



April 2026

Bericht zur Offenlage

Lärmaktionsplan
Stufe IV

Stadt Lahr

Kontakt



Fichtner Water &
Transportation GmbH
Sarweystraße 3
70191 Stuttgart

www.fwt.fichtner.de

Standort Freiburg

+49 (761) 88505-0

freiburg@fwt.fichtner.de

Fichtner Water & Transportation GmbH

Linnéstraße 5

79110 Freiburg

Freigabevermerk

	Name	Funktion	Datum	Unterschrift
Erstellt:	Konopka	Projektingenieur	13.04.2026	
Geprüft / freigegeben:	Colloseus	Qualitätssicherung	13.04.2026	

Revisionsverzeichnis

Rev.	Datum	Erstellt	Änderungsstand	Dateiname
0	13.04.2026	Konopka	-	EB-FWT0000251-LAP-260413-jkon

Disclaimer

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

Inhalt

1	Allgemeine Angaben	8
1.1	Zuständige Behörde	8
1.2	Beschreibung der Kommune und Hauptverkehrsstraßen	9
1.3	Rechtlicher Hintergrund zur Lärmaktionsplanung	9
1.3.1	Allgemeines	9
1.3.2	Umgebungsärmrichtlinie	9
1.3.3	Aufstellungsverfahren	11
1.4	Geltende Grenz- und Orientierungswerte	11
1.4.1	Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV)	11
1.4.2	Lärmsanierung	12
1.4.3	Verkehrsrechtliche Maßnahmen	13
2	Analyse der Ist-Situation	14
2.1	Belastetenstatistik	14
2.1.1	Allgemeines	14
2.1.2	Ergebnisse	15
2.1.3	Änderungen seit der letzten Stufe	16
2.2	Lärmkartierung	17
2.3	Bewertung der Betroffenheit	17
2.4	Vorhandene Lärmprobleme	18
2.5	Kriterien zur Priorisierung von Maßnahmen	18
3	Maßnahmenplanung	19
3.1	Maßnahmen an Hauptverkehrsstraßen	19
3.1.1	Rückblick Maßnahmen bestehender Lärmaktionsplan	19
3.1.2	Maßnahmenübersicht der aktuellen Stufe des Lärmaktionsplans	19
3.2	Erwarteter Nutzen der Maßnahmen	20
3.3	Langfristige Strategien	21
3.4	Schutz ruhiger Gebiete	23
3.5	Wirkungsabschätzung	23
4	Mitwirkung der Öffentlichkeit	24
4.1	Zeitlicher Ablauf der Beteiligung	24
4.2	Art der öffentlichen Mitwirkung	24
4.3	Interessenträger	24
4.4	Berücksichtigung der Mitwirkung	24
5	Finanzielle Informationen	25

6	Evaluiierung	26
6.1	Überprüfung der Umsetzung	26
6.2	Überprüfung der Wirksamkeit	26

Tabellen

Tabelle 1:	Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV [8].....	12
Tabelle 2:	Auslösewerte zur Lärmsanierung	13
Tabelle 3:	Betroffene Einwohnerinnen und Einwohner, 2022 (2017).....	15
Tabelle 4:	Lärmbelastete Flächen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser L_{DEN} , 2022 (2017).....	15
Tabelle 5:	Geschätzte Zahl der gesundheitsschädlichen Auswirkungen und Belästigungen, 2022.	16
Tabelle 6:	Verkehrsmengen der kartierten Hauptverkehrsstraßen, 2022 (2017)	16
Tabelle 7:	Maßnahmenkatalog bestehender Lärmaktionsplan aus dem Jahr 2010 [16]	19
Tabelle 8:	Vorhandene Maßnahmen	20
Tabelle 9:	Geplante Maßnahmen der aktuellen Fortschreibung des Lärmaktionsplans.....	20
Tabelle 10:	Langfristige Strategien	21

Anlagen

Anlage 1	Lärmkarte L_{DEN}
Anlage 2	Lärmkarte L_{Night}
Anlage 3	Lageplan ruhiges Gebiet

Abkürzungen

BEB	Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BImSchV	Bundes-Immissionsschutzverordnung
BUB	Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe)
dB(A)	Dezibel nach A-Bewertung (Schallpegel mit Frequenzbewertung)
DTV	durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
EG	Europäische Gemeinschaft
EU	Europäische Union
GG	Grundgesetz
L_{DEN}	ganztägiger Beurteilungspegel gemäß BUB
L_{Night}	nächtlicher Beurteilungspegel gemäß BUB
LUBW	Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg
ÖPNV	Öffentlicher Personen-Nahverkehr
RLS	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
StVO	Straßenverkehrsordnung
VLärmSchR	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes

Quellen

- [1] Länderarbeitsgruppe Umweltbezogener Gesundheitsschutz (LAUG): Lärmschutz aus Sicht des umweltbezogenen Gesundheitsschutzes, Hamburg, Februar 2022.
- [2] Bundes-Immissionsschutzgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274; 2021 I S. 123), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 3. Juli 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 225, Nr. 340) geändert worden ist.
- [3] Bayerisches Landesamt für Umweltschutz, Lärm - Straße und Schiene, Juli 2014.
- [4] Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg: Lärmaktionsplanung – Informationen für die Kommunen in Baden-Württemberg, Januar 2008.
- [5] Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit: Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) (BUB), Oktober 2021.
- [6] Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit: Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (BEB), Oktober 2021.
- [7] 34. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung – 34. BImSchV), Mai 2021.
- [8] 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV), Juli 1991, Zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 4. November 2020 (BGBl. I S. 2334).
- [9] Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 15.12.2011 – 7 A 11.10.
- [10] Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 97, Mai 1997.
- [11] Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 2. Oktober 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 299) geändert worden ist.
- [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] Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg: Umgebungslärmkartierung 2022, abgerufen von <https://udo.lubw.baden-wuerttemberg.de/public/p/umgebungslaermkartierung2022>.
- [14] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, RLS-19, Ausgabe 2019.

- [15] Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI): LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung, dritte Aktualisierung. UMK-Umlaufbeschluss 40/2022. September 2022.
- [16] Stadt Lahr: Lärmaktionsplan, Aufstellung 2010.
- [17] Fernstraßen-Bundesamt: Lärmschutz an Bundesfernstraßen 2022.

1 Allgemeine Angaben

„Lärm beeinträchtigt das gesundheitliche Wohlbefinden und kann bei chronischer Einwirkung zu manifesten Krankheiten wie Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Veränderungen der kognitiven Leistungsfähigkeit, Schlafstörungen oder Depressionen führen. Das ist in der Fachwelt seit Langem weithin bekannt. Seit vielen Jahren werden daher Bemühungen unternommen, Menschen vor Lärm zu schützen. Die Erfolge dieser technischen sowie regulatorisch ausgerichteten Maßnahmen sind allerdings nicht zufriedenstellend.“ [1]

Nach den letzten verfügbaren Daten des Umweltbundesamtes von 2024 fühlen sich 67 % der Bevölkerung in Deutschland zumindest etwas von Straßenverkehrslärm belastet. Der Straßenverkehr stellt dabei vor anderen Lärmquellen wie Nachbarschaftslärm, Industrie-/Gewerbelärm, Fluglärm und Schienenverkehrslärm die größte Quelle für Belästigungen dar.

Die Aufstellung und Fortschreibung von Lärmaktionsplänen auf Basis der Umgebungslärmrichtlinie soll den bestehenden Beeinträchtigungen und der Zunahme von Lärm entgegenwirken.

Nach der Definition in § 47b des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) bezeichnet Umgebungslärm in diesem Zusammenhang „belästigende oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden.“ [2]

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

„Die Lärmbelastung durch Straßen- und Schienenverkehr wird heute ausschließlich berechnet, denn das ist genauer, transparenter und auch wirtschaftlicher als Messungen zu zufälligen Zeitpunkten, die Witterungseinflüssen und Verkehrsschwankungen unterliegen. Zudem kann ein Mikrofon nicht zwischen Lärmquellen (Hund oder Auto) unterscheiden und zukünftiger Verkehrslärm kann ohnehin nicht gemessen werden.“ [3] Modellhafte Berechnungen der Lärmimmissionen sind darüber hinaus besser nachzuvollziehen als Messungen, die von zufälligen äußeren Einflüssen abhängen. Nur in Ausnahmefällen werden z. B. zu Überprüfungszwecken Lärmmessungen durchgeführt.

1.1 Zuständige Behörde

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

Stadt Lahr
Rathausplatz 4
77933 Lahr

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 und/oder ggf. der Verkehrsbehörde

realisiert werden. Eine Beteiligung der zuständigen Träger öffentlicher Belange ist dementsprechend 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]

1.2 Beschreibung der Kommune und Hauptverkehrsstraßen

Die Stadt Lahr mit derzeit rund 51.000 Einwohnern liegt in Baden-Württemberg und gehört zum Ortenaukreis. Neben dem Kernort gehören auch die Ortsteile Hugsweiler, Kippenheimweiler, Kuhbach, Langenwinkel, Mietersheim, Reichenbach und Sulz zur Stadt Lahr.

In Lahr verlaufen mit der B 3 und B 415 klassifizierte Straßen, die oberhalb der Schwellenwerte der Lärmkartierung von 3.000.000 Kfz pro Jahr bzw. rund 8.200 Kfz pro Tag liegen. Diese Straßen wurden durch die Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg (LUBW) in der aktuellen Runde der Lärmkartierung berücksichtigt.

Lahr hatte bereits einen Lärmaktionsplan aufgestellt (Stand Jahr 2010). Dieser wird auf Grundlage der rechtlichen Anforderungen mit dem vorliegenden Entwurf aktualisiert und fortgeschrieben.

1.3 Rechtlicher Hintergrund zur Lärmaktionsplanung

1.3.1 Allgemeines

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 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.

1.3.2 Umgebungslärmrichtlinie

Mit dem Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005 wurde die EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG in deutsches Recht umgesetzt. Die entsprechenden Regelungen finden sich in den §§ 47 a-f des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG).

Ziel der Regelungen ist neben der Minderung der Lärmbelastung an Verkehrsachsen auch der Schutz ruhiger Gebiete vor einer zunehmenden Verlärmung.

Die Methodik zur Minderung der Lärmbelastungen in Lärmaktionsplänen unterscheidet sich von den Regelungen z. B. zur Lärmvorsorge oder Lärmsanierung an Verkehrswegen (vgl. Abschnitt 1.4). Anstelle einer Prüfung der Einhaltung oder Überschreitung von Grenzwerten, aus denen ggf. Ansprüche auf Lärmschutz abgeleitet werden können, wird hier ein fortlaufender Prozess in Gang gebracht, der zu einer nachhaltigen 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.

Als Grundlage zur Identifizierung von Lärmproblemen dient 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). Diese wird für das Land Baden-Württemberg von der Landesanstalt für Umwelt (LUBW) in einem Turnus von 5 Jahren durchgeführt. Zuletzt wurden 2023 neue Lärmkarten veröffentlicht.

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 ausgehend von den Hauptverkehrsachsen zu untersuchen sind. Die Kommunen sind dabei nur für die Lärmeinwirkungen des Straßenverkehrslärms zuständig, während das Eisenbahn-Bundesamt Lärmaktionspläne für den Schienenverkehrslärm erstellt.

Die Stadt Lahr ist die für die Aufstellung und Aktualisierung des Lärmaktionsplans für das Stadtgebiet zuständige Behörde. Auch hierbei besteht eine Pflicht zur regelmäßigen Fortschreibung entweder nach der Veröffentlichung neuer Lärmkarten oder spätestens fünf Jahre nach der letzten Aktualisierung. Lahr hatte zuletzt 2010 den Lärmaktionsplan fortgeschrieben.

In der aktuellen vierten Runde der Lärmkartierung sind erstmals die „Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen“ (BUB) [5] und die „Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm“ (BEB) [6] anzuwenden, die im Rahmen der 34. BImSchV [7] veröffentlicht wurden. Diese Regelwerke umfassen alle in der Umgebungslärmkartierung zu erfassenden Lärmarten Straßenverkehrslärm, Schienenverkehrslärm sowie Industrie- und Gewerbelärm.

Die Bewertung der Lärmsituation im Rahmen der Lärmaktionsplanung erfolgt weiterhin 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.

1.3.3 Aufstellungsverfahren

„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]

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)
- Öffentlichkeitsbeteiligung (vergleichbar Bauleitplanungen)
- Dokumentation und Einarbeitung von Anregungen
- Beschluss der Endfassung des Aktionsplans
- Meldung des abgeschlossenen Aktionsplans

1.4 Geltende Grenz- und Orientierungswerte

Für Lärmaktionspläne, die auf Grundlage der Umgebungslärmrichtlinie zu erstellen sind, gibt es in Deutschland keine bundesweiten Richt- oder Grenzwerte zur Bewertung der Immissionen, 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. Es bestehen somit zunächst keine allgemeingültigen Schwellen, ab denen in einem Lärmaktionsplan Maßnahmen erforderlich sind bzw. die bei der Auswahl von Maßnahmen helfen können.

Allerdings sind bei der konkreten Prüfung und Auswahl von Maßnahmen die in Deutschland geltenden Richt- oder Grenzwerte zu beachten und keine unmittelbar auf die Umgebungslärmkartierung bezogenen Maßstäbe (vgl. Abschnitte 1.4.1 bis 1.4.3). Eine Realisierung von Maßnahmen wird in der Regel nur möglich sein, wenn die vorgeschlagenen Maßnahmen auch den Regelungen z. B. zu Lärmsanierungs- oder verkehrsrechtlichen Maßnahmen entsprechen.

Nationale 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, Wasserrauschen etc.), werden nicht betrachtet.

1.4.1 Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV)

Zur gesetzlichen Regelung der Lärmvorsorge im Rahmen eines Neubaus oder einer wesentlichen Änderung von Verkehrswegen dient die Verkehrslärmschutzverordnung [8]. Aus der Verkehrslärmschutzverordnung ist das einzuhaltende Schutzniveau beim Neubau und bei wesentlichen Änderungen von Verkehrswegen in Form von Immissionsgrenzwerten zu entnehmen. Diese sind je nach

Gebietsart unterschiedlich und gelten gleichermaßen für Straßen und Schienenwege. Ziel der Regelungen zur Lärmvorsorge ist es, Verkehrslärmkonflikte vorbeugend durch eine Berücksichtigung von Lärmschutzaspekten in der Planung zu vermeiden.

Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV sind in der folgenden Tabelle zusammengestellt:

Tabelle 1: Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV [8]

Nutzungsart	Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV in dB(A)	
	Tag	Nacht
Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime (KH)	57	47
Reine (WR) und allgemeine Wohngebiete (WA) sowie Kleinsiedlungsgebiete (WS)	59	49
Kern- (MK), Dorf- (MD), Misch- (MI) und Urbane Gebiete (MU)	64	54
Gewerbegebiete (GE)	69	59

Bei neuen und wesentlich geänderten Verkehrswegen sind die oben aufgeführten Immissionsgrenzwerte einzuhalten oder Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen. Für bestehende Straßen, in die nicht wesentlich eingegriffen wird, bestehen keine Immissionsgrenzwerte.

1.4.2 Lärmsanierung

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

Die Voraussetzungen für Lärmsanierungsmaßnahmen an Bundesfernstraßen sind in den „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes“ [10] geregelt.

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 maßgeblichen Schwellenwerte für Lärmsanierungsmaßnahmen sind haushaltsrechtlich festgelegt und werden als Auslösewerte bezeichnet. Sie gelten einheitlich für Straßen in der Baulast von Bund und Ländern und sind in der folgenden Tabelle aufgeführt.

Tabelle 2: Auslösewerte zur Lärmsanierung

Nutzungsart	Auslösewerte zur Lärmsanierung in dB(A)	
	Tag	Nacht
Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime (KH), reine (WR) und allgemeine Wohngebiete (WA) sowie Kleinsiedlungsgebiete (WS)	64	54
Kern- (MK), Dorf- (MD) und Mischgebiete (MI)	66	56
Gewerbegebiete (GE)	72	62

1.4.3 Verkehrsrechtliche Maßnahmen

Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz vor dem Lärm sind z. B. Maßnahmen zur Verkehrslenkung (Wegweisung, Einrichten von Einbahnstraßen etc.), Lichtzeichenregelungen (Grüne Welle, Nachtabstaltung 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 3 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]

2 Analyse der Ist-Situation

Für die weiteren Schritte stellt die aktuelle Stufe der landesweiten Lärmkartierung [13] eine wichtige Grundlage dar. Wie in Abschnitt 1.3.2 angesprochen, werden in der aktuellen 4. Runde erstmals die neuen Berechnungsmethoden BUB und BEB verwendet. Diese 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 Berechnungsergebnissen aus den nationalen Berechnungsvorschriften vergleichbar. Da sich die Unterschiede in den Berechnungsverfahren je nach Situation nicht einheitlich auswirken, können die verschiedenen Verfahren auch nicht mit pauschalen Zu- oder Abschlägen vergleichbar gemacht werden. Dabei sind in bebauten Bereichen je nach Situation sowohl Abweichungen nach oben als auch nach unten möglich.

Die Methodik im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie unterscheidet sich zudem von den für die Beurteilung des Straßenverkehrslärms in Deutschland anzuwendenden Richtlinien für den Lärm an Straßen (RLS-19) [14], sodass die Ergebnisse nicht vergleichbar sind. Das betrifft z. B. die verwendeten Lärmindizes (unterschiedliche Zeiträume), Details der Fahrzeugklassen, die anzusetzende Quellhöhe und Zuschläge für Knotenpunkte. Die Ergebnisse der Lärmkartierung nach Umgebungslärmrichtlinie sind demnach nicht mit den in Deutschland geltenden Orientierungs- und Grenzwerten (vgl. Abschnitt 1.4) zu vergleichen, die z. B. in der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) vorgegeben sind.

2.1 Belastetenstatistik

2.1.1 Allgemeines

Anhand der „Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm“ (BEB) [6] werden die von Verkehrslärm betroffenen Einwohnerinnen und Einwohner zusammengestellt. Daneben wird eine Analyse der durch Lärm betroffenen Flächen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser durchgeführt.

Wie bei der Ermittlung der Lärmbelastungen stellt diese Grundlage eine Änderung im Vergleich zu den bisherigen Stufen der Lärmkartierung- und -aktionsplanung dar, was teilweise zu deutlich abweichenden Ergebnissen führen kann. So werden beispielsweise die Einwohner/-innen in einem von Lärmimmissionen betroffenen Gebäude anders als bisher über die Gebäudefassaden aufsummiert. Allein hieraus können wesentliche Steigerungen der Anzahl der Lärmbetroffenen hervorgerufen werden. Insgesamt werden beim neuen Berechnungsverfahren tendenziell mehr belastete Menschen in den zu kartierenden Pegelklassen ausgewiesen, ohne dass der Lärm tatsächlich zugenommen hat.

Daneben können sich auch aus anderen Gründen wie z. B. Änderungen des Kartierungsumfangs, des Verkehrsaufkommens, der Einwohnerzahlen, der Bebauungsstruktur oder infolge durchgeführter Lärmschutzmaßnahmen Änderungen der Betroffenheitsstatistik ergeben. Auch wenn sich die einzelnen Einflüsse meist nicht exakt beziffern lassen, wird nachfolgend versucht, die aktuelle Situation auch vor dem Hintergrund örtlicher Entwicklungen zu bewerten.

2.1.2 Ergebnisse

Die Statistiken zur Lärmbetroffenheit hierfür wurden im Rahmen der landesweiten Lärmkartierung [13] getrennt für jede Kommune ermittelt und zusammengestellt. Somit bilden diese Ergebnisse eine wesentliche Grundlage zur Analyse der aktuellen Lärmsituation.

Die geschätzten Zahlen der in den einzelnen Lärmpegelbereichen betroffenen Flächen, Gebäudeeinheiten und Einwohnerinnen und Einwohnern sind in den folgenden Tabellen zusammengestellt, wobei auch ein Vergleich zu den Ergebnissen der letzten Runde der Lärmkartierung erfolgt. Die Angaben zu betroffenen Flächen und Gebäuden bzw. Wohnungen haben hierbei überwiegend informativen Charakter und werden gesamthaft in Tabelle 4 angegeben. Maßgebende Erkenntnisquelle sind die Zahlen der betroffenen Einwohnerinnen und Einwohner. Daran lässt sich die Wirkung von Lärmschutzmaßnahmen sinnvoll quantifizieren und bewerten.

Tabelle 3: Betroffene Einwohnerinnen und Einwohner, 2022 (2017)

L_{DEN}		L_{Night}	
Pegelbereich in dB(A)	Belastete Einwohner/-innen	Pegelbereich in dB(A)	Belastete Einwohner/-innen
		50 ≤ L _{Night} ≤ 54	2.368 (1.034)
55 ≤ L _{DEN} ≤ 59	5.150 (1.330)	55 ≤ L _{Night} ≤ 59	2.021 (574)
60 ≤ L _{DEN} ≤ 64	1.743 (933)	60 ≤ L _{Night} ≤ 64	1.240 (279)
65 ≤ L _{DEN} ≤ 69	1.970 (505)	65 ≤ L _{Night} ≤ 69	122 (2)
70 ≤ L _{DEN} ≤ 74	1.081 (186)	L _{Night} ≥ 70	0 (0)
L _{DEN} ≥ 75	53 (0)		

Tabelle 4: Lärmbelastete Flächen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser L_{DEN}, 2022 (2017)

Pegelbereich in dB(A)	Flächen in km²	Wohnungen	Schulen	Krankenhäuser
> 55	18,3 (8,2)	4.760 (1.285)	17 (4)	3 (0)
> 65	5,1 (2,1)	1.478 (301)	4 (1)	1 (0)
> 75	0,9 (0,4)	25 (0)	0 (0)	0 (0)

Grundsätzlich ist eine deutliche Zunahme der lärmbeeinträchtigten Einwohnerinnen und Einwohner im Vergleich zur vorangegangenen Kartierungsstufe zu erkennen. Einen Grund dafür stellt das inzwischen geltende Berechnungsverfahren der Lärmbetroffenen der BEB dar. Hieraus leitet u. a. die LAI eine „Nichtvergleichbarkeit der Berechnungsergebnisse“ [15] ab.

Ergänzt wurden diese Statistiken mit Angaben zu geschätzten Fällen von ischämischen Herzkrankheiten, starker Belästigung und starker Schlafstörungen, die anhand der Vorgaben der Umgebungslärmrichtlinie ermittelt wurden. Hierfür bestehen keine Vergleichswerte, da diese Auswertung in der aktuellen Stufe erstmals vorgenommen wurde.

Tabelle 5: Geschätzte Zahl der gesundheitsschädlichen Auswirkungen und Belästigungen, 2022

Gesundheitsschädliche Auswirkungen/Belästigungen	Zeitbereich	Zahl der Fälle
Ischämische Herzkrankheiten	L _{DEN}	3
Starke Belästigung	L _{DEN}	1.772
Starke Schlafstörung	L _{Night}	402

Die Zahl der geschätzten Fälle von ischämischen Herzkrankheiten in Tabelle 5 liegt für das gesamte Stadtgebiet bei 3. Hierbei handelt es sich um eine statistische Größe anhand von Inzidenzraten, die sich nur auf große repräsentative Populationen anwenden lässt. In der Begründung zur Änderung der 34. BImSchV findet sich zur Einordnung dieses Ergebnisses die anhand der Lärmkartierung 2017 ermittelte Zahl von 2.464 Fällen ischämischer Herzkrankheiten in der gesamten Bundesrepublik Deutschland. Die Methodik ließ demnach in jedem Fall geringe Zahlen erwarten. Die Aussagekraft erscheint für kleine Einheiten gering.

2.1.3 Änderungen seit der letzten Stufe

Neben dem aktuellen Gesamtbild der Lärmbetroffenheit sollen möglichst auch örtliche Einflüsse auf die Entwicklung der Lärmsituation identifiziert werden.

Der Umfang der in der Lärmkartierung berücksichtigten Hauptverkehrsstraßen hat sich in Lahr seit der letzten Stufe 2017 nicht verändert.

Die der Lärmkartierung zugrunde liegenden Verkehrsmengen sind für die dritte (2017) und vierte Stufe (2022) der Lärmkartierung in der folgenden Tabelle zusammengestellt:

Tabelle 6: Verkehrsmengen der kartierten Hauptverkehrsstraßen, 2022 (2017)

Straßenabschnitt	DTV-Wert* [Kfz/24h]	Lkw-Anteil 6-18 Uhr [%]	Lkw-Anteil 18-22 Uhr [%]	Lkw-Anteil 22-6 Uhr [%]
B 3 südlich der B 415	14.790 (14.210)	3,6 (3,6)	1,4 (1,4)	1,6 (1,6)
B 3 nördlich der B 415	16.544 (17.261)	4,2 (6,0)	2,0 (2,0)	3,9 (4,1)
B 415 westlich der B 3	15.682 (13.592)	7,6 (8,0)	4,1 (4,0)	8,7 (8,1)
B 415 östlich der B 3 bis Gärtnerstraße	19.172 (21.153)	4,8 (4,0)	1,7 (2,0)	3,1 (3,9)
B 415 ab Gärtnerstraße bis Ortsausgang Reichenbach	13.830 (16.021)	3,6 (5,0)	1,3 (2,0)	3,1 (4,1)
B 415 ab Ortsausgang Reichenbach Richtung Südosten bis Gemarkungsgrenze	10.766 (10.182)	3,2 (3,5)	1,5 (1,1)	4,0 (2,1)

* DTV: Durchschnittlicher täglicher Verkehr

Aus dem Vergleich ist kein einheitliches Bild der Entwicklung der Verkehrsmengen zu erkennen. Entlang der B 415 ab Höhe der B 3 bis zum Ortsteil Reichenbach ist ein Rückgang der Verkehrsmengen zu

erkennen. Westlich der B 3 ist eine Zunahme auf der B 415 zu sehen. Des Weiteren haben sich die nächtlichen (22-6 Uhr) Lkw-Anteile südlich von Reichenbach verdoppelt. Der Verkehr entlang der B 3 bleibt dahingegen nahezu unverändert. Ausnahme bilden hier die Lkw-Anteile am Tag (6-18 Uhr), die nördlich der B 415 um rund ein Drittel gesunken sind.

Hinsichtlich der auf den kartierten Straßen zulässigen Höchstgeschwindigkeiten gab es seit der letzten Stufe der Lärmkartierung keine Änderung, da die Kartierung 2022 durchgeführt wurde. Jedoch wurden 2024 entlang der B 415 in Lahr ab Alte Bahnhofstraße, in Kuhbach und Reichenbach Beschränkungen auf 30 km/h angeordnet. Die Wirkungen dieser Anordnungen sind somit aus den Ergebnissen noch nicht abzulesen.

Bauliche Lärmschutzanlagen sind seit der letzten Stufe der Lärmkartierung an den kartierten Straßen nicht neu entstanden.

Die Siedlungsstrukturen im Umfeld des Kartierungsnetzes haben sich nicht wesentlich verändert.

Zusammengefasst gab es in Lahr bedeutende Änderungen mit Einfluss auf die Lärmbetroffenheiten. Aufgrund der neu angeordneten Tempo 30 Abschnitte hat sich real bereits die Lärmbelastung reduziert.

Die Erhöhungen der Betroffenheiten aus Tabelle 3 und Tabelle 4 sind also nicht auf Änderungen der Lärmsituation vor Ort zurückzuführen, sondern durch den Wechsel der Ermittlungsmethodik begründet.

2.2 Lärmkartierung

Die Ergebnisse der Kartierung liegen als Isophonenkarten vor, die Bereiche gleicher Immissionspegel farbig abgestuft darstellen. Dabei werden in 5-dB(A)-Schritten Klassen gebildet. Aus den Plänen ist somit die Ausbreitung des Schalls von der Lärmquelle in die Umgebung unter Berücksichtigung der vorhandenen räumlichen Situation (Topografie, Bebauung usw.) abzulesen. Bei dichter Bebauung wird der Schall stärker abgeschirmt als bei einer freien Schallausbreitung. Die Lärmkarten des Straßenverkehrslärms sind in der **Anlage 1** für L_{DEN} und **Anlage 2** für L_{Night} zusammengestellt.

In den Lärmkarten sind von hohem Straßenverkehrslärm belastete Bereiche durchweg an den Gebäuden im unmittelbaren Umfeld der kartierten Straßenabschnitte zu erkennen. Gleichsam ist auch zu erkennen, dass sich die höchsten Lärmbelastungen weit überwiegend auf die ersten Baureihen zu den Straßen beschränken. Dies ist durch die gerade an Straßen mit sehr hohen Verkehrsbelastungen häufig anzutreffenden dichten Randbebauungen zu erklären.

Zusammengefasst geben die Lärmkarten eine optische Zuordnung, wo die insgesamt 9.997 Personen oberhalb der unteren Schwelle der Lärmkartierung von 55 dB(A) bei L_{DEN} sowie die 5.751 Personen oberhalb von 50 dB(A) bei L_{Night} zu verorten sind.

2.3 Bewertung der Betroffenheit

Grundsätzlich sind bei allen in der Lärmkartierung berücksichtigten Lärmpegelklassen Beeinträchtigungen für schutzbedürftige Nutzungen vorhanden. Da den Verkehr bündelnde Straßen immer auch eine Verkehrsfunktion zu erfüllen haben, ist eine Unterschreitung der in der Kartierung herangezogenen Pegelbereiche kein realistisches Ziel.

Die in den Abschnitten 2.1 und 2.2 beschriebenen Ergebnisse zeigen auf, dass sich Lärmbetroffenheiten auf das direkte Umfeld der Hauptverkehrsstraßen konzentrieren. Die reale Entwicklung der Lärmsituation ist als positiv, also rückläufig, einzustufen, auch wenn sich das aufgrund der Änderung der Ermittlungsmethodik nicht eindeutig aus den Ergebnissen ablesen lässt.

Es verbleiben aber noch Bereiche im Umfeld der Hauptverkehrsstraßen mit erhöhten Lärmeinwirkungen, sodass die Prüfung weiterer Minderungsmaßnahmen sinnvoll ist.

2.4 Vorhandene Lärmprobleme

Im Rahmen des Lärmaktionsplans werden innerhalb der bestehenden Lärmbeeinträchtigungen Prioritäten für Maßnahmen zu setzen sein. Hierfür kann die Identifizierung von Lärmschwerpunkten eine Grundlage liefern. Zur Identifizierung von Lärmkonflikten bestehen keine festen Vorgaben durch Immissionsricht- oder -grenzwerte. Die für die Aufstellung der Lärmaktionspläne zuständigen Behörden sind demnach grundsätzlich frei in der Auswahl geeigneter Schwellenwerte.

Im vorliegenden Fall sind die höchsten Lärmbeeinträchtigungen in Lahr durch den Verkehr auf der Ortsdurchfahrt der B 415 sowie der B 3 vorhanden. Jedoch sind die zuvor genannten Tempo 30 Anordnungen entlang der B 415 noch nicht in der Kartierung enthalten. So ist in diesen Tempo 30 Bereichen von einem Rückgang der Lärmbeeinträchtigungen auszugehen.

Lärmprobleme, auf die auch durch zusätzliche Maßnahmen realistisch reagiert werden kann, bestehen daher nicht nur an den kartierten Straßen, sondern auch außerhalb des Netzes der landesweiten Lärmkartierung.

2.5 Kriterien zur Priorisierung von Maßnahmen

Priorität bei der Ausarbeitung bzw. Fortschreibung des Lärmaktionsplans haben die oben beschriebenen Lärmschwerpunkte. Maßnahmen sollten somit vor allem für diese Bereiche Minderungen erzielen, ohne zu relevanten zusätzlichen Lärmbetroffenheiten an anderen Stellen zu führen.

Innerhalb der möglichen und rechtlich umsetzbaren Maßnahmen besteht das Ziel eine hohe Minderung mit einem möglichst geringen Mitteleinsatz zu erreichen. Über eine Abschätzung der jeweiligen Wirkungen und Kosten soll die Effektivität und Effizienz von Maßnahmen eingeschätzt und eine Grundlage zur Auswahl, der am besten geeigneten Maßnahmen geschaffen werden.

3 Maßnahmenplanung

Zur Fortschreibung eines Lärmaktionsplans gehört der Blick auf bereits durchgeführte Maßnahmen und auf den Stand der Umsetzung der im bislang geltenden Lärmaktionsplan festgelegten Maßnahmen. Wenn möglich, werden hierbei auch Einschätzungen zur Wirksamkeit durchgeführter Maßnahmen getroffen.

Bei der Fortschreibung des Maßnahmenkonzepts sind zudem die Erkenntnisse der aktuellen Beurteilung der Ist-Situation zu berücksichtigen. So können die in Abschnitt 2 beschriebenen Ergebnisse der Analyse und die Entwicklungen der örtlichen Verhältnisse seit der letzten Runde der Lärmaktionsplanung Anpassungen der geplanten Maßnahmen erfordern.

Die folgenden Abschnitte konzentrieren sich auf Maßnahmen mit direktem Bezug zur Stadt Lahr. Allgemeine Maßnahmen ohne kommunalen Bezug wie beispielsweise Minderungen an den Kraftfahrzeugen werden hier nicht aufgeführt. Auch auf die Nennung länger zurückliegender Maßnahmen, die vor dem aktuell geltenden Lärmaktionsplan erfolgt sind, wird verzichtet.

3.1 Maßnahmen an Hauptverkehrsstraßen

3.1.1 Rückblick Maßnahmen bestehender Lärmaktionsplan

Im Jahr 2010 wurde der Lärmaktionsplan der 1. Stufe beschlossen. Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die damals vorgeschlagenen Maßnahmen und deren Umsetzung bzw. zum geplanten Umgang mit der jeweiligen Maßnahme in der Fortschreibung des Lärmaktionsplans.

Tabelle 7: Maßnahmenkatalog bestehender Lärmaktionsplan aus dem Jahr 2010 [16]

Maßnahme	Aktueller Stand	Weiteres Vorgehen
Tempo 30 nachts an Lärmschwerpunkten (B 415)	wurde geändert umgesetzt	-
Tempo 40 in der Ortsdurchfahrt Lahr (B 415)	wurde geändert umgesetzt	-
Tempo 70 B 36 bis Langenwinkel	wurde nicht umgesetzt	wird nicht weiter verfolgt
Lärmschutzwand Langenwinkel	wurde umgesetzt	-
Lärmschutzwand B 36, Römerstraße	wurde nicht umgesetzt	wird nicht weiter verfolgt
Lärmschutzwand B 415, Gewerbliche Schule	wurde nicht umgesetzt	wird nicht weiter verfolgt
Lärmschutzwand B 415, östl. Klostermühlgasse	wurde nicht umgesetzt	wird nicht weiter verfolgt

3.1.2 Maßnahmenübersicht der aktuellen Stufe des Lärmaktionsplans

Anhand der zusammengestellten Grundlagen zu den bisher vorgesehenen und umgesetzten Maßnahmen sowie der Analyse der aktuellen Lärmbetroffenheiten wird nachfolgend das Maßnahmenkonzept für die aktuelle Stufe des Lärmaktionsplans zusammengestellt.

In der Übersicht sind nach den Vorgaben der Umgebungslärmrichtlinie auch Maßnahmen zu nennen, die bereits umgesetzt wurden. Hierzu gehören auch Maßnahmen, die sich zum Zeitpunkt der Fortschreibung in Umsetzung oder Vorbereitung befinden.

Tabelle 8: Vorhandene Maßnahmen

Maßnahme	Zuständig	Zeitpunkt
Tempo 30 auf der B 415 in Lahr, Kuhbach und Reichenbach	Verkehrsbehörde	2024

In Abgrenzung zu langfristigen Strategien (Abschnitt 3.3) werden hier geplante Maßnahmen mit einem Umsetzungszeitrahmen von fünf Jahren genannt, wozu auch strategische Konzepte gehören können, die in diesem Zeitraum zumindest begonnen werden sollen.

Tabelle 9: Geplante Maßnahmen der aktuellen Fortschreibung des Lärmaktionsplans

Maßnahme	Zuständig
Lärmschutzwand, lärm mindernde Deckschicht oder Tempo 70 B 3 außerorts nördlich Brücke Vogesenstraße bis Zweirad Kollmer	Straßenbaulastträger oder Stadt Lahr bzw. Verkehrsbehörde
Lärmschutzwand und/oder Tempo 50 B 415 außerorts Höhe Baugebiet Emma-Brauer-Straße	Straßenbaulastträger oder Stadt Lahr bzw. Verkehrsbehörde
Tempo 30 Alte Bahnhofstraße	Verkehrsbehörde
Tempo 30 Gärtnerstraße	Verkehrsbehörde
Tempo 30 Hugsweierer Hauptstraße und Kirchstraße	Verkehrsbehörde
Tempo 30 Lahrer Straße und Heitergaß in Sulz	Verkehrsbehörde

Da sich - wie oben beschrieben - die Lärmbetroffenheiten auch außerhalb des landesweit kartierten Straßennetzes befinden, betrachtet die Fortschreibung des Lärmaktionsplans auch potenzielle Maßnahmen außerhalb dieses Straßennetzes. Hierfür werden außerhalb der formalen Fortschreibung des Lärmaktionsplans die Lärmsituation ermittelt und mögliche Maßnahmen untersucht. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen werden entsprechend gesondert aufbereitet. In diesem Zuge werden auch die Maßnahmen an der B 3 und B 415 mit untersucht.

Hier werden somit Prüfaufträge definiert. Die Entscheidung zur Durchführung der Maßnahmen erfolgt dann durch die hierfür zuständigen Stellen auf Grundlage der Detailuntersuchungen.

3.2 Erwarteter Nutzen der Maßnahmen

Vom Bau einer Lärmschutzwand an der B 3 und B 415 würden die dahinter abgeschirmten Gebiete deutlich profitieren. Je nach Lage zur Lärmschutzanlage können dabei auch Minderungen von rund 10 dB(A) erreicht werden. Eine konkrete Angabe zum Nutzen kann erst mit einer Vorplanung der Lärmschutzwand ermittelt werden.

Eine Reduzierung des Tempos auf der B 3 von 100 auf 70 km/h senkt den Lärm an den nächstgelegenen Gebäuden um bis zu 3,7 dB(A). Auf der B 415 führt eine Verringerung von 70 auf 50 km/h zu einer Minderung von bis zu 3,5 dB(A).

Die Kombination aus Tempo 50 und einer Lärmschutzwand an der B415 kann den Lärm sogar um bis zu 12,5 dB(A) reduzieren.

Eine lärmindernde Fahrbahndeckschicht auf der B3 bewirkt Minderungen von bis zu 0,8 dB(A).

Die in den Maßnahmen enthaltenen Anordnungen von Tempo 30 auf verschiedenen Straßenzügen, auf denen bislang eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h gilt, würde dort eine Minderung um ca. 2 bis 3 dB(A) erzielen.

3.3 Langfristige Strategien

Langfristigen Strategien können verschiedene Hintergründe haben. Das kann die Berücksichtigung von Lärmaspekten in anderen Planungen wie insbesondere der Bauleit- und Verkehrsplanung sein, mit der die städtischen Strukturen langfristig so weiterentwickelt werden, dass Minderungen der Lärmbetroffenheiten erreicht werden.

Zum anderen können hiermit auch konkrete Maßnahmen gemeint sein, deren Realisierungszeitraum über fünf Jahre und damit den Zeitraum bis zur nächsten Fortschreibung des Lärmaktionsplans hinausgeht.

Für Lahr werden in der aktuellen Runde der Lärmaktionsplanung folgende langfristige Strategien festgelegt:

Tabelle 10: Langfristige Strategien

Langfristige Strategie	Zuständig
Lärminderung in der Stadtplanung	Stadt
Förderung lärmarmen Verkehrsmittel	Stadt
Baulicher Lärmschutz	Stadt/ Straßenbaulastträger

Lärminderung in der Stadtplanung

Städtebauliche Entwicklungen stellen Herausforderungen hinsichtlich der Zuordnung lärmsensibler und lärmintensiver Nutzungen dar, bieten gleichzeitig aber auch Chancen zur Entwicklung hin zu einer möglichst kompakten nutzungsgemischten Stadt mit Vorteilen für die gesamtstädtische Minderung der Lärmbetroffenheiten. Eine Stadt der kurzen Wege zwischen Wohnen, Arbeiten, Einkauf und Freizeit fördert die Verlagerung von Kfz-Fahrten auf das Fußgänger- und Radwegenetz. Auch die Lärmemissionen im motorisierten Individualverkehr können durch kurze Wege gemindert werden, da das einzelne Fahrzeug auf einer kürzeren Strecke Lärm emittiert. Die Trennung von störenden Industrie- bzw. Gewerbebetrieben und Wohngebieten bleibt davon unberührt.

Die Umsetzung solcher Maßnahmen erfolgt in erster Linie über die städtebauliche Strukturierung im Rahmen der Fortschreibung des Flächennutzungsplans und in der Folge durch die Berücksichtigung von Lärmaspekten in der Bebauungsplanung. So ist jeweils im Einzelfall zu prüfen, ob beispielsweise eine lärmabschirmende Bauweise oder Lärmschutzanlagen in lärmbelasteten Bereichen sinnvoll sind. Auch Festlegungen zu Grundrissorientierungen und architektonische Schutzmaßnahmen sind wichtige Bestandteile der Lärminderung in der Stadtplanung. Die genannten Grundsätze sollen weiterhin in die städtebauliche Entwicklung einfließen.

Förderung lärmarmer Verkehrsmittel

Das Angebot im Fußgänger-, Rad- und Öffentlichen Personen-Nahverkehr (ÖPNV) kann auf mehreren Ebenen die Verkehrslärmsituation beeinflussen. Wenn für die täglichen Wege ein attraktives Angebot dieser lärmarmer Verkehrsmittel bereitsteht, werden Wege öfter außerhalb des motorisierten Individualverkehrs zurückgelegt. Perspektivisch trägt das auch dazu bei, dass die Bedeutung des Kfz-Besitzes abnimmt.

Die Einflüsse auf die Lärmemissionen in Abhängigkeit der Verkehrsträger sind vielfältig (Antriebsarten im ÖPNV, Radverkehrsinfrastruktur, Ladepunkte für Elektromobilität etc.) und die Handlungsoptionen unterliegen einem Wandel. In einem konzeptionellen Werk wie dem Lärmaktionsplan können somit nur allgemeine Hinweise aufgenommen werden, die in Verkehrskonzepten für den Einzelfall näher auszuarbeiten sind. Hieraus können dann geeignete Maßnahmen abgeleitet werden, um die Attraktivität der entsprechenden Verkehrsmittel zu steigern.

Inhalt des Lärmaktionsplans diesbezüglich ist somit nicht die Umsetzung einer bestimmten Maßnahme, sondern das Ziel, die lärmarmer Abwicklung der Wege fortlaufend im Blick zu behalten und die Minderungspotenziale auszuschöpfen.

Baulicher Lärmschutz

Baulicher Lärmschutz zielt auf kurz- bis mittelfristige lokale Verbesserungen ab. Aktive Lärmschutzmaßnahmen können Lärmschutzwände oder -wälle und im Straßenbau lärmoptimierte Fahrbahndeckschichten sein. Beim aktiven Lärmschutz wird der Verkehrslärm entweder bereits direkt an der Quelle reduziert oder nahe des Emissionsortes auf dem Ausbreitungsweg abgeschirmt.

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.

Lärm mindernde Fahrbahndeckschichten werden in Deutschland im innerstädtischen Bereich nur selten eingesetzt. Durch die Entwicklung neuer Fahrbahndeckschichten stehen inzwischen aber für alle Randbedingungen geeignete lärm mindernde Fahrbahnbeläge zur Verfügung. Der Austausch der Deckschichten eignet sich besonders dann, wenn ohnehin Straßenneubau- und Erhaltungsmaßnahmen anstehen. Der Einbau einer lärm optimierten Fahrbahndeckschicht im Zuge einer solchen anstehenden Fahrbahnsanierung riefte dann nur die Differenzkosten zwischen einem klassischen und einem lärm optimierten Asphalt hervor. Entsprechend weist eine solche Maßnahme eine hohe Kosteneffizienz auf.

Zum baulichen Lärmschutz gehört auch der passive Lärmschutz an betroffenen Gebäuden. Dabei wird die Schalldämmung der Außenbauteile (meist die Fenster) eines Gebäudes an die einwirkenden Lärm belastungen angepasst. Somit können nur die Innenbereiche vor Lärm geschützt werden. Auf Freiflächen oder Balkonen 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.

3.4 Schutz ruhiger Gebiete

Neben der Betrachtung lärmbelasteter Bereiche sollen auch ruhige Gebiete vor einer Zunahme des Lärms geschützt werden. Solche ruhigen Gebiete sollen im Zuge der Lärmaktionsplanung möglichst identifiziert und im Lärmaktionsplan festgeschrieben werden. Für die Auswahl der Gebiete und den Umgang mit ihnen im Lärmaktionsplan gibt es nur wenige Vorgaben, sodass die Festlegung nur einzelfallbezogen durch im Ermessen der jeweilige Kommune erfolgen kann.

Als ruhige Gebiete kommen grundsätzlich zunächst Gebiete in Frage, die keinen relevanten anthropogenen Geräuschen (z. B. Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm) ausgesetzt sind. Zudem sollten die ruhigen Gebiete auch so gut erreichbar sein, dass sie von den Einwohnerinnen und Einwohnern auch gut als Rückzugs- und Erholungsraum genutzt werden können.

In der aktuellen Fortschreibung des Lärmaktionsplans wird der „Stadtspark“ als ruhiges Gebiet aus der letzten Stufe des Lärmaktionsplans übernommen. Auch nach Prüfung im Rahmen der Fortschreibung wurden keine Änderungen an der Festlegung als erforderlich erachtet.

Ein Lageplan des festgesetzten ruhigen Gebiets kann **Anlage 3** entnommen werden.

3.5 Wirkungsabschätzung

Gemäß den Anforderungen der Umgebungslärmrichtlinie ist abzuschätzen, für wie viele Personen sich der Verkehrslärm durch die vorgesehenen Maßnahmen reduziert. Als untere Schwelle sind hierbei Pegel von 55 dB(A) bei L_{DEN} sowie von 50 dB(A) bei L_{Night} zu verwenden. Die Minderung muss mindestens 1 dB(A) betragen.

Insgesamt wird eine Minderung durch die Maßnahmen an der B 3 und B 415 sowie auf der Alten Bahnhofstraße und Gärtnerstraße gemäß den genannten Kriterien für rund 800 Personen im Umfeld der kartierten Hauptverkehrsstraßen erwartet.

Nach den gleichen Kriterien werden durch die Maßnahmen in Hugsweier und Sulz, deren Bereiche sich nicht innerhalb der Kartierung befinden, rund 400 Personen entlastet.

4 Mitwirkung der Öffentlichkeit

4.1 Zeitlicher Ablauf der Beteiligung

Die Daten der Öffentlichkeitsbeteiligung werden nach der Durchführung eingetragen.

4.2 Art der öffentlichen Mitwirkung

Die Art der Öffentlichkeitsbeteiligung wird nach der Durchführung eingetragen.

4.3 Interessenträger

Angaben zu Interessenträgern werden nach der Durchführung eingetragen.

4.4 Berücksichtigung der Mitwirkung

Angaben zur Berücksichtigung der Mitwirkung werden nach der Durchführung eingetragen.

5 Finanzielle Informationen

Da der LAP keine Maßnahmen festlegt, sondern nur Prüfungen anstößt bzw. ein Konzept für zusätzliche Schutzmaßnahmen definiert, werden nachfolgend nur ungefähre Angaben zu den Kosten der Maßnahmen zusammengestellt.

■ Maßnahme 1: Lärmschutzwand B 3	860 t€
alternativ lärmindernde Deckschicht (SMA LA 8)	5 t€
alternativ Tempo 70	1 t€
■ Maßnahme 2: Lärmschutzwand B 415	530 t€
alternativ Tempo 50	1 t€
■ Maßnahme 3: Tempo 30 Alte Bahnhofstraße	1 t€
■ Maßnahme 4: Tempo 30 Gärtnerstraße	1 t€
■ Maßnahme 5: Tempo 30 Hugsweierer Haupt- und Kirchstraße	2 t€
■ Maßnahme 6: Tempo 30 Lahrer Straße und Heitergaß in Sulz	4 t€

Der Kostenfaktor für einen m² Lärmschutzwand beläuft sich hierbei auf rund 500 € [17]. Die Schätzung der Geschwindigkeitsbeschränkungen basiert auf dem Kostenfaktor von rund 150 € pro aufzustellendes Straßenschild.

Der Kostenansatz für die Fahrbahndeckschicht geht davon aus, dass der Austausch der Fahrbahndeckschicht im Zuge einer ohnehin erforderlichen Erhaltungsmaßnahme durchgeführt wird. Dann ist nur die Differenz zwischen einem Standard- und einem lärmoptimierten Belag kostenrelevant. Diese Differenz wird hier überschlägig mit 1,50 € pro m² neuer Fahrbahndeckschicht angesetzt.

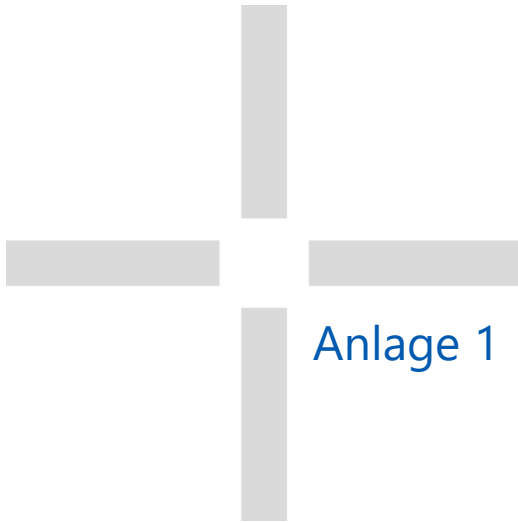
6 Evaluierung

6.1 Überprüfung der Umsetzung

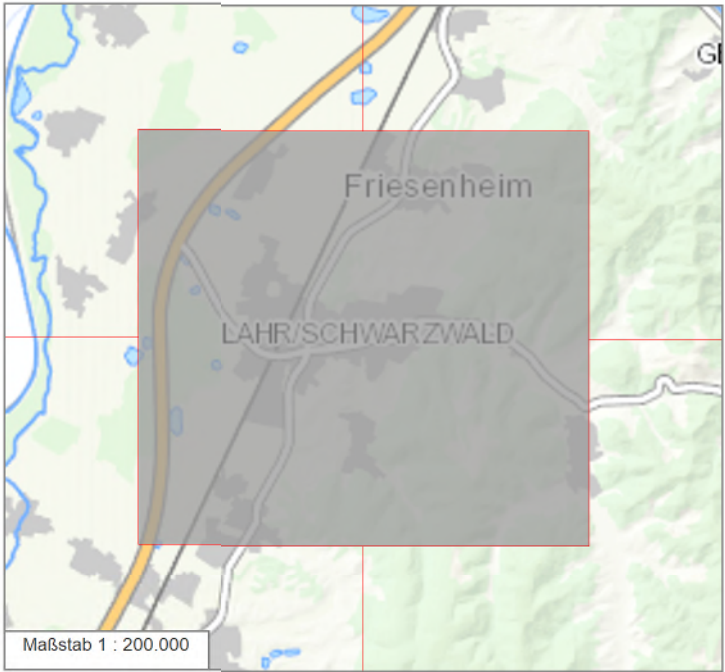
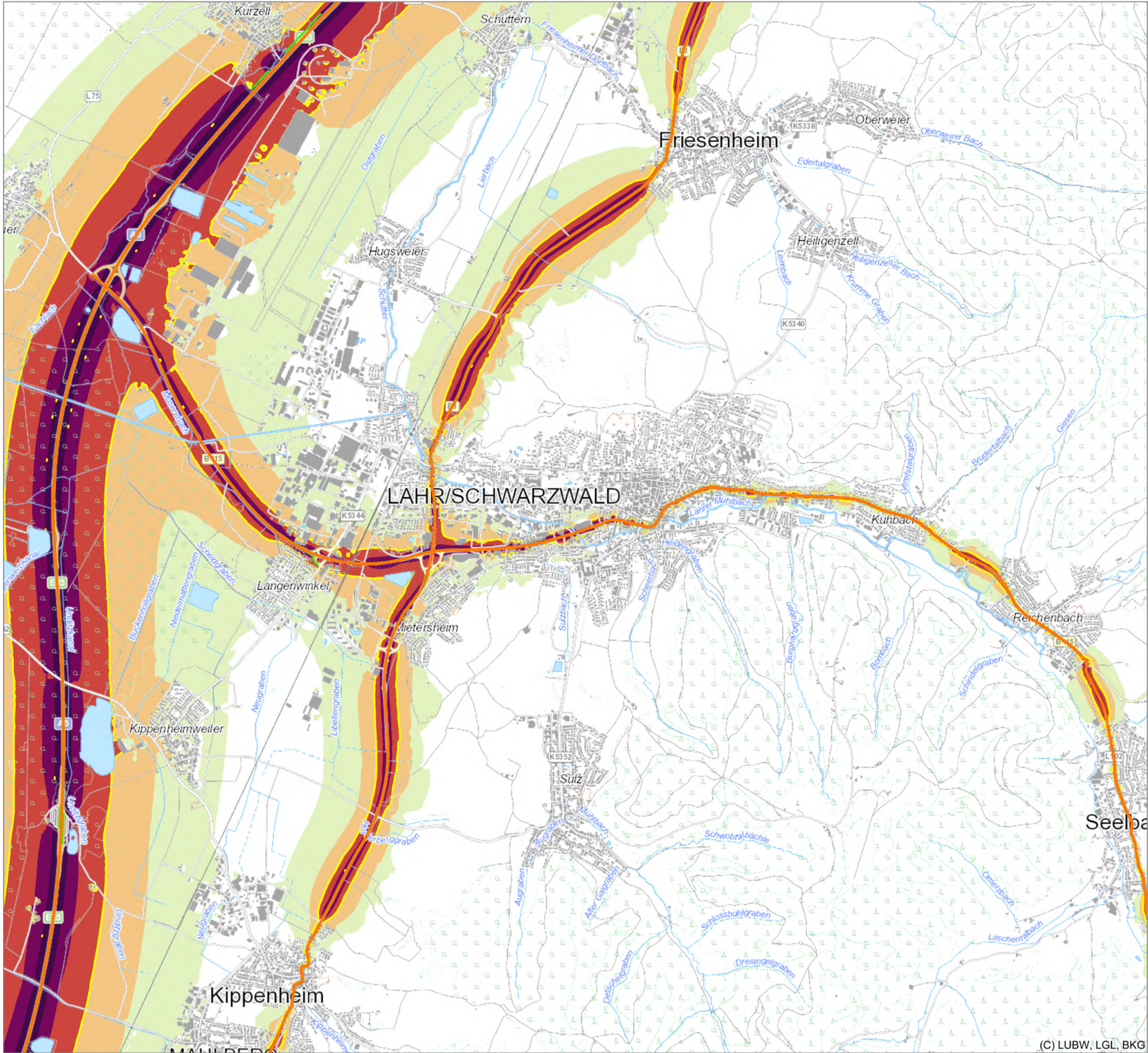
Die Überprüfung der Umsetzung der festgelegten Maßnahmen erfolgt mit der nächsten Fortschreibung des Lärmaktionsplans. Darüberhinausgehende Prüfabläufe sind im vorliegenden Fall ohne spezifische Einzelmaßnahmen nicht zielführend. Zudem kann die Stadt Maßnahmen in eigener Zuständigkeit auch selbständig steuern. Bei einer Zuständigkeit externer Stellen können über den Lärmaktionsplan keine zeitlichen Fristen vorgegeben werden.

6.2 Überprüfung der Wirksamkeit

Zur Überprüfung der Wirksamkeit wird vergleichbar zu Abschnitt 6.1 die nächste Fortschreibung des Lärmaktionsplans dienen. Mit den jeweils aktuellen Ergebnissen der Lärmkartierung ist in vielen Fällen auch eine quantifizierbare Prüfung der Wirksamkeit möglich.



Anlage 1 Lärmkarte L_{DEN}



Berechnungspunkthöhe: 4 m über Gelände
Berechnungsraster: 10 m x 10 m
Berechnungsvorschrift: BUB
Berechnungsprogramm: SoundPLAN 9.0

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

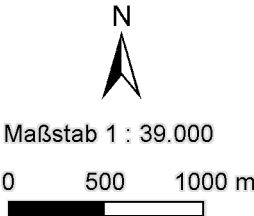
Pegel im Berechnungsgebiet:	Kartensymbole:
≥ 75 dB(A)	Kartierungsstrecke Straße
≥ 70 - 74 dB(A)	Kartierungsstrecke Schiene
≥ 65 - 69 dB(A)	Schallschutz oder vergleichbares Bauwerk
≥ 60 - 64 dB(A)	Ballungsraum
≥ 55 - 59 dB(A)	
Isophone LDEN ≈ 65 dB(A)	

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 Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern

Datenbasis: Amtliche Verkehrszählung 2019, kommunale Ergänzungen

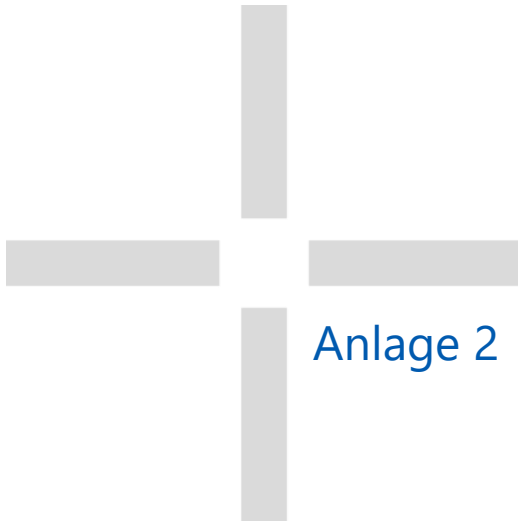


LU:W Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg
Griesbachstraße 1
76185 Karlsruhe

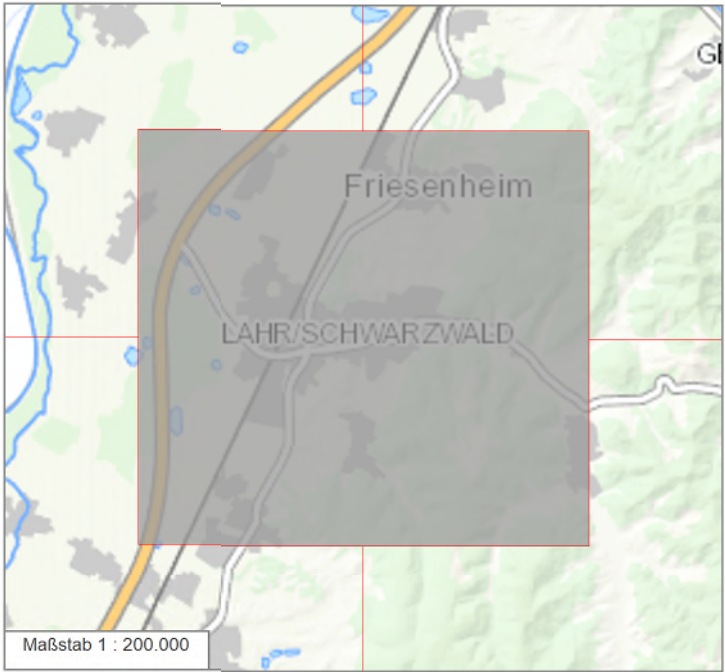
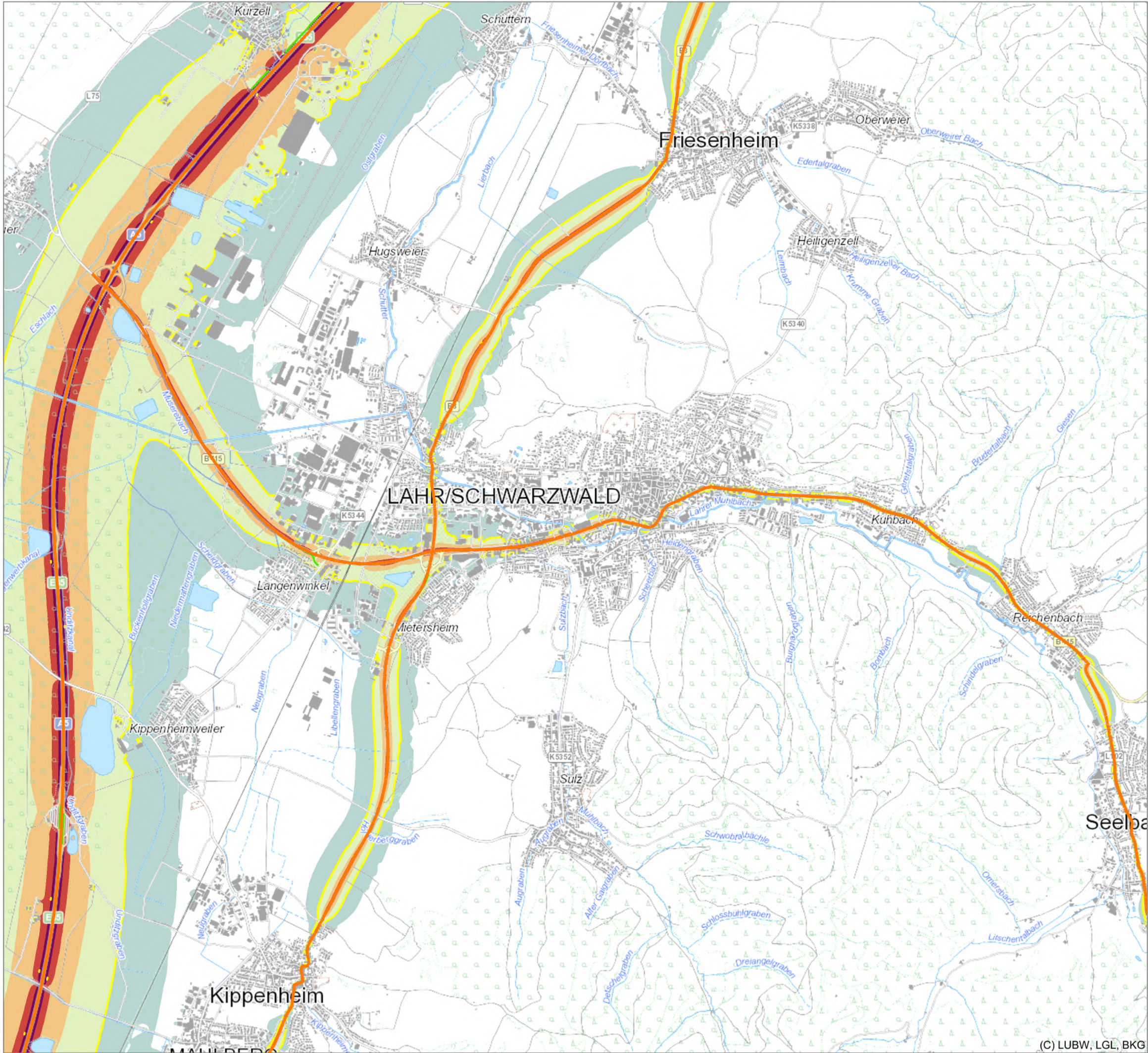
In Zusammenarbeit mit: Möhler + Partner Ingenieure AG, Augsburg und
GI Geoinformatik GmbH, Augsburg

Im Auftrag des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg

Kartengrundlage: Geobasisdaten © LGL, www.lgl-bw.de, Az.: 2851.9-1/19
Kartendienst der LUBW, gedruckt am 22.09.2025



Anlage 2 Lärmkarte L_{Night}



Berechnungspunkthöhe: 4 m über Gelände
Berechnungsraster: 10 m x 10 m
Berechnungsvorschrift: BUB
Berechnungsprogramm: SoundPLAN 9.0

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

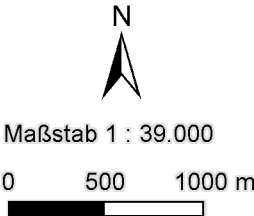
Pegel im Berechnungsgebiet:	Kartensymbole:
≥ 70 dB(A)	Kartierungsstrecke Straße
≥ 65 - 69 dB(A)	Kartierungsstrecke Schiene
≥ 60 - 64 dB(A)	Schallschutz oder vergleichbares Bauwerk
≥ 55 - 59 dB(A)	Ballungsraum
≥ 50 - 54 dB(A)	
Isophone LNight ≈ 55 dB(A)	

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 Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern

Datenbasis: Amtliche Verkehrszählung 2019, kommunale Ergänzungen

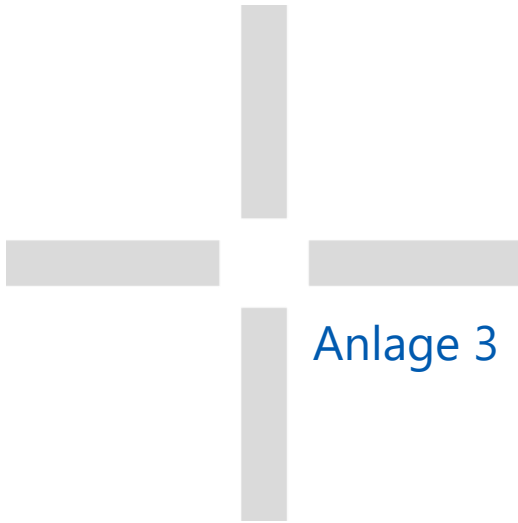


LUBW Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg
Griesbachstraße 1
76185 Karlsruhe

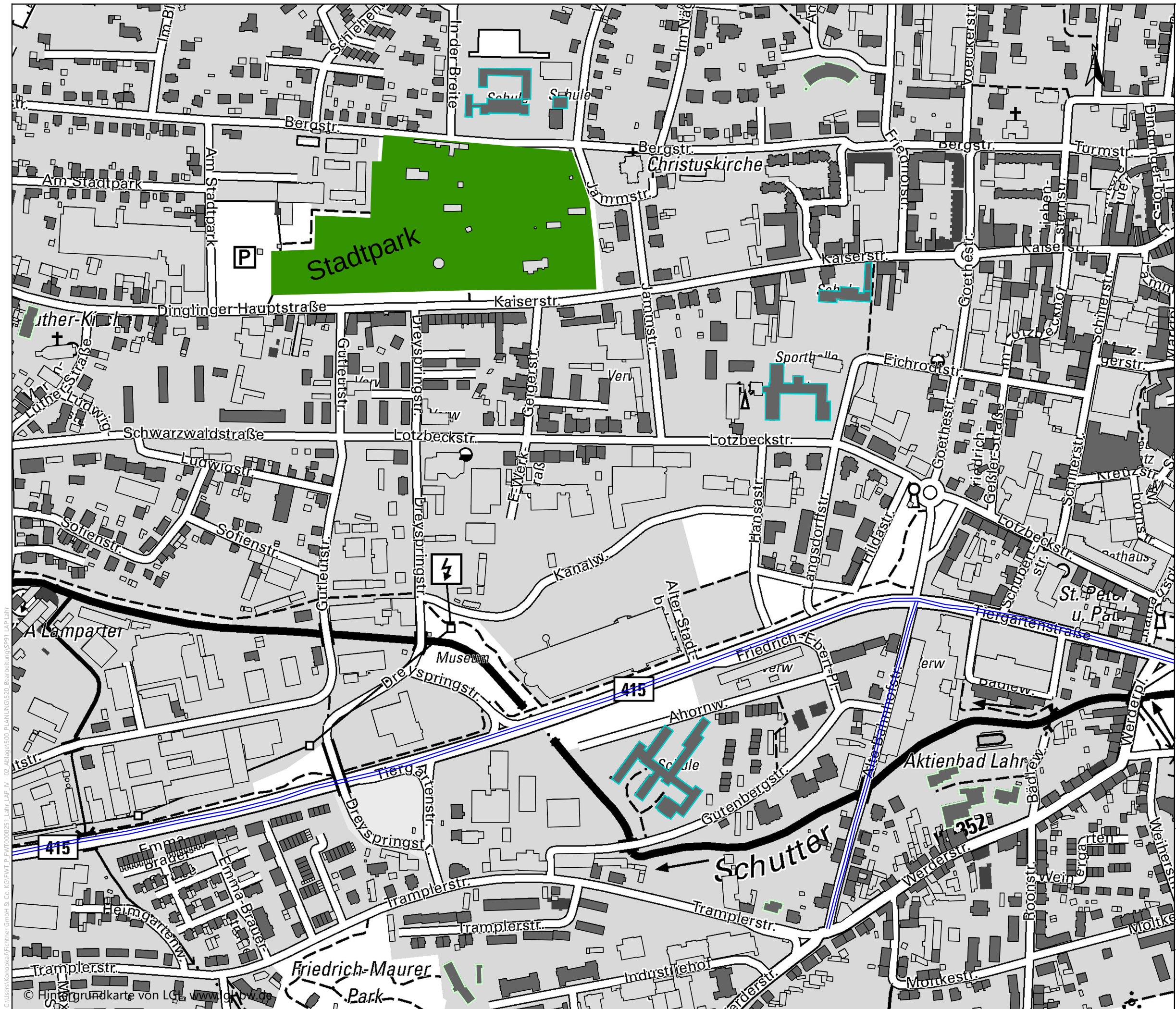
In Zusammenarbeit mit: Möhler + Partner Ingenieure AG, Augsburg und
GI Geoinformatik GmbH, Augsburg

Im Auftrag des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg

Kartengrundlage: Geobasisdaten © LGL, www.lgl-bw.de, Az.: 2851.9-1/19
Kartendienst der LUBW, gedruckt am 22.09.2025



Anlage 3 Lageplan ruhiges Gebiet



- Legende**
- Hauptgebäude
 - Nebengebäude
 - Schule
 - Krankenhaus
 - Kindergarten
 - Emissionslinie
 - Ruhiges Gebiet

Auftraggeber:		Stadt Lahr
Projektbez:		Lärmaktionsplan
Planbez:		Ruhiges Gebiet
Proj.-Nr:	FWT0000251	Anlage 3
Datum:	09/2025	
Maßstab:	1 : 4000	

© Hinf Grundkarte von LGL www.lgl.nrw.de