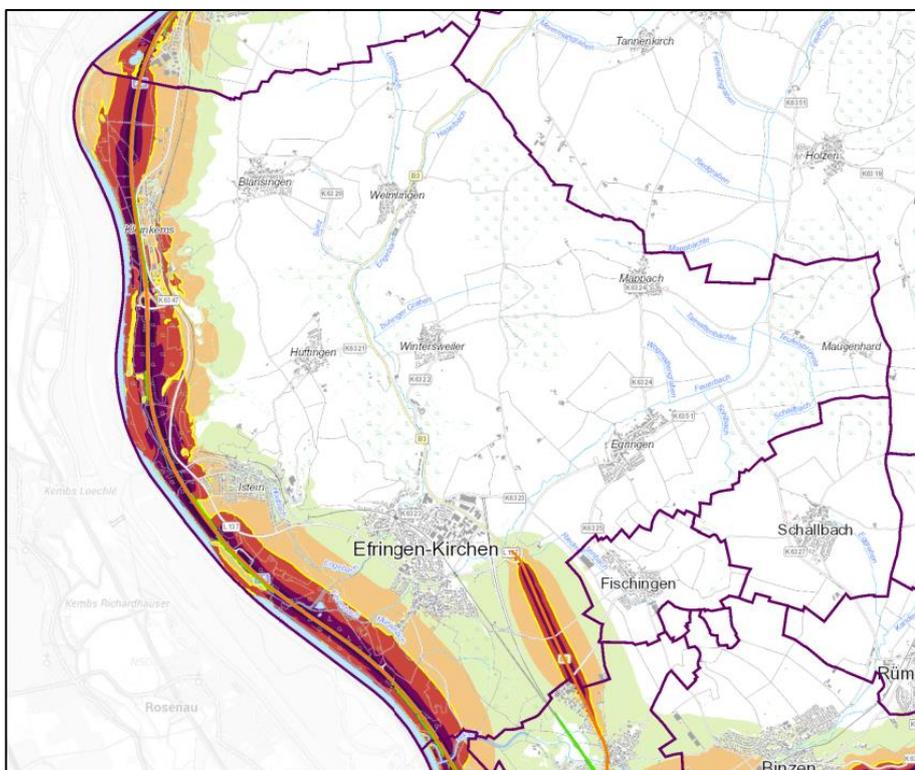


Entwurf



Gemeinde Efringen-Kirchen

Lärmaktionsplan, Runde IV



Februar 2024

3780/1



INGENIEURBÜRO FÜR UMWELTAKUSTIK

BÜRO STUTTGART

Forststraße 9

70174 Stuttgart

Tel: 0711 / 250 876-0

Fax: 0711 / 250 876-99

Email: info@heine-jud.de

Messstelle nach §29 BImSchG
für Geräusche

BÜRO FREIBURG

Engelbergerstraße 19

79106 Freiburg i. Br.

Tel: 0761 / 154 290 0

Fax: 0761 / 154 290 99

BÜRO DORTMUND

Ruhrallee 9

44139 Dortmund

Tel: 0231 / 177 408 20

Fax: 0231 / 177 408 29

Lärmaktionsplan, Runde IV — Gemeinde Efringen-Kirchen

Inhaltsverzeichnis

1	Allgemeines	4
1.1	Zuständige Behörde.....	4
1.2	Beschreibung der Kommune und der Hauptverkehrsstraßen	5
1.3	Rechtlicher Hintergrund	5
1.4	Geltende Lärmgrenzwerte	6
2	Bewertung der Ist-Situation	8
2.1	Anzahl von Personen, die Verkehrslärm ausgesetzt sind	8
2.2	Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten	10
2.3	Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Verkehrslärm ausgesetzt sind	11
2.4	In der Gemeinde vorhandene Lärmprobleme	11
2.5	Kriterien für die Prioritätensetzung bei der Ausarbeitung des Lärmaktionsplans.....	12
3	Maßnahmenplanung zur Lärminderung	12
3.1	Maßnahmen an Hauptverkehrsstraßen	13
3.2	Erwarteter Nutzen der Maßnahmen.....	13
3.3	Langfristige Strategie zum Schutz vor Umgebungslärm	14
3.4	Schutz ruhiger Gebiete	14
4	Mitwirkung der Öffentlichkeit	15
4.1	Zeitraum der Öffentlichkeitsbeteiligung	15
4.2	Art der öffentlichen Mitwirkung	15
4.3	Art der Interessenträger, die an der öffentlichen Konsultation teilgenommen haben	15
4.4	Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit ...	15
5	Finanzielle Information zum Lärmaktionsplan	15
6	Evaluation des Aktionsplans	15
6.1	Überprüfung der Umsetzung.....	15
6.2	Überprüfung der Wirksamkeit	15
7	Anhang	16

Lärmaktionsplan, Runde IV — Gemeinde Efringen-Kirchen

Projektleitung:

Gemeinde Efringen-Kirchen
Hauptstraße 26
79588 Efringen-Kirchen

Carolin Holzmüller, Bürgermeisterin

Bearbeitung:

Heine + Jud
Ingenieurbüro für Umweltakustik
Stuttgart – Freiburg – Dortmund

Dipl.-Geogr. Axel Jud
Dipl.-Ing. (FH) Alexander Colloseus
Dipl.-Geoök. Sebastian Gerner M.Eng

Lärmaktionsplan, Runde IV — Gemeinde Efringen-Kirchen

1 Allgemeines

Lärm ist unerwünschter, störender oder belästigender Schall und ist eine der größten von Menschen verursachten Umweltbeeinträchtigungen. Bereits vielfach wurde in umfangreichen Studien die gesundheitsschädliche Wirkung von Lärm bestätigt. „Bereits bei einer mittleren ganztägigen Lärmbelastung von 59 dB(A) besteht ein Risiko von über 5 %, an einer ischämischen Herzkrankheit aufgrund von Straßenverkehrslärm zu erkranken.“¹

Nach Angaben des Umweltbundesamtes ist der Straßenverkehr dabei weiterhin die dominierende Lärmquelle in Deutschland. Etwas drei Viertel der Bevölkerung fühlt sich durch Straßenverkehrslärm gestört oder belästigt.

Auf Grundlage der europäischen Umgebungslärmrichtlinie sollen genau dieser Belastung durch Verkehrslärm entgegengewirkt und somit gesundheitliche Folgen vermindert werden. Dies geschieht über die Identifizierung von Bereichen mit hohen Lärmbetroffenheiten im Rahmen der Lärmkartierung und der Erstellung eines Maßnahmenkonzepts in Lärmaktionsplänen.

1.1 Zuständige Behörde

Für die Aufstellung und Fortschreibung von Lärmaktionsplänen ist in Baden-Württemberg die jeweils betroffene Kommune zuständige Behörde:

Gemeinde Efringen-Kirchen
Hauptstraße 26
79588 Efringen-Kirchen

www.efringen-kirchen.de

Zur Kontaktaufnahme bezüglich des Lärmaktionsplans dient die E-Mail-Adresse info@efringen-kirchen.de.

Der Aktionsplan wird zwar durch die Kommune aufgestellt, die Zuständigkeit zur Umsetzung der im Aktionsplan genannten Maßnahmen, ist jedoch nicht explizit 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.

¹ Lärmaktionsplanung – Lärminderungseffekte von Maßnahmen; Methoden zur Abschätzung von Lärminderungspotentialen; Herausgeber: Umweltbundesamt; Stand: Juli 2023.

Lärmaktionsplan, Runde IV — Gemeinde Efringen-Kirchen

1.2 Beschreibung der Kommune und der Hauptverkehrsstraßen

Die Gemeinde Efringen-Kirchen mit rund 8.700 Einwohnern liegt direkt am Rhein und gehört zum Landkreis Lörrach. Neben dem Kernort gehören unter anderem die Ortsteile Kleinkems und Istein zur Gemeinde.

Die oberhalb des Schwellenwertes der Lärmkartierung von 3.000.000 Kfz pro Jahr bzw. 8.200 Kfz pro Tag liegenden Straßen sind zum einen die Bundesautobahn A 5 sowie die Bundesstraße B 3 (von der Gemeindegrenze bis zur L 137). Aufgrund dessen wurden diese durch die Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg (LUBW) in die Lärmkartierung aufgenommen.

1.3 Rechtlicher Hintergrund

Mit dem Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005 wurde die Umgebungslärmrichtlinie (2002/49/EG)¹ in deutsches Recht umgesetzt. Die Lärminderungsplanung - unter der sowohl die Lärmkartierung als auch die Lärmaktionsplanung begrifflich gefasst sind - wurde als sechster Teil mit den §§ 47a - f im Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) verankert.

Ziele dieser Regelungen sind die Lärmbelastung zu senken und ruhige Gebiete vor einer künftigen Verlärmung zu schützen. Hierfür werden die Lärmsituation nach einheitlichen Methoden in Lärmkarten erfasst und nachfolgend in Lärmaktionsplänen eine Bewertung vorgenommen, Minderungsmaßnahmen geplant sowie Festlegungen in Bezug auf ruhige Gebiete getroffen. Die Beteiligung der Öffentlichkeit ist ein wesentlicher Bestandteil der Aufstellung eines Lärmaktionsplans.

Die Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV)², die zuletzt im Mai 2021 geändert wurde, stellt in Verbindung mit den Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm die methodische Grundlage für die Lärmkartierung dar. Für den hier maßgebenden Straßenverkehrslärm erfolgt die Berechnung ge-

¹ Europäisches Parlament & Rat der europäischen Union (2005): Richtlinie 2005/88/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2005 zur Änderung der Richtlinie 2000/14/EG über die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über umweltbelastende Geräuschemissionen von zur Verwendung im Freien vorgesehenen Geräten und Maschinen. Straßburg.

² Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung) vom 6. März 2006 (BGBl. I S. 516), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 28. Mai 2021 (BGBl. I S. 1251) geändert worden ist. 34. BImSchV - Verordnung über die Lärmkartierung.

Lärmaktionsplan, Runde IV — Gemeinde Efringen-Kirchen

mäß der Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) – BUB¹.

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 vierten Runde 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 BImSchG Aktionspläne zu erstellen, in denen Lärmprobleme zu untersuchen sind, die durch die Lärmquellen oberhalb der genannten Schwellenwerte der Verkehrsbelastung verursacht werden. Die Kommunen sind dabei nur für die Lärmeinwirkungen des Straßenverkehrslärms zuständig, während das Eisenbahn-Bundesamt Lärmaktionspläne für den Schienenverkehrslärm erstellt.

1.4 Geltende Lärmgrenzwerte

Zur Bewertung der Lärmsituation im Rahmen der Erstellung von Lärmkarten oder Aktionsplänen nach Umgebungslärmrichtlinie 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 Orientierungs-, Richt- oder Grenzwerten deutscher Regelwerke zu vergleichen. Die in Deutschland gültigen Regelwerke stellen letztlich die Beurteilungsgrundlage für eine spätere Umsetzung von Einzelmaßnahmen dar.

Für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen gilt, dass grundsätzlich für alle Bereiche, die in den Lärmkarten erfasst werden, auch Lärmaktionspläne aufzustellen sind. Je höher die Belastung und die Betroffenheit der Einwohner, umso eher ist auch ein umfangreicher Aktionsplan aufzustellen. Im Kooperationserlass des Landes sind hierfür Werte von 65 dB(A) beim L_{DEN} (24-Stunden-Pegel mit Zuschlägen für die Abend- und Nachtzeit) bzw. 55 dB(A) bei L_{Night} (Mittelungspegel für den Zeitraum 22-6 Uhr) genannt, die aber keine Grenzwerte darstellen. Letztlich ist immer im Einzelfall zu entscheiden, welche Verfahrensart sinnvoll ist.

¹ Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz (2021): Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe). (BUB).

Lärmaktionsplan, Runde IV — Gemeinde Efringen-Kirchen

Für die Maßnahmenumsetzung beim Straßenverkehr sind vor allem Regelungen hinsichtlich einer Lärmsanierung und zu verkehrsrechtlichen Maßnahmen relevant.

Als Lärmsanierung werden Schutzmaßnahmen an bestehenden Verkehrswegen bezeichnet. „Sie wird als freiwillige Leistung nach haushaltsrechtlichen Regelungen gewährt“¹. Auf Lärmsanierungsmaßnahmen besteht kein Rechtsanspruch.

Lärmsanierungsmaßnahmen werden in der Regel nur an Gebäuden durchgeführt, die vor Inkrafttreten des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (01.04.1974) 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“² geregelt.

Die Immissionsgrenzwerte für Lärmsanierungsmaßnahmen werden über eine Regelung im Bundeshaushalt vorgegeben. Die Immissionsgrenzwerte für die Umgebung von Straßen liegen beispielsweise für Wohngebiete bei 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts und in Mischgebieten bei 66 dB(A) tags sowie 56 dB(A) nachts. Im Vergleich zur letzten Runde der Lärmaktionsplanung liegen diese Werte um 3 dB(A) unter den damals geltenden Werten. Somit sind inzwischen – bei Vorliegen weiterer Voraussetzungen – eher Maßnahmen der Lärmsanierung realisierbar.

Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz vor dem 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.).

Für solche Maßnahmen bestehen keine allgemeingültigen Grenzwerte. Als untere Schwelle werden i. d. R. die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (z. B. für Wohngebiete 59 dB(A) tags, 49 dB(A) nachts, für Mischgebiete 64 dB(A) tags, 54 dB(A) nachts) herangezogen. Je höher die Belastung ist, umso eher sind auch verkehrsbeschränkende Maßnahmen vorzusehen, wobei immer im Einzelfall auch potenzielle negative Wirkungen einer Maßnahme zu bewerten sind, die durch ungewollte Verkehrsverlagerungen in andere schutzbedürftige Bereiche oder einen unverhältnismäßigen Eingriff in die Funktion eines Verkehrsweges entstehen können.

¹ Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) (2011) - 7 A 11.10.

² Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97.

Lärmaktionsplan, Runde IV — Gemeinde Efringen-Kirchen

2 Bewertung der Ist-Situation

Zur Bewertung der aktuellen Lärmbelastung dient insbesondere die aktuelle Stufe der Lärmkartierung. Diese basiert auf den regelmäßigen Verkehrszählungen auf Hauptverkehrsstraßen sowie den örtlichen Randbedingungen (z. B. Geländeverlauf, Fahrbahnbelag, Geschwindigkeit, Lärmschutzanlagen, Bebauung).

Die Ergebnisse der landesweiten Lärmkartierung 2022¹ liegen als Isophonenpläne vor, die Bereiche gleicher Immissionspegel farblich abgestuft darstellen. Dabei werden in 5 dB(A)-Schritten Klassen gebildet. Aus den Plänen ist somit die Ausbreitung des Schalls vom Verkehrsweg in die Umgebung unter Berücksichtigung der vorhandenen räumlichen Situation abzulesen. Bei dichter Bebauung wird der Schall stärker abgeschirmt als bei einer freien Schallausbreitung. Die Lärmkarten des Straßenverkehrslärms sind für den Zeitbereich L_{DEN} (gemittelter 24h-Wert) in Anlage A1 und für den Nachtzeitraum L_{NIGHT} (22-6 Uhr) in Anlage A2 zusammengestellt.

Die neuen, in der Europäischen Union vereinheitlichten Berechnungsmethoden für die Lärmkartierung führen bei gleichen Eingangsdaten wie Verkehrsmenge, Geschwindigkeit oder baulich-räumlichen Bedingungen zu teilweise deutlich anderen Berechnungsergebnissen als die bisherigen Berechnungsverfahren. Die Ergebnisse der aktuell vorliegenden Lärmkartierung nach BUB sind daher nicht unmittelbar mit Lärmkarten aus früheren Kartierungsrunden oder mit Berechnungsergebnissen aus den nationalen Berechnungsvorschriften vergleichbar. Auf einen direkten Vergleich der Lärmkarten wird daher verzichtet.

2.1 Anzahl von Personen, die Verkehrslärm ausgesetzt sind

Anhand der „Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm“ (BEB)² werden aufbauend auf den Lärmkarten die durch Lärm betroffenen Flächen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser sowie der von Lärm betroffenen Einwohnerinnen und Einwohnern zusammengestellt. Dies erfolgt ebenfalls im Rahmen der landesweiten Lärmkartierung durch die LUBW.

Auch hierbei haben sich in der aktuellen Runde der Lärmkartierung und -aktionsplanung deutliche Veränderungen ergeben. Die Ermittlung der Belastetenzahlen erfolgt aus einer Überlagerung aus statistischen Eingangsdaten (z. B. Einwohner_innen in einem von Lärmimmissionen betroffenen Baublock)

¹ Lärmkartierung Baden-Württemberg 2022 gemäß BImSchG, sechster Teil / Richtlinie 2002/49/EG; Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg.

² Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz (2021): Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm. (BEB).

Lärmaktionsplan, Runde IV — Gemeinde Efringen-Kirchen

und rechnerischen Annahmen zu deren räumlicher Verteilung im Baublock und zum Maß der Betroffenheit durch Lärmbelastungen. Einen weiteren Einfluss auf die Belastetenzahlen haben die überarbeiteten Grenzen der Pegelklassen, die aufgrund der Rundungsregeln in der aktuellen Runde zu einer Verschiebung der Klassengrenzen um 0,5 dB(A) führen. Änderungen des Kartierungsumfangs, des Verkehrsaufkommens, der Einwohnerzahlen, der Bauungsstruktur etc. können ebenfalls zu veränderten Kartierungsergebnissen beitragen.

Im Ergebnis werden beim neuen Berechnungsverfahren deutlich mehr belastete Menschen in den zu kartierenden Pegelklassen ausgewiesen, ohne dass der Lärm tatsächlich zugenommen hat.

Die auf Basis der aktuellen Methodik ermittelten Zahlen der in den einzelnen Lärmpegelbereichen betroffenen Flächen, Gebäudeeinheiten und Einwohnerinnen und Einwohnern sind in den folgenden Tabellen zusammengestellt.

Im Vergleich zur letzten Runde der Lärmkartierung liegen die Zahlen der betroffenen Einwohner deutlich höher.

Tabelle 1 – Anzahlen belasteter Einwohner der Lärmkartierungen 2017 und 2022

Jahr	Lärmbelastete Einwohner									
	L _{DEN} * in dB(A)					L _{Night} ** in dB(A)				
	≥55–59	≥60–65	≥65–70	≥70–75	≥75	≥50–55	≥55–60	≥60–65	≥65–70	≥70
2017	398	53	1	0	0	177	6	0	0	0
2022	1.398	542	55	0	0	842	201	4	0	0

* L_{DEN} gemittelter 24h-Wert mit Zuschlägen für die Abend- und Nachtzeit ** L_{Night} 22 – 6 Uhr

Tabelle 2 – Belastete Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser und Flächen; in Klammern: Lärmkartierung 2017

Pegelbereich [dB(A)]	Belastete Wohnungen [Anzahl]	Belastete Schulen [Anzahl]	Belastete Krankenhäuser [Anzahl]	Belastete Flächen [km ²]
L _{den} > 55	950 (197)	3 (0)	0 (0)	13,4 (8,0)
L _{den} > 65	26 (0)	0 (0)	0 (0)	5,2 (2,3)
L _{den} > 75	0 (0)	0 (0)	0 (0)	1,1 (0,6)
Summe	976 (197)	3 (0)	0 (0)	3,1 (10,9)

Lärmaktionsplan, Runde IV — Gemeinde Efringen-Kirchen

Der Umfang der kartierten Straßen hat sich nicht verändert. Die der Lärmkartierung zugrunde liegenden Verkehrsbelastungen der kartierten Hauptverkehrsstraßen haben seit der letzten Runde nur geringe Änderungen erfahren.

Tabelle 3 – Verkehrsstärken der kartierten Straßen 2017 und 2022

Jahr	Verkehrsmenge (DTV)	Schwerverkehr	Lkw-Anteil		
			Tag 6 – 18 Uhr	Abend 18 – 22 Uhr	Nacht 22 – 6 Uhr
			Kfz/24 h		
BAB 5 ¹					
2017	45.285	*	12	6	11,3
2022	44.767	4.884	12	5,7	11,9
B 3					
2017	18.937		5	1	3,3
2022	16.792	823	6	1	2

Die Geschwindigkeitsbeschränkungen auf den kartierten Straßen wurden seit der Kartierung 2017 nicht verändert. Neue Lärmschutzanlagen wurden im Umfeld der kartierten Hauptverkehrsstraßen nicht errichtet. Wesentliche Siedlungsentwicklungen mit maßgebendem Einfluss auf die Anzahl der betroffenen Einwohner sind nicht vorhanden. Daher lässt sich die Zunahme der Betroffenenzahlen (überwiegend) auf den oben beschriebenen Wechsel der Ermittlungsmethodik zurückführen.

2.2 Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten

Insgesamt ergeben sich damit folgende Betroffenenzahlen, in den bei der Lärmkartierung berücksichtigten Lärmbelastungen für das im Lärmaktionsplan erfasste Gebiet:

Im Tagzeitraum sind 1.995 Personen Pegelwerten über 55 dB(A) L_{DEN} ausgesetzt. In der Nacht liegt die Zahl der Betroffenen über 50 dB(A) L_{Night} bei 1.047 Personen.

¹ Südlich AS Efringen-Kirchen.

Lärmaktionsplan, Runde IV — Gemeinde Efringen-Kirchen

2.3 Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Verkehrslärm ausgesetzt sind

Durch die Bundesautobahn A 5 und Bundesstraße B 3 weite Bereiche der Wohnbebauung von relevantem Lärm betroffen. Aufgrund der bereits erfolgten Maßnahmen ist die Anzahl der Betroffenen hoher bis sehr hoher Lärmbelastungen jedoch gering.

Die Ermittlung der betroffenen Personen¹ erfolgt auf der Basis des Anhangs III der Umgebungslärmrichtlinie² entsprechend der dort enthaltenen Expositions-Wirkungs-Beziehungen. In Tabelle 4 sind die Betroffenzahlen mit gesundheitlichen Auswirkungen aufgeführt.

Tabelle 4 – Gesundheitsschädliche Auswirkungen durch Straßenlärm

Gesundheitsschädliche Auswirkungen	Anzahl Betroffener
starke Belästigungen durch Straßenverkehr	280
lärmbedingte Schlafstörungen	56
ischämische Herzkrankheit	0

2.4 In der Gemeinde vorhandene Lärmprobleme

Im Gemeindegebiet von Efringen-Kirchen liegen entlang der gesamten Länge der Bundesautobahn A 5 hohe Lärmeinwirkungen vor. Gerade im Bereich der Ortsteile Kleinkems und Istein ergeben sich dadurch Bereiche mit hohen Lärmbetroffenheiten.

Von dem Abschnitt der B 3 südöstlich von Efringen-Kirchen, welcher von der LUBW kartiert wurde, gehen jedoch keine verbesserungswürdige Lärmbelastungen aus, da dort keine Wohnbebauung vorhanden ist. Der übrige Verlauf der B 3 in Efringen-Kirchen war aufgrund der geringeren Verkehrsbelastung nicht Bestandteil der Lärmkartierung.

¹ Betroffenzahlen aus der Belastungsstatistik 2022; Herausgeber: LUBW Landesamt für Umwelt Baden-Württemberg, Referat 34; Stand: 11.10.2023.

² Europäisches Parlament & Rat der europäischen Union (2002): Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm.

Lärmaktionsplan, Runde IV — Gemeinde Efringen-Kirchen

2.5 Kriterien für die Prioritätensetzung bei der Ausarbeitung des Lärmaktionsplans

Ziel von Maßnahmen ist eine wirksame Minderung der Lärmbelastung insbesondere für Lärmschwerpunkte bei einem möglichst effizienten Mitteleinsatz und die Vermeidung unerwünschter Folgen von Maßnahmen. Zur Priorisierung von Maßnahmen dienen somit zunächst erkannte Lärmschwerpunkte und im zweiten Schritt das Kosten-Nutzen-Verhältnis, wenn verschiedene Maßnahmen für denselben Bereich bestehen.

3 Maßnahmenplanung zur Lärminderung

Zur Maßnahmenplanung im Zuge der Fortschreibung eines Lärmaktionsplans dient u. a. der Blick auf bereits durchgeführte Maßnahmen sowie auf Maßnahmen, die im bestehenden Lärmaktionsplan festgelegt wurden. Zudem ist zu prüfen, ob sich aus den oben beschriebenen Ergebnissen der aktuellen Runde der Lärmkartierung bzw. aus Änderungen der örtlichen Situation ein neuer Handlungsbedarf zeigt.

Hinsichtlich der festgelegten Maßnahmen aus dem bestehenden Lärmaktionsplan¹ wird der Umgang im Zuge der Fortschreibung in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

Tabelle 5 – Maßnahmen bestehender LAP, Stand der Umsetzung und Umgang in der Fortschreibung

Nr.	Maßnahme	zuständig	Stand/Umgang
1	LS-Wall-Wand-Kombination A 5 (Höhe Kleinkems)	RP Freiburg	umgesetzt
2	LS-Wand A 5 (Höhe Istein)	Gemeinde	umgesetzt
3	Lärminderung in der Stadtplanung	Gemeinde	weiter verfolgt
4	Förderung lärmarmen Verkehrsmittel	Gemeinde	weiter verfolgt
5	Prüfung der Möglichkeit zur Lärmsanierung mit passiven Maßnahmen	Gemeinde	weiter verfolgt
6	Festlegung als ruhiges Gebiet: Panoramaweg Schafberg	Gemeinde	weiter verfolgt

¹ Lärmaktionsplan gem. § 47 d Bundes-Immissionsschutzgesetz Berichterstattung der Gemeinde Efringen-Kirchen zur erstmaligen Aufstellung eines Lärmaktionsplans; 31.05.2023.

Lärmaktionsplan, Runde IV — Gemeinde Efringen-Kirchen

3.1 Maßnahmen an Hauptverkehrsstraßen

Auf den zuvor genannten Grundlagen aufbauend werden hier nachfolgend die Maßnahmen an Hauptverkehrsstraßen zusammengestellt. Dabei werden jeweils auch Maßnahmen genannt, die bereits vorhanden sind, was auch Maßnahmen in Umsetzung und in Vorbereitung befindliche Maßnahmen umfasst. Auf die Nennung länger zurückliegender Maßnahmen (vor der Aufstellung des bestehenden Lärmaktionsplans) sowie von Maßnahmen ohne kommunalen Bezug (z. B. fahrzeugseitige Minderungen wie Reifen, Motoren etc.) wird jeweils verzichtet.

Als geplant gelten Maßnahmen, die in den nächsten fünf Jahren umgesetzt werden sollen.

Tabelle 6 – Maßnahmenübersicht

Nr.	Maßnahme	zuständig	Stand
1	LS-Wall-Wand-Kombination A5 (Höhe Kleinkems)	RP Freiburg	umgesetzt
2	LS-Wand A5 (Höhe Istein)	Gemeinde	umgesetzt
3	Lärminderung in der Stadtplanung	Gemeinde	weiter verfolgt
4	Förderung lärmarmen Verkehrsmittel	Gemeinde	weiter verfolgt
5	Prüfung der Möglichkeit zur Lärmsanierung mit passiven Maßnahmen	Gemeinde	weiter verfolgt
6	Festlegung als ruhiges Gebiet: Panoramaweg Schafberg	Gemeinde	weiter verfolgt
7	Verbesserung der Infrastruktur für Rad- und Fußverkehr; Bau/ Ausbau von Radwegen	Gemeinde	geplant
8	Förderung lärmarmen Mobilität: weitere Carsharing-Standorte in der Gemeinde	Gemeinde	geplant

3.2 Erwarteter Nutzen der Maßnahmen

Die geplanten Maßnahmen tragen vor allem zu einer möglichst attraktiven Nutzung lärmarmen Verkehrsmittel bei. Eine konkrete Angabe zur Wirkung ist hier, wie auch eine räumliche Zuordnung, nicht möglich. Insgesamt wird die rein schalltechnische Wirkung als gering eingeschätzt.

Lärmaktionsplan, Runde IV — Gemeinde Efringen-Kirchen

3.3 Langfristige Strategie zum Schutz vor Umgebungslärm

Als langfristige Strategien gelten Maßnahmen, die über einen Realisierungszeitraum von fünf Jahren hinausreichen. Dies kann eine Einzelmaßnahme betreffen, die erst danach realisiert werden kann oder auch gesamtstädtische Planwerke umfassen, die über längere Zeiträume angelegt sind, wie z. B. in der Bauleitplanung oder Verkehrsplanung. Im Einzelnen umfasst die Fortschreibung des Lärmaktionsplans folgende langfristige Strategien:

Tabelle 7 – Langfristige Strategien

Nr.	Maßnahme	Zuständig
1	Lärminderung in der Stadtplanung	Gemeinde
2	Förderung lärmarmer Verkehrsmittel	Gemeinde
3	Prüfung der Möglichkeit zur Lärmsanierung mit passiven Maßnahmen	Gemeinde
4	Festlegung als ruhiges Gebiet: Panoramaweg Schafberg	Gemeinde
5	Verbesserung der Infrastruktur für Rad- und Fußverkehr; Bau/ Ausbau von Radwegen	Gemeinde
6	Förderung lärmarmer Mobilität: weitere Carsharing-Standorte in der Gemeinde	Gemeinde

3.4 Schutz ruhiger Gebiete

Ziel von Lärmaktionsplänen soll es auch sein, ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen (§ 47d Abs. 2 BImSchG). Geeignete Gebiete sollen im Rahmen der Lärmaktionsplanung identifiziert und als ruhige Gebiete im Lärmaktionsplan festgeschrieben werden. Die Festlegung ruhiger Gebiete liegt im Ermessen der Gemeinden.

Als ruhige Gebiete kommen grundsätzlich zunächst Gebiete in Frage, die keinen relevanten anthropogenen Geräuschen (z. B. Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm) ausgesetzt sind. Dabei sind nicht alle lärmmarmen Bereiche gleich geeignet, sondern vor allem solche, die von Menschen zur Erholung genutzt werden können. Die ruhigen Gebiete sollen also ein Erholungsraum vor dem technisch verursachten Lärm bieten.

Zusätzlich zum bereits festgelegten Panoramaweg Schafberg werden keine neuen ruhigen Gebiete definiert.

Lärmaktionsplan, Runde IV — Gemeinde Efringen-Kirchen

4 Mitwirkung der Öffentlichkeit

4.1 Zeitraum der Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Daten der Öffentlichkeitsbeteiligung werden nach der Durchführung eingetragen.

4.2 Art der öffentlichen Mitwirkung

Die Daten der Öffentlichkeitsbeteiligung werden nach der Durchführung eingetragen.

4.3 Art der Interessenträger, die an der öffentlichen Konsultation teilgenommen haben

Die Art der Interessenträger, die an öffentlichen Konsultationen teilgenommen haben, werden nach der Durchführung eingetragen.

4.4 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit

Angaben zur Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit werden nach der Durchführung ergänzt.

5 Finanzielle Information zum Lärmaktionsplan

Finanzielle Angaben zu Kosten der Aufstellung des Lärmaktionsplans und insbesondere zum Kosten-Nutzen-Verhältnis der Maßnahmen stellen eine freiwillige Angabe dar. Im vorliegenden Fall wird bewusst auf eine Zahlenangabe verzichtet, da sich die Kosten der Einzelmaßnahmen derzeit nicht verlässlich beziffern lassen und der Nutzen ohne rechnerischen Nachweis der Pegelmininderungen nicht quantifiziert werden kann.

6 Evaluation des Aktionsplans

6.1 Überprüfung der Umsetzung

Spezifische Regelungen zur Überprüfung der Umsetzung der Maßnahmen sind im vorliegenden Fall nicht erforderlich. Nach Aufstellung des Lärmaktionsplans wird die Gemeinde Efringen-Kirchen die in ihrer Verantwortung liegenden Maßnahmen angehen. Die Umsetzung wird im Rahmen der nächsten Fortschreibung des Lärmaktionsplans überprüft.

6.2 Überprüfung der Wirksamkeit

Hierzu gelten sinngemäß die Ausführungen in Abschnitt 6.1. Hierbei bestehen durch die Ergebnisse der Lärmkartierung auch quantifizierte Grundlagen.

Lärmaktionsplan, Runde IV — Gemeinde Efringen-Kirchen

7 Anhang

Lärmkartierung

Straßenverkehrslärm Kartierung 2022 der LUBW – L_{DEN}

Anlage A1

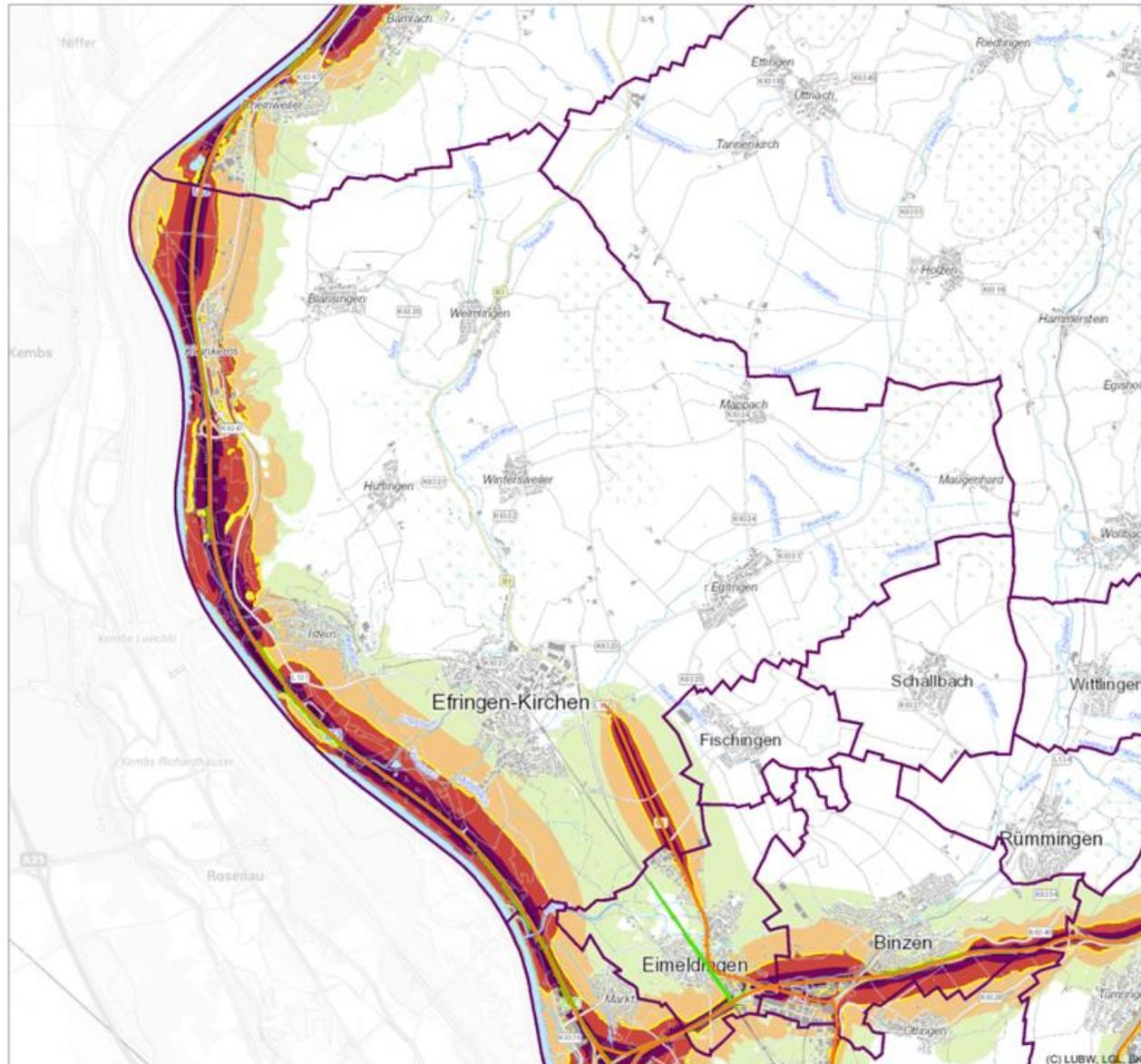
Straßenverkehrslärm Kartierung 2022 der LUBW – L_{Night}

Anlage A2

Efringen-Kirchen, den xx.yy.2024

Carolin Holzmüller, Bürgermeisterin

Lärmkartierung Baden-Württemberg 2022



Berechnungspunkthöhe: 4 m über Gelände
Berechnungswasser: 10 m x 10 m
Berechnungsvorschrift: BUB
Berechnungsprogramm: SoundPLAN 8.0

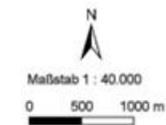
Dargestellt sind Pegel ab 55 dB(A). Niedrigere Pegel sind nicht abgebildet.

Pegel im Berechnungsgebiet	Kartenymbole
≥ 75 dB(A)	Kartierungsstrecke Straße
≥ 70 - 74 dB(A)	Kartierungsstrecke Schiene
≥ 65 - 69 dB(A)	Schallschutz oder vergleichbares Bauwerk
≥ 60 - 64 dB(A)	Balungsraum
≥ 55 - 59 dB(A)	Gemeindengrenze
Isophone LDEN = 65 dB(A)	

Straßenverkehrslärm 24 Stunden - LDEN

Lärmkartierung Baden-Württemberg 2022
gemäß BImSchG, Sechster Teil / Richtlinie 2002/49/EG
Hauptverkehrsstraßen mit über 3 Mio Kfz pro Jahr außerhalb der Balungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern

Datenbasis: Antilige Verkehrszählung 2019, kommunale Ergänzungen



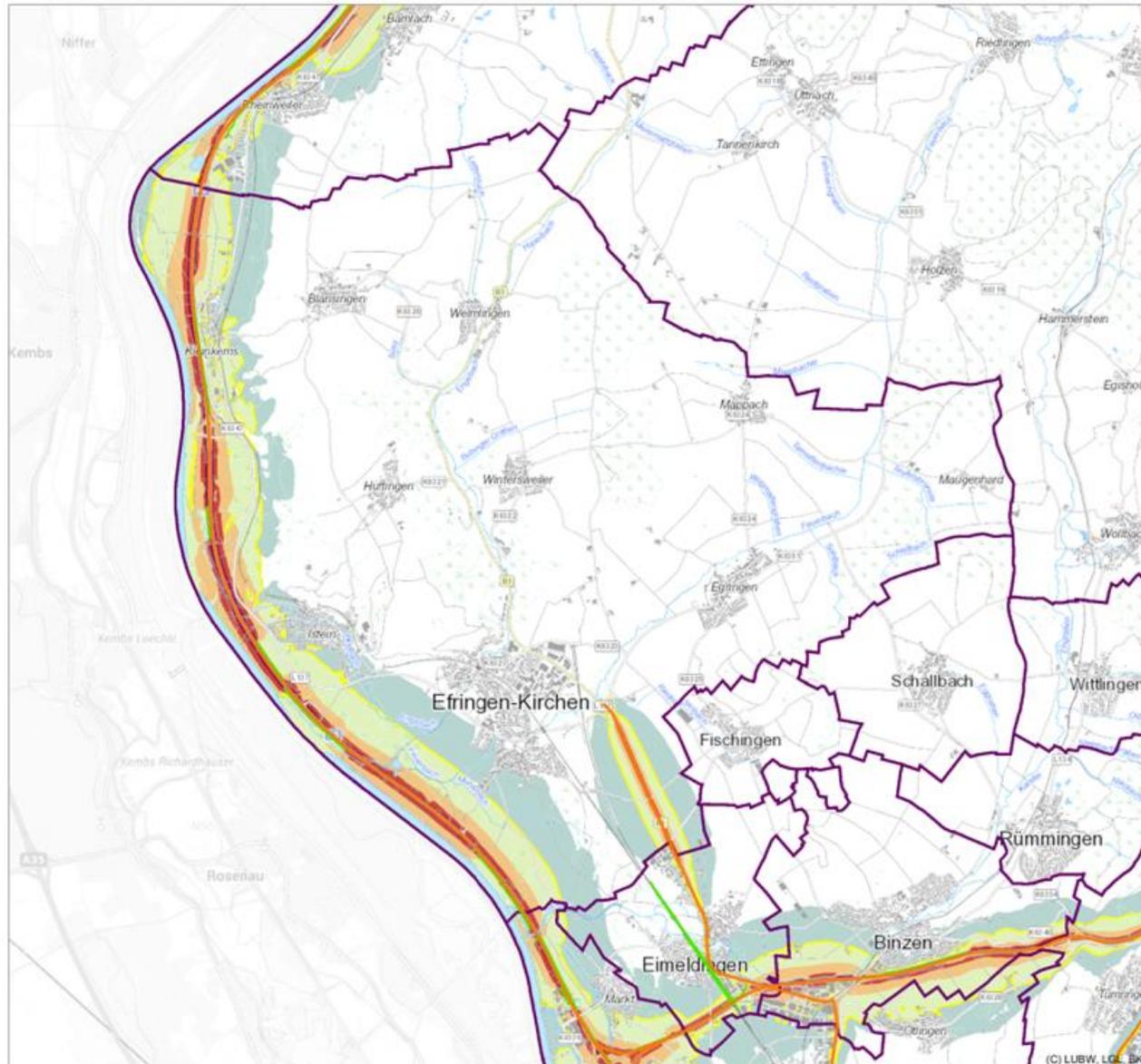
LUBW Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg
Gieselschtrasse 1
75185 Karlsruhe

In Zusammenarbeit mit: Möhler + Partner Ingenieure AG, Augsburg und
GI Geoinformatik GmbH, Augsburg

Im Auftrag des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg

Kartierungsbasis: Geobasisdaten © LGL, www.lgl-bw.de, Az.: 2851.9-1/19
Kartendienst der LUBW, gedruckt am 18.12.2023

Lärmkartierung Baden-Württemberg 2022



Berechnungspunkthöhe: 4 m über Gelände
Berechnungswasser: 10 m x 10 m
Berechnungsvorschrift: BUB
Berechnungsprogramm: SoundPLAN 8.0

Dargestellt sind Pegel ab 50 dB(A). Niedrigere Pegel sind nicht abgebildet.

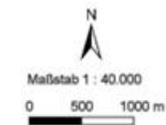
Pegel im Berechnungsgebiet	Kartenymbole
≥ 70 dB(A)	Kartierungsstrecke Straße
≥ 65 - 69 dB(A)	Kartierungsstrecke Schiene
≥ 60 - 64 dB(A)	Schallschutz oder vergleichbares Bauwerk
≥ 55 - 59 dB(A)	Balungsraum
≥ 50 - 54 dB(A)	Gemeindengrenze
Isophone LNight = 55 dB(A)	

Straßenverkehrslärm Nacht - LNight

Lärmkartierung Baden-Württemberg 2022
gemäß BImSchG, Sechster Teil / Richtlinie 2002/49/EG

Hauptverkehrsstraßen mit über 3 Mio Kfz pro Jahr außerhalb der Balungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern

Datenbasis: Antilige Verkehrszählung 2019, kommunale Ergänzungen



LUBW

Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg
Gieselschtrasse 1
76185 Karlsruhe

In Zusammenarbeit mit: Möhler + Partner Ingenieure AG, Augsburg und
GI Geoinformatik GmbH, Augsburg

Im Auftrag des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg

Kartierungsfuge: Geobasisdaten © LGL, www.lgl-bw.de, Az.: 2851.9-1/19
Kartendienst der LUBW, gedruckt am 18.12.2023

(C) LUBW, LGL, BKG