzwert von 70 dB(A) liegen, zu beweisen. Nach der RLS-90 sind in den Anlagen 7.1 bis 7.4 die berechneten Lärmwerte der Bundesstraße B 3 für die Nacht (22:00 bis 06:00 Uhr) aufgeführt. Ein vordringlicher Handlungsbedarf besteht nach dem o.a. Kooperationserlass zur Lärminderung und zur Verringerung der Anzahl der Betroffenen in Bereichen mit sehr hohen Lärmbelastungen über 60 dB(A) L_{Night}. Es ist festzustellen, dass an ca. 15 Gebäuden im Ortskern entlang der B 3/Hauptstraße der Grenzwert von 60 dB(A) erreicht wird. Auch hier fehlen dem LAP die konkreten Angaben über die Anzahl der Betroffenen, die nachts über dem Grenzwert von 60 dB(A) liegen. Die in der Anlage 5 geschilderten Lärmschwerpunkte Nacht sind mit der Anzahl der Lärmbetroffenen nur schwer nachzuvollziehen. Die Verkehrsbehörde erkennt aufgrund der vorgelegten Lärmbetroffenheiten für die Nacht einen vordringlichen Handlungsbedarf an, wenn die hohe Anzahl der Betroffenen in diesen Gebäuden bewiesen wird. Der LAP der Gemeinde Eimeldingen stellt nach dem Kapitel 5 das Maßnahmenkonzept mit fünf Leitlinien vor und beschreibt dazu in den folgenden Kapiteln 5.1 bis 6.4.3 die Maßnahme sowie deren Auswahl. Anzumerken ist hier, dass es sich bei der Auswahl rein um verkehrsrechtliche Maßnahmen handelt. Lärmindernde Maßnahmen in der Stadtplanung oder baulicher Lärmschutz werden im LAP gar nicht, nachrangig oder nur am Rande kurz erwähnt. Es entsteht der Eindruck, dass eine langfristige Planung wie z. B. das Aufbringen von Flüsterasphalt, Sanierung der Gebäude durch Lärmschutzfenster etc. weder verfolgt noch geplant sind und nur eine Geschwindigkeitsbeschränkung mit dem LAP angestrebt wird. Ohne die Überlegungen der Gemeindeverwaltung, die diesem Beschluss zum Entwurf vorausgegangen sind, zu kennen, scheint dieses Vorgehen aus Sicht der Verkehrsbehörde problematisch, da die Gemeinde hiermit den Fehler des Ermessensnichtgebrauchs macht. Ein solcher steht der späteren Umsetzung des Lärmaktionsplans durch das Landratsamt entgegen bzw. das Landratsamt hat bei entsprechendem Antrag eine eigene Ermessensausübung vorzunehmen. Eine Bindung durch den Lärmaktionsplan tritt nicht ein. Der nun gegebene "Fehler" könnte einfach geheilt werden, wenn im Abschlussbericht deutlich wird, dass seitens der Gemeinde noch weitere Maßnahmen zur Lärmreduzierung abgewogen wurden, diese allerdings aufgrund verschiedener Gründe als nicht so wirksam bzw. sachdienlich wie eine Geschwindigkeitsreduzierung wirken.	und schlägt für alle Bereiche mit wesentlichen Lärmbetroffenheiten geeignete und nach dem Fachrecht zulässige Maßnahmen vor. Eine Anforderung zur Ausgabe der Betroffenen über 70 dB(A) tagsüber bzw. 60 dB(A) nachts findet sich weder im Kooperationserlass noch in der Rechtsprechung. Die Werte sind aber dem Lärmaktionsplan z. B. in den oben schon angesprochenen Anlagen zu entnehmen. Allgemein ist darauf hinzuweisen, dass in derselben Stellungnahme korrekt ausgeführt wird, dass die für verkehrsrechtliche Anordnungen ermessensrelevante Schwelle in einer Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV liegt. Diese liegen wie schon ausgeführt nicht bei Werten von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts. Aus den Ausführungen unter Bezug auf Schwellen, die weit über den zwingend in das Ermessen einzubeziehenden Lärmbelastungen liegen, kann damit keine zutreffende Aussage zur ermessensrelevanten Lärmbetroffenheit an der B 3 in Eimeldingen abgeleitet werden. Alle angesprochenen Angaben liegen durch den Lärmaktionsplan bereits vor. Die Lärmbetroffenheiten sind sowohl den Anlagen zu den Maßnahmen wie auch den Anlagen mit Ausgabe der Beurteilungspegel nach RLS-90 zu entnehmen, die für alle Gebäude im Umfeld unmittelbar eine Anzahl der Einwohner mit ausweist. Hierbei ist zu beachten, dass wie schon beschrieben nicht die einzelne Anzahl betroffener Einwohner einzelner Gebäude ausschlaggebend ist, sondern die Gesamtbetroffenheit im Streckenzug. Es werden alle rechtlichen Anforderungen wie auch die Hinweise des Kooperationserlasses erfüllt, sodass kein weiterer Bedarf für zusätzliche Nachweise besteht. Die Maßnahmenauswahl basiert auf den eingeführten Empfehlungen und Leitfaden zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen. Neben konkreten Einzelmaßnahmen für Lärmschwerpunkte sind langfristige Strategien zu benennen. Diesen Anforderungen kommt der Lärmaktionsplan der Gemeinde Eimeldingen nach. Nur durch langfristige Strategien ist aber kein ausreichender Lärmschutz für die Anwohner der Ortsdurchfahrt der B 3 zu erzielen. Die Alternativen zur im Lärmaktionsplan vorgesehenen Maßnahme einer Geschwindigkeitsbeschränkung werden im Bericht bereits ausführlich beschrieben und abgewogen. Das Ermessen wird also auf einer sehr umfassenden Grundlage ausgeübt, die beispielsweise über die Anforderungen aus dem oben genannten Gerichtsurteil zur Bindungswirkung von Lärmaktionsplänen hinausgehen. Ein „Fehler“ ist auch nach erneuter Prüfung nicht zu erkennen.	
	Maßnahmenauswahl: 1) Ganztägig Tempo 30 auf der B 3 / Hauptstraße Eimeldingen (Kapitel 6.2.1 bis 6.2.5) Die Einführung einer ganztägigen Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h wurde ab der Höhe des Gebäudes im Entenschwumm 6 bis zur Höhe des Gebäudes	Dies wird nicht berücksichtigt. Die Aspekte werden weitgehend bereits oben zu „Fachbereich Straßen“ beantwortet. Ergänzende Punkte werden nachfolgend einzeln beantwortet.	

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlage

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 13 von 18
	Malholzweg 24 über eine Länge von ca. 3 km untersucht. Wie oben bereits beschrieben, wird der Bereich der Anschlussstelle der A 98 nicht in diesem LAP betrachtet. Die Längenangabe des Abschnittes der B 3 / Hauptstraße kann nicht richtig sein. Nach unseren Auswertungen im Geografischen Informationssystem (GIS) ist diese Strecke max. 1,5 km lang. Somit ist mehr als fraglich, ob die Folgewertungen (wie z.B. die Fahrzeit von 144 Sekunden richtig ermittelt wurden. Für den Fall, dass die Fahrzeitverlängerung von 144 Sekunden tatsächlich so richtig ist, sind diese im Abwägungsprozess des LAP's mit einzubeziehen und hinreichend quantifiziert und konkretisiert zu betrachten. Der Aspekt der Leichtigkeit des Verkehrs ist somit vierfach überschritten. Eine mögliche Fahrzeitverlängerung infolge einer straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahme wird in der Regel als nicht ausschlaggebend erachtet, wenn diese nicht mehr als 30 Sekunden beträgt. Mit einer Verlagerung des Verkehrs durch den Ort Eimeldingen ist nicht zu rechnen, da die B3 hier keine direkte Ausweichroute hat. Der Verkehr würde, nur großräumig über die Gemeindeverbindungsstraße Richtung Binzen-Fischingen ausweichen, wo u. E. keine Ersparnis in der Fahrzeit erreicht wird. Zu berücksichtigen ist in diesem Zusammenhang noch, dass die B 3 wie oben bereits geschildert, die offizielle als Bedarfsumleitungsstrecke der Autobahn BAB 5 / BAB 98; die U 3 Richtung Norden und die U 52 Richtung Süden ist. Bei Aktivierung der Bedarfsumleitungsstrecke könnte sich die Fahrzeit noch weiter verlängern. Einem stetig abfließenden Verkehr mit geringerem Rückstaupotential ist hier Rechnung zu tragen. Die VwV StVO empfiehlt für Durchgangsstraßen eine max. Reduzierung auf 40 km/h. Ferner wird der ÖPNV von dieser Fahrzeitverlängerung betroffen sein. Dieser teilt in seiner Stellungnahme mit, dass bei zunehmender Reduzierung der Geschwindigkeit in verschiedenen Ortschaften, auch der Busverkehr stark betroffen ist. Je länger die Reisstrecken mit reduzierter Geschwindigkeit werden, umso geringer werden auch die Reisegeschwindigkeiten im ÖPNV. Dies bedeutet eine Absenkung der Attraktivität des ÖPNV, weil Verbindungen mit Bus/Bahn nicht mehr eingehalten werden können. Fahrpläne müssen ggf. angepasst werden. Dies trägt nicht zu den Klimaschutzzielen des Landkreises Lörrach bei. Bei einer ganztägigen Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h soll am Tag (6-22 Uhr) eine Minderung der Geräuschemissionen um 2,4 dB(A) und in der Nacht (22-6 Uhr) aufgrund der schon bestehenden Beschränkung auf 40 km/h eine Minderung von 1,2 dB(A) erreicht werden. Gemäß dem Kooperationserlass zur Mindestauswirkung (Nr. 2.3 auf Seite 17) wird der Zielwert von 3 dB(A) mit dieser ganztägigen Maßnahme nicht erreicht. Die Anzahl der Betroffenen mit einer Geschwindigkeitsreduzierung von 216 auf 188 Personen und nachts von 205 auf 184 Personen gesenkt, ist bei erster Betrachtung ein Erfolg, allerdings profitieren nur lediglich 28/21 betroffene Per-	Diese Einschätzung wird von der Gemeinde geteilt. Eine Bedarfsumleitung steht einer verkehrsrechtlichen Anordnung aus Lärmschutzgründen nicht entgegen. Der VwV StVO ist eine solche Obergrenze nicht zu entnehmen. Ohnehin könnte hieraus keine verbindliche Vorgabe für Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung hervorgehen. Die Bereitstellung eines attraktiven ÖPNV-Angebots ist der Gemeinde ebenfalls ein hohes Anliegen. Dennoch kann hieraus kein Ausschlusskriterium für eine Anordnung zum Schutz der Bevölkerung abgeleitet werden. Die bestehende Verkehrssituation mit zeitweise Staus und Stop-and-go-Verkehr beeinflusst die Reisezeit im Straßenzug unabhängig von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Eine Fahrzeitverlängerung wird dennoch sicher zeitweise entstehen. Der Busbetrieb, dessen mittlere Fahrzeiten auch stark durch die Bedienung von Haltestellen beeinflusst wird, wird hierdurch aber nicht so wesentlich beeinflusst, dass ein zuverlässiger Linienbetrieb nicht mehr möglich wäre. Sollte eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit tatsächlich insgesamt den Busbetrieb beeinflussen, kann die Konsequenz nicht in einem Verzicht auf den Schutz der Bevölkerung vor Lärm in gesundheitsgefährdender Höhe sein, sondern nur in einer Optimierung der verkehrlichen Priorisierung des ÖPNV. Dem Kooperationserlass ist ein solcher Hinweis nicht zu entnehmen. Wörtlich heißt es darin: „Als Ergebnis einer Abwägung sind auch Maßnahmen mit einer geringeren Lärminderung als 3 dB(A) zu akzeptieren.“ Auch wenn die Anforderung gelten würde, hätte sie auf die in den	

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlage

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 14 von 18
	sonen (13 % / 10 %) von der Geschwindigkeitsreduzierung gegenüber allen Verkehrsteilnehmern, die sich an die 30 km/h halten müssen. Dass insgesamt 570 Anwohner der Hauptstraße von einer Reduzierung der Beurteilungspegel profitieren, ist wie oben beschrieben, mit der Gebietsausweisung und Anzahl der Betroffenen noch zu beweisen. Diese beschriebenen Erkenntnisse sprechen weiter dafür, dass die Gemeinde weitere Lärmsanierungsmaßnahmen im LAP mit betrachten muss. Die Verkehrsbehörde sieht wegen der geringen Betroffenheit im nördlichen Bereich von Eimeldingen sowie im südlichen Bereich ab der Einmündung Im Entenschwumm bis zum Entenkreisel, wegen der hohen Fahrzeitverlängerung keine Erforderlichkeit für die beiden Bereiche die Geschwindigkeit ganztags auf 30 km/h zu reduzieren. Ferner sehen wir es als sehr fraglich an, ob sich die Verkehrsteilnehmer über die gesamte Länge der Ortsdurchfahrt (1,5 km) an die Geschwindigkeitsbeschränkung halten werden, da die Ortsdurchfahrt an verschiedenen Stellen uneinheitlich bebaut und sogar im nördlichen Bereich unbebaut ist. Es wird in dem nördlichen Bereich beobachtet, dass die Verkehrsteilnehmer nicht erkennen, dass sie sich innerorts befinden. Wenn die Betroffenenzahlen des vordringlichen Handlungsbedarfes es belegen, würden wir eine Tempo 30 ganztags ab dem Entenkreisel bis zur Einmündung Malzholzweg empfehlen. 2) Tagsüber Tempo 40 auf der B 3 / Hauptstraße (Kapitel 6.3.1 bis 6.3.3) In einem Teilbereich der B 3 / Hauptstraße besteht bereits aus Gründen des Lärmschutzes die Geschwindigkeitsreduzierung auf 40 km/h nachts. Diese würde wie bei der ganztägigen Maßnahme von 30 km/h auf der B 3 / Hauptstraße ausgeweitet und zusätzlich auch für tagsüber gelten. Die Fahrzeit würde sich dann um 54 Sekunden verlängern. Die Höhe der Lärmreduzierung am Tag würde mit 1,2 dB(A) in einem gerade wahrnehmbaren Bereich liegen. Gemäß dem Kooperationserlass zur Mindestauswirkung (Nr. 2.3 auf Seite 17) wird der Zielwert von 3 dB(A) mit dieser Maßnahme nicht erreicht. Die Reduzierung der Anzahl der Betroffenen kann von 215 auf nur 201 Personen bzw. 205 auf 199 Personen gesenkt werden. Die ist nach unserer Rechtsauffassung gegenüber der Fahrzeitverlängerung und Auswirkung auf dem ÖPNV nicht verhältnismäßig. Die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h würde die Lärmbelastung für die Anwohner der B 3 / Hauptstraße kaum spürbar entlasten. Für die Nachtzeit würde es für die Anwohner keine gesundheitlichen Auswirkungen geben. Wie bereits oben erwähnt, hat die Bundesstraße B 3 eine überörtliche Bedeutung mit einer Bedarfsumleitung der Bundesautobahnen BAB 5 und BAB 98, jeweils in beide Fahrtrichtungen. Einem stetig abfließenden Verkehr mit geringerem Rückstaupotential ist hier Rechnung zu tragen. Die VwV StVO empfiehlt für Durchgangsstraßen eine max. Reduzierung auf 40 km/h. 3) Nachts Tempo 30 auf der B 3 / Hauptstraße (Kapitel 6.4.1 bis 6.4.3) Diese Maßnahme wird im LAP als Alternative zu den o.	Lärmaktionsplan aufgenommene Maßnahme einer Anordnung von Tempo 30 keine Auswirkung, da nach den rechtlichen Vorgaben Pegel immer auf den nächsten ganzen Wert aufzurunden sind. Ab einer Änderung von 2,1 dB(A) ist im Sinne der Vorgaben also die Minderung von 3 dB(A) erfüllt. „Pegeländerungen von Verkehrsgeräuschen, die kleiner als 3 dB(A) ausfallen, werden von Anwohnern gut wahrgenommen.“ Quelle: Umweltbundesamt 2004: Können Lärmreduzierungsmaßnahmen mit geringer akustischer Wirkung wahrgenommen werden? Mit prozentualen Rückgängen der Anzahlen der Lärmbetroffenen oder dem Verweis auf die geringe Anzahl des Rückgangs der Einwohner oberhalb einer Schwelle allein sind keine zuverlässigen Aussagen zur Wirksamkeit einer Maßnahme möglich. Der Lärmaktionsplan ist zwingend auf Grundlage der rechtlichen Anforderungen und formellen Vorgaben aufzustellen. Die Ermittlung der Betroffenenzahlen ist dabei anhand der VBE (Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm; Umweltbundesamt) zu erstellen, die Einwohner auf Fassaden verteilt. Nimmt man auf dieser Grundlage eine Schwelle heraus, ist es der Regelfall, dass die Änderung der Zahl der betroffenen gering ist, da nur diejenigen in die Ermittlung eingehen, die unter die Schwelle rutschen. Eine noch deutlich höhere Lärmbetroffenheit hätte beispielsweise zur Folge, dass bei derselben Schwelle sich durch eine Maßnahme gar kein Rückgang der Betroffenenzahl zeigen würde, da alle Einwohner weiter über der Schwelle belastet wären. Aus solchen Einzelinformationen ist kein zutreffendes Gesamtbild der Betroffenheit abzuleiten. Die tatsächlich in den Gebäuden betroffene Zahl der Einwohner liegt weit über den in der Stellungnahme genannten Zahlen und entspricht zumindest der Zahl der Bewohner in der ersten Gebäudereihe des genannten Straßenabschnitts. Alle diese Einwohner werden durch die Beschränkung auf 30 km/h eine gut wahrnehmbare Entlastung von 2,4 dB(A) erfahren. Die Gesamtzahl dieser Einwohner wurde auf der beschriebenen Grundlage ermittelt. Ein weitergehender „Beweis“ ist nicht mehr erforderlich, da alle Angaben bereits im Lärmaktionsplan enthalten sind. Verkehrsrechtliche Anordnungen zu unterlassen, da von Verstößen der Verkehrsteilnehmer ausgegangen wird, ist eine für die Gemeinde nicht akzeptable Argumentation. Es ist aber sicher sinnvoll, die künftige Anordnung über eine erhöhte Überwachung und Geschwindigkeitsanzeigen zu unterstützen. Die Gemeinde tritt hierzu gerne in einen Austausch mit der Verkehrsbehörde.	

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlage

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 15 von 18
	a. Maßnahmen betrachtet. Eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h nachts (22 – 6 Uhr) würde eine Minderung um 1,2 dB(A) erreicht werden. Gemäß dem Kooperationserlass zur Mindestauswirkung (Nr. 2.3 auf Seite 17) wird der Zielwert von 3 dB(A) mit dieser Maßnahme nicht erreicht. Die Reduzierung der Anzahl der Betroffenen kann von 216 auf 210 Personen (über 60 dB(A)) bzw. beim Pegel von über 50 dB(A) bei L_{Night} von 205 auf 184 Personen reduziert werden und dabei eine Fahrzeit von 90 Sekunden ergeben. Nach unserer Rechtsauffassung ist die Reduzierung der Betroffenen durch diese Maßnahme gegenüber der Beschränkung für die Verkehrsteilnehmer auf der B 3 / Hauptstraße sehr gering. Eine Beschränkung auf die Nachtzeit würden wir gegenüber den vorgenannten Maßnahmen trotzdem favorisieren, da hier ein Lärmschutz für die Lärmbetroffenen entsteht, wenn die Gebäude bewohnt sind und die Nachtruhe gefordert wird. Die Verkehrsbehörde des Landkreis Lörrach befürwortet grundsätzlich Verbesserungen im Lärmschutz für Anwohner. Im gleichen Maße werden auch die Aufgaben zur Aufrechterhaltung der Leichtigkeit des Verkehrs und Verkehrssicherheit wahrgenommen. Gerade bei Lärmschutzmaßnahmen an Ortsdurchgangsstraßen ist ein Spannungsfeld zwischen den Grundrechten der Anwohner und den Grundrechten der Teilnehmenden am fließenden Verkehr gegeben. Eine Abwägung der betroffenen Grundrechte ist schwierig, aber zwingend erforderlich, auch da es sich zumindest für einen wesentlichen Teil der Betroffenen um einschränkende Maßnahmen i. S. d. StVO handelt. Für eine dauerhafte Wirksamkeit von Lärmreduzierungen ist eine Reduzierung um mindestens 3 dB(A) zu erreichen. Das wird mit keiner der vorgeschlagenen Maßnahmen alleine erreicht. Ferner weisen wir besonders auf die erforderliche Ermessensabwägung der planaufstellenden Gemeinde hin. Nur die Benennung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen in Form von Geschwindigkeitsbegrenzungen reicht nicht aus. Die Gemeinde hat zumindest andere Maßnahme mit zu betrachten, um eine Ermessensabwägung erkennen zu lassen. Der vordringliche Handlungsbedarf wird festgestellt, allerdings nicht für den gesamten vorgeschlagenen Bereich der Ortsdurchfahrt. Aufgrund der hohen überregionalen Verkehrsbedeutung der Bundesstraße B 3, der Zielwertverfehlungen nach dem Kooperationserlass sowohl in der Lärmminde rungswirkung als auch beim Fahrzeitverlust wird eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h für die Nacht empfohlen. Nach unserer Auffassung gelingt damit der gewünschte Lärmschutz für die Lärmbetroffenen und ist vor allem zu dem Zeitraum wirksam, wenn die Gebäude auch überwiegend bewohnt werden. Diese Maßnahme hat zusätzlich den Effekt, dass der Anspruch für eine Lärmsanierung bestehen bleibt, so dass im Ergebnis der Bund Lärmschutzfenster für die Gebäude entlang der Ortsdurchfahrt mitfinanzieren kann. Hier wird empfohlen, dass die Gemeinde gleichzeitig auf Aufnahme in das Lärmsanierungsprogramm des Bundes	Dieser Empfehlung kann nicht gefolgt werden. Da die Betroffenheit sowohl am Tag als auch in der Nacht in ähnlicher Art besteht, wird eine durchgehende Beschränkung vorgesehen.	

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 16 von 18
	drängen soll. Eine Tempo 30 ganztags würde wir – wie oben beschrieben – auf den verkürzten Bereich empfehlen, wenn die Betroffenheit der Lärmbelästigung bewiesen wird. Gleichzeitig schlagen wir eine Aufteilung der Ortsdurchfahrt Eimeldingen in drei bis vier Bereiche der Betroffenheit vor. Dies vor dem Hintergrund, dass der Kreisel nicht mitbetrachtet wurde und sich hier die Geschwindigkeiten deutlich verändern werden. <u>IV. Gesundheit</u> Der Fachbereich Gesundheit sieht die vorgesehenen Maßnahmen als sinnvoll an und befürwortet grundsätzlich schallmindernde Maßnahmen, insbesondere aktive Schallschutzmaßnahmen. Als Informationsquellen über gesundheitliche Risiken für durch Lärm belastete Personen eignen sich u.a.: • Ratgeber des Umweltbundesamtes „Lärm das unterschätzte Risiko“: https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/laerm-unterschaeetzte-risiko • die Internetseite des Umweltbundesamtes „Auswirkungen des Lärms auf die Gesundheit“ https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/laermwirkungen#gehorschaden-und-stressreaktionen • 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 • “Quantifizierung des Einflusses von Lärm auf Lebensqualität und Gesundheit“ in der Sonderausgabe des UMID: Umwelt und Mensch – Informationsdienst, 01/2011, S. 28-36 http://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/pdfs/umid_11_04_01_sonderdruck_laerm.pdf	Die Lärmbetroffenheit wird im Lärmaktionsplan bereits sehr umfassend nachgewiesen. Die Gemeinde begrüßt die Hinweise zur Beurteilung der wesentlichen Auswirkungen des Lärms auf betroffene Anwohner. Der Schutz der Bewohner ist zentraler Gesichtspunkt der im Lärmaktionsplan festgelegten Maßnahmen.	

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlage

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 17 von 18
-----	--------------------	--------------------	-----------------

B PRIVATE STELLUNGNAHMEN VON BÜRGERINNEN UND BÜRGERN

B.1 BÜRGER 1 (27.05.2020)	
Ich bedanke mich für die Möglichkeit der Stellungnahme und das ein Lärmaktionsplan angegangen wird. - meiner Meinung nach soll 30km/h bei Tag und Nacht auf der Hauptstraße ab Höhe des Gebäudes Im Entenschwumm 6 bis zur Höhe des Gebäudes Malzholzweg 24 sein. Vorausschauend für die geplanten Neubaugebiete an der B3, könnte aber gleich bis zum Ortsende Tempo 30km/h weitergeführt werden. - zusätzlich soll bei der Fußgänger-Insel auf Höhe Malzholzweg ein Zebrastreifen angebracht werden. Dies drosselt zusätzlich die Geschwindigkeit und vereinfacht den Übergang, insbesondere für Kinder aus dem Gebiet Malzholzweg / Alte Säge. - Ab Höhe Malzholzweg in Richtung Efringen ist bis zum Ortsende Tempo 50km/h. Aktuell ist dann außerorts Tempo 100km/h erlaubt. Dies aber nur für eine Strecke von 1,6km! bis es auf Tempo 70km/h reduziert wird. Auf dieser Strecke gehen 2 Straßen nach Fischingen und eine geht nach Efringen-Kirchen ab. Abbieger müssen ihre Geschwindigkeit reduzieren, was folglich zu gefährlichen Überholmanövern führt. (selbst schon erlebt und mehrmals gesehen). Folglich empfehle ich hier durchgehend Tempo 70km/h. In umgekehrter Fahrtrichtung, also von Efringen-Kirchen in Richtung Eimeldingen: Tempo 70km/h - außerorts Tempo 70km/h - Ortsschild Eimeldingen - Tempo 50km/h - Höhe Malzholzweg Tempo 30km/h bis zum Entenschwumm - Ab Höhe Im Entenschwumm bis zum Kreisverkehr Dreispitz soll Tempo 50km/h sein. Dies ermöglicht ein einfacheres Abfahren von der Autobahn auf die B3 und vermindert das Unfallrisiko, da die Fahrzeuge nicht mit 70km/h queren. Zu dem kommt es immer mal wieder zu anstehenden PKW's bei der Shell Tankstelle. (Die aufgestellten Reflektoren sind nur auf der B3 sichtbar, von der Autobahnausfahrt reflektiert nichts. Kann man nicht zusätzliche Reflektoren anbringen, die von der Autobahnausfahrt kommend angeleuchtet werden?) - Vom Kreisverkehr Dreispitz ist es folglich sinnvoll in Richtung Haltingen und in Richtung Binzen mit Tempo 30km/h weiter zu verfahren. - ich möchte auf einen Fehler im Lärmaktionsplan hinweisen: Seite 35, Anlage 1 Kartiertes Streckenverzeichnis/ zulässige Geschwindigkeiten ist die Autobahn A5 von Basel in Richtung Karlsruhe mit Tempo 120km/h gekennzeichnet. Diese Angabe ist falsch. Korrekt ist ab Grenzübergang Richtgeschwindigkeit von 130km/h, mit anderen Worten es gibt kein Tempolimit. Ich höre immer wieder stark beschleunigende Auto und Motorräder die von der Grenze in Richtung Karlsruhe ihre Maschinen ausfahren. Um den Autobahnlärm einzudämmen, wünsche ich ab Grenzübergang Tempo 120km/h, ab Rheinweiler / Bad	Die Zustimmung zur Anordnung von Tempo 30 auf der ortsdurchfahrt der B 3 wird begrüßt. Eine Ausweitung kann nur erfolgen, wenn sich dies durch eine bestehende Betroffenheit unter Abwägung der Belange des Verkehrs begründen lässt. Nach aktuellem Stand kommt nur der schon vorgesehene Bereich für eine Beschränkung in Betracht. Rein verkehrliche Maßnahmen können nicht über den Lärmaktionsplan gesteuert werden. Die Hinweise werden an die Verkehrsbehörde weitergegeben.

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlage

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 18 von 18
	Bellingen ist eh Tempo 120km/h zwecks Kurort.		
B.2	BÜRGER 2 (27.05.2020)		
	Die Lärmanalyse ist zutreffend und deshalb wünsche ich mir, dass die getroffenen Maßnahmen nachhaltig sind, welche dazu beitragen werden dass die Lebensqualität aller Mitbürger gesteigert wird. Bei der letzten Sitzung habe ich entnommen, dass Vorschläge erwünscht sind. Hierzu möchte ich einige Vorschläge unterbreiten die sowohl wirtschaftlich tragbar als auch eine hohe Effizienz haben bzgl. der Minderung des Verkehrslärms. 1.) Lärmschutzwand (Teuer?) 2.) Tempo Limit auf 30 km/h von Ortseinfahrt bis Ausfahrt. a).Um Einhaltung des Tempo 30km/h nachhaltig zu unterstützen sollten Bremsbänke auf der Straße angebracht werden (Beispiel Märkt) 3.) Kreisverkehr a) Kreisel Ortsmitte (Rathaus) b) Kreisel beim Einfahrt Gewerbegebiet Reutacker/Reibmattenstr. c) Ein Kreisel besteht (kommend aus Binzen) 4.) Radar Aufstellen im Orts- Ein und Ausfahrt (Wie Gemeinde Rümplingen) 5.) Mehrere Fußgängerstreifen mit Inseln 6.) Wenn Privatinvestitionen für ein Radarsystem erwünscht sind bin ich dabei. a) Gemeinde hat keine Kosten, sondern nur Gewinn und das nicht unerheblich Lärm führt langfristig zu Krankheiten und Eimeldingen steht einem riesen Verkehrsaufkommen gegenüber (Fichtner Analyse). Als Bürger dieser Gemeinde bin ich bereit im Rahmen meiner Möglichkeiten meinen Beitrag zu leisten. Zum Wohle aller Mitbürgerin und Mitbürger.	Die Lärmschwerpunkte befinden sich in Eimeldingen an der Ortsdurchfahrt der B 3. Dort sind keine Lärmschutzwände umsetzbar. Die Geschwindigkeitsbeschränkung ist in dem nach den rechtlichen Anforderungen realisierbaren Rahmen bereits Bestandteil des Lärmaktionsplans. Es wird zu beobachten sein, ob ergänzende Maßnahmen zur Unterstützung der Einhaltung der Beschränkung erforderlich sein werden. Schwellen o. ä. erhöhen im Umfeld aber den Lärm durch Geräusche bei der Überfahrt und die Beschleunigung nach dem Hindernis, sodass dies nicht für die Ortsdurchfahrt vorgesehen ist. Rein verkehrliche Maßnahmen können nicht über den Lärmaktionsplan gesteuert werden. Die Hinweise werden an die Verkehrsbehörde weitergegeben. Für die Überwachung der Geschwindigkeiten ist die Verkehrsbehörde verantwortlich. Erlöse gehen auch der Verkehrsbehörde und nicht der Gemeinde zu.	