



April 2026

Erläuterungsbericht

Untersuchung lärmindernder Maßnahmen an Hauptverkehrsstraßen

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-Maßnahmen- 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	Allgemeines	7
1.1	Aufgabenstellung	7
1.2	Bearbeitungsgrundlagen	7
2	Grundlagen	8
2.1	Allgemeines	8
2.2	Verkehrsrechtliche Maßnahmen	8
2.3	Lärmsanierung	10
3	Emissionen	11
4	Lärmbetroffenheiten	13
5	Maßnahmenkonzept	14
5.1	Maßnahmenübersicht	14
5.2	Maßnahme 1: Lärmschutzwand/Deckschicht/Tempo 70 an der B 3	14
5.3	Maßnahme 2: Lärmschutzwand und/oder Tempo 50 an der B 415	17
5.4	Maßnahmen 3 bis 6: Übergreifende Abwägungsaspekte	20
5.5	Maßnahme 3: Tempo 30 Alte Bahnhofstraße	21
5.6	Maßnahme 4: Tempo 30 Gärtnerstraße	22
5.7	Maßnahme 5: Tempo 30 in Hugsweier	23
5.8	Maßnahme 6: Tempo 30 in Sulz	24
6	Zusammenfassung	26

Tabellen

Tabelle 1:	Auslösewerte zur Lärmsanierung	10
Tabelle 2:	Verkehrsmengen und Schallleistungspegel	11
Tabelle 3:	Untersuchte Maßnahmen und ihre Zuständigkeit	14

Abbildungen

Abbildung 1:	Maßnahme Lärmschutzwand - B 3: Änderungen lärm betroffener Einwohner (links tags, rechts nachts)	15
Abbildung 2:	Maßnahme Tempo 70 - B 3: Änderungen lärm betroffener Einwohner (links tags, rechts nachts)	15
Abbildung 3:	Maßnahme Deckschicht - B 3: Änderungen lärm betroffener Einwohner (links tags, rechts nachts)	16
Abbildung 4:	Maßnahme Lärmschutzwand - B 415: Änderungen lärm betroffener Einwohner (links tags, rechts nachts)	18
Abbildung 5:	Maßnahme Tempo 50- B 415: Änderungen lärm betroffener Einwohner (links tags, rechts nachts)	18

Abbildung 6:	Maßnahmenkombination aus Lärmschutzwand (3,5 m hoch, 300 m lang) und Tempo 50 - B 415: Änderungen lärm betroffener Einwohner (links tags, rechts nachts).....	19
Abbildung 7:	Änderungen lärm betroffener Einwohner and der Alten Bahnhofstraße (links tags, rechts nachts).....	22
Abbildung 8:	Änderungen lärm betroffener Einwohner an der Gärtnerstraße (links tags, rechts nachts).	23
Abbildung 9:	Änderungen lärm betroffener Einwohner in Hugsweier (links tags, rechts nachts).	24
Abbildung 10:	Änderungen lärm betroffener Einwohner in Sulz (links tags, rechts nachts).	25

Anlagen

Anlage 1	Übersichtslageplan
Anlage 2	Maßnahme 1: Lärmschutzwand, lärm mindernde Deckschicht oder Tempo 70 an der B 3
Anlage 3	Maßnahme 2: Lärmschutzwand und/oder Tempo 50 an der B 415
Anlage 4	Maßnahme 3: Tempo 30 auf der Alten Bahnhofstraße
Anlage 5	Maßnahme 4: Tempo 30 auf der Gärtnerstraße
Anlage 6	Maßnahme 5: Tempo 30 in Hugsweier
Anlage 7	Maßnahme 6: Tempo 30 in Sulz

Abkürzungen

BlmSchV	Bundes-Immissionsschutzverordnung
dB(A)	Dezibel nach A-Bewertung (Schallpegel mit Frequenzbewertung)
DIN	Deutsches Institut für Normung e. V.
DTV	durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
FWT	Fichtner Water & Transportation GmbH
RLS	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
StVO	Straßenverkehrsordnung
TLS	Technische Lieferbedingungen für Streckenstationen

Quellen

- [1] Wikipedia: Schalldruckpegel, unter: <http://de.wikipedia.org/wiki/Schalldruckpegel>, Januar 2025.
- [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] Straßenverkehrsordnung (StVO), Ausfertigungsdatum 06.03.2013.

- [5] 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.
- [6] Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm – Lärmschutz-Richtlinien-StV, 23. November 2007.
- [7] Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung, 08.02.2023.
- [8] Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 15.12.2011 – 3 C 40.10.
- [9] Wolfram Sedlak: Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen als Baustein der Lärmaktionsplanung – Vortrag Mainz 1.3.16.
- [10] Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 15.12.2011 – 7 A 11.10.
- [11] Umweltbundesamt: Lärm- und Klimaschutz durch Tempo 30: Stärkung der Entscheidungskompetenzen der Kommunen, April 2016.
- [12] Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VlärmSchR 97, Mai 1997.
- [13] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, RLS-19, Ausgabe 2019.
- [14] Schweizerische Eidgenossenschaft, Bundesamt für Straßen: Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen - Einsatzgrenzen und Umsetzung, Oktober 2019.

1 Allgemeines

1.1 Aufgabenstellung

In Ergänzung zur Lärmaktionsplanung der vierten Stufe für Lahr sollen verschiedene mögliche Lärminderungsmaßnahmen untersucht werden. Hierbei werden für mehrere inner- und außerörtliche Abschnitte Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen geprüft. Für zwei Bereiche - je einer an der B 3 und an der B 415 - werden auch die Wirkungen von Lärmschutzwänden untersucht. Zudem wird der Einsatz einer lärmindernden Fahrbahndeckschicht auf dem Bereich der B 3 genauer betrachtet. Diese baulichen Maßnahmen könnten potenziell Teil einer Lärmsanierung werden (vgl. Abschnitt 2.3). Für diese außerörtlichen Bereiche erfolgt außerdem die Prüfung einer Geschwindigkeitsbeschränkung.

Hinsichtlich der Geschwindigkeitsbeschränkungen innerorts werden die Gärtnerstraße, Alte Bahnhofstraße sowie die Ortsdurchfahrten der Kreisstraßen in Sulz und Hugsweier geprüft. Dort wird auch aus Gründen der Einheitlichkeit in Lahr die Anordnung von Tempo 30 als Option zum Lärmschutz untersucht. Entlang der Alten Bahnhofstraße gilt bereits überwiegend eine Tempo 30 Beschränkung für Lkw. Diese soll nun auf die gesamte Alte Bahnhofstraße und alle Fahrzeuggruppen erweitert werden.

Durch die Untersuchungsergebnisse sollen die Grundlagen für einen Antrag auf Anordnungen für die Verkehrsbehörde vorbereitet werden, mit denen bestehende Geschwindigkeitsbeschränkungen in Lahr ergänzt werden. Dafür sollen die relevanten Abwägungsaspekte für die Ermessensentscheidung der Verkehrsbehörde zusammengestellt werden.

Zur Prüfung der Voraussetzungen der verkehrsrechtlichen Anordnungen ist eine Berechnung und Darstellung der Beurteilungspegel nach RLS-19 an einzelnen Gebäuden und die Änderungen der Anzahl der lärmbeeinträchtigten Anwohner und Beurteilungspegel durch die Maßnahmen entlang der betroffenen Straßenabschnitte zu erstellen.

1.2 Bearbeitungsgrundlagen

Ein Katasterauszug wurde von der Stadt Lahr zur Verfügung gestellt. Die Höhendaten wurden vom Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung Baden-Württemberg bezogen. Weitere Datengrundlagen werden an den jeweiligen Stellen im Text aufgeführt.

Die schalltechnischen Berechnungen werden mit der Software SoundPLAN (Version 9.1, Soundplan GmbH) durchgeführt.

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 Auffassung der Weltgesundheitsorganisation hat Lärm „negative Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und das Wohlbefinden und wird in zunehmendem Maße zu einem Problem.“ [3]

2.2 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) [4]. 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.“ [5]

Die näheren Voraussetzungen für die Abwägung verkehrsrechtlicher Beschränkungen sind in der StVO jedoch nicht geregelt. Orientierungshilfen bieten die Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007 [6], Empfehlungen des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg (vor allem der „Kooperationserlass“ vom 08.02.2023 [7] 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.“ [8]

„Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV bringen ganz allgemein die Wertung des Normgebers zum Ausdruck, von welcher Schwelle an eine nicht mehr hinzunehmende Beeinträchtigung der jeweiligen Gebietsfunktion, zumindest auch dem Wohnen zu dienen, anzunehmen ist. Somit setzt die Pflicht der Straßenverkehrsbehörde zu einer Ermessensausübung bei Erreichen der Werte der 16. BImSchV ein, während bei Überschreitung der Richtwerte der LärmschutzRiLi (s.o.) sich das Ermessen der Behörde bereits zu einer Pflicht zum Einschreiten verdichten kann!“ [9]

Die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV, ab denen insbesondere verkehrsrechtliche Maßnahmen in Betracht kommen, liegen für Wohngebiete mit Werten von 70 dB(A) am Tag sowie 60 dB(A) in der Nacht bei der in der höchststrichterlichen 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 [10])

Zusammengefasst liegen die Tatbestandsvoraussetzungen demnach spätestens bei einer Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV vor, sodass die Verkehrsbehörden zu einer Ermessensausübung verpflichtet sind.

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 vor dem Hintergrund der örtlichen Zumutbarkeit mit dem Eingriff in die Verkehrsfunktion der Straße, die entlastenden Wirkungen der Maßnahme, potenzielle Verkehrsverlagerungen in andere schutzbedürftige Bereiche, Nachteile für den ÖPNV und die Möglichkeiten für alternative Lärmschutzmaßnahmen. Auf dieser Grundlage kann eine Entscheidung getroffen werden, welche Anordnung im Einzelfall verhältnismäßig ist und wie diese räumlich und zeitlich auszugestalten ist. Die Ausübung des Ermessens und die Anordnung liegt hierbei bei der jeweils zuständigen Unteren Straßenverkehrsbehörde.

Ein Sonderfall hinsichtlich der Ermessensausübung besteht im Rahmen der Aufstellung von Lärmaktionsplänen. „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.“ „Das Ermessen steht der Straßenverkehrsbehörde nur zu, wenn der Plangeber keinen Gebrauch davon gemacht hat und keine abschließend abgewogene Maßnahme festgesetzt, sondern einen Prüfauftrag an die Straßenverkehrsbehörde formuliert hat.“ beide Zitate aus [11]

2.3 Lärmsanierung

Als Lärmsanierung werden Schutzmaßnahmen an bestehenden Verkehrswegen bezeichnet. „Sie wird als freiwillige Leistung nach haushaltsrechtlichen Regelungen gewährt.“ [10] 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“ [12] 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 1: 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

3 Emissionen

Eine Grundlage zur Beschreibung der Lärmsituation besteht in der Bestimmung der Schallleistungspegel. Diese beschreiben den Schall, der von einer Lärmquelle ausgeht. Die Schallleistungspegel sind nach den Beurteilungszeiträumen Tag (6 bis 22 Uhr) und Nacht (22 bis 6 Uhr) zu unterscheiden.

Der Schallleistungspegel einer Straße ist abhängig von der durchschnittlichen täglichen Verkehrsmenge (DTV) auf den maßgebenden Straßenabschnitten. Dabei werden gemäß RLS-19 die drei Fahrzeuggruppen Pkw, Lkw1 und Lkw2 unterschieden. Motorräder (Kräder nach TLS 2012) werden zu Gunsten der Lärmbetroffenen hinsichtlich der Emissionen wie Lkw2 eingestuft. Für jede Fahrzeuggruppe ist die zulässige Geschwindigkeit zu berücksichtigen.

Hinzu kommen je nach Situation noch Zuschläge für die Straßenoberfläche und für Steigungs- und Gefällestrrecken. Eine Korrektur erfolgt bei einem Gefälle kleiner als -4 % und bei einer Steigung größer als 2 %.

Grundsätzlich ist darauf hinzuweisen, dass Schallleistungspegel auf Änderungen der Verkehrsbelastungen relativ unsensibel reagieren. Eine Steigerung des täglichen Verkehrs um 10 % bewirkt beispielsweise bei ansonsten gleichen Randbedingungen nur eine Steigerung der Emissionspegel um ca. 0,4 dB(A). Die teilweise vereinfachenden Annahmen zu vorhandenen Verkehrsbelastungen bieten für die schalltechnische Beurteilung eine hinreichende Genauigkeit.

Grundlage für die Verkehrsbelastung auf den untersuchten Straßen ist eine eigens durchgeführte Verkehrszählung aus dem Jahr 2019. Die hieraus resultierenden Verkehrsmengen und Schallleistungspegel für den Analysefall, berechnet nach RLS-19 [13], können folgender Tabelle entnommen werden:

Tabelle 2: Verkehrsmengen und Schallleistungspegel

Straßenabschnitt	DTV-Wert [Kfz/24h]	Lkw 1-Anteil [%]		Lkw 2-Anteil [%]		Geschwindigkeit [km/h]		Schallleistungspegel [dB(A)]	
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
B 3 nördlich Brücke Vogesenstraße bis Zweirad Kollmer	18.770	1,3	0,1	2,1	0,1	100	100	90,1	81,2
B 415 Höhe Baugebiet Emma- Brauer-Straße bis Alte Bahnhofstraße	21.550	1,2	1,0	2,0	1,7	70	70	87,3	78,6
B 415 ab Alte Bahnhofstraße bis Friedrichstraße	19.880	1,1	1,0	1,7	1,6	30	30	80,8	71,4
Alte Bahnhofstraße									
B 415 bis Gutenbergstraße	3.710	1,1	0,0	1,7	0,0	50	50	73,5	61,7
Gutenbergstraße bis Werderstraße	3.360	1,6	0,7	2,6	0,7	50	50	73,4	62,7
Gärtnerstraße	5.070	0,3	0,3	0,4	0,3	50	50	76,8	68,7

Straßenabschnitt	DTV-Wert [Kfz/24h]	Lkw 1-Anteil		Lkw 2-Anteil		Geschwindigkeit		Schallleistungspegel	
		[%]		[%]		[km/h]		[dB(A)]	
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Hugsweierer Hauptstraße									
Westlich Hugsweierer Kirchstraße	4.130	1,9	1,1	3,1	1,4	30	30	74,4	65,4
Östlich Hugsweierer Kirchstraße	3.750	1,2	0,4	1,9	0,7	50	50	75,8	67,4
Hugsweierer Kirchstraße	2.720	1,6	1,0	2,5	1,5	50	50	74,5	66,3
Lahrer Straße in Sulz									
Nördlicher Ortseingang bis Sulzbergstraße	4.350	0,7	0,8	1,2	0,8	50	50	76,7	67,7
Sulzbergstraße bis Winkelstraße	4.990	0,7	0,7	1,1	1,0	50	50	76,9	68,0
Winkelstraße bis Heitergaß	4.990	0,7	0,7	1,1	1,0	30	30	74,5	65,6
Heitergaß in Sulz									
Lahrer Straße bis Weingartenstraße	4.990	0,7	0,7	1,1	1,0	30	30	75,2	66,2
Weingartenstraße bis westlichen Ortsausgang	4.990	0,7	0,7	1,1	1,0	50	50	78,8	69,9

Es ist hinzuzufügen, dass auf der gesamten Alten Bahnhofstraße Tempo 30 für Lkw Richtung Norden gilt sowie ab Gutenbergstraße Richtung Süden.

Für die Straßenoberflächen der Alten Bahnhofstraße, Hugsweierer Haupt- und Kirchstraße, Lahrer Straße und Heitergaß wird Asphaltbeton zugrunde gelegt. Für die zu untersuchenden Abschnitte der B 3 und B 415 sowie die Gärtnerstraße wird die Oberfläche mit Splittmastixasphalt definiert.

4 Lärmbetroffenheiten

Als Grundlage zur Beurteilung der Umsetzbarkeit verkehrsrechtlicher Anordnungen aus Lärmschutzgründen und baulicher Lärmschutzmaßnahmen werden schalltechnische Modellberechnungen anhand der Methodik der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19) vorgenommen. Zur Ermittlung der Verkehrslärm-Immissionen wird eine Berechnung der Schallausbreitung von den Straßen zu den Immissionsorten durchgeführt. In die Berechnung gehen Abschirmungen und Reflexionen von bestehenden Gebäuden sowie die Geländestruktur ein.

Die Ergebnisse in **Anlage 2** bis **Anlage 7** zeigen die Beurteilungspegel oberhalb der jeweiligen Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV).

Im Umfeld der betrachteten Straßen ist in Teilen von einer Einstufung als Mischgebiet auszugehen, womit Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht maßgebend sind (Auslösewerte: 66 bzw. 56 dB(A)). Ebenso liegen Wohngebiete vor, für die Grenzwerte von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht gelten (Auslösewerte: 64 bzw. 54 dB(A)). Die Zuordnung zu einem Gebietstyp erfolgt anhand von Angaben der Stadt entweder auf Grundlage von Gebietsausweisungen in Bebauungsplänen oder nach der tatsächlichen Nutzung, wenn kein Bebauungsplan existiert. Pegel unter den Grenzwerten werden in den Karten nicht dargestellt.

Man erkennt, dass an einem Großteil der Gebäude entlang der untersuchten Straßen die oben genannten Immissionsgrenzwerte überschritten werden. Die Karten in **Anlage 2** bis **Anlage 7** zeigen somit, dass für viele Anwohner der untersuchten Straßen nachgewiesen eine hohe Lärmbelastung besteht, die das Risiko einer Beeinträchtigung der Gesundheit der Bevölkerung übersteigt. Im Sinne von § 45 Abs. 9, Satz 2 der StVO besteht daher eine konkrete Gefahrenlage, die Grundlage für eine verkehrsrechtliche Beschränkung nach § 45 Abs. 1, Satz 2, Nr. 3 der StVO [4] sein kann. In den nachfolgenden Abschnitten werden die Abwägungsaspekte für eine solche Anordnung auf den untersuchten Straßen näher beschrieben.

Des Weiteren zeigen die Ergebnisse in den Karten aus **Anlage 2** und **Anlage 3** auch eine mehrfache Überschreitung der Auslösewerte zur Lärmsanierung. Somit erscheint - unabhängig von einer rechtlichen Pflicht zur Umsetzung - eine Grundlage für die Umsetzung baulicher Lärmschutzmaßnahmen (hier: Lärmschutzwände) gegeben.

5 Maßnahmenkonzept

5.1 Maßnahmenübersicht

Die untersuchten Maßnahmen sind in folgender Tabelle aufgelistet und werden in den anschließenden Abschnitten genauer erläutert.

Tabelle 3: Untersuchte Maßnahmen und ihre Zuständigkeit

Maßnahme	Zuständig
Maßnahme 1: Lärmschutzwand, lärmindernde Deckschicht oder Tempo 70 an der B 3 nördlich Brücke Vogesenstraße bis Zweirad Kollmer (Anlage 2)	Straßenbaulastträger oder Stadt Lahr bzw. Verkehrsbehörde
Maßnahme 2: Lärmschutzwand und/oder Tempo 50 an der B 415 Höhe Baugebiet Emma-Brauer-Straße (Anlage 3)	Straßenbaulastträger oder Stadt Lahr bzw. Verkehrsbehörde
Maßnahme 3: Tempo 30 auf der Alten Bahnhofstraße (Anlage 4)	Verkehrsbehörde
Maßnahme 4: Tempo 30 auf der Gärtnerstraße (Anlage 5)	Verkehrsbehörde
Maßnahme 5: Tempo 30 auf der K 5339 (Hugsweierer Haupt- und Kirchstraße, Anlage 6)	Verkehrsbehörde
Maßnahme 6: Tempo 30 auf der K 5352 in Sulz (Lahrer Straße und Heitergaß, Anlage 7)	Verkehrsbehörde

5.2 Maßnahme 1: Lärmschutzwand/Deckschicht/Tempo 70 an der B 3

Allgemeines

Entlang der B 3 nördlich der Brücke Vogesenstraße bis Höhe Zweirad Kollmer wird die Minderungswirkung durch eine Lärmschutzwand mit 4,5 m Höhe und 380 m Länge untersucht. Als Alternativen werden auf ca. 390 m Länge eine lärmindernde Fahrbahndeckschicht und eine Tempo 70 Anordnung betrachtet. Der potenzielle Maßnahmenbereich ist in **Anlage 2.3** bis **Anlage 2.8** dargestellt. Die Beurteilungspegel der Ausgangssituation finden sich in **Anlage 2.1** und **Anlage 2.2**.

Lärmbetroffenheit

Die Eckdaten der Lärmbetroffenheit in der Ausgangssituation beträgt:

- Beurteilungspegel tags: ca. 68 bis 74 dB(A)
- Beurteilungspegel nachts: ca. 55 bis 65 dB(A)
- Einwohner im Umfeld insgesamt: ca. 220

Die Immissionsgrenzwerte und auch die Auslösewerte zur Lärmsanierung (vgl. Abschnitt 4) werden somit vielfach überschritten.

Die potenzielle Minderung einer Lärmschutzwand beträgt:

- Minderungswirkung Lärmschutzwand: 3 - 14 dB(A)
- Änderung der Betroffenen > 64 dB(A) tags: von 61 auf 2 Personen
- Änderung der Betroffenen > 54 dB(A) nachts: von 70 auf 4 Personen

Im Untersuchungsgebiet liegen nur Mischgebietsnutzungen vor, weshalb hier die Schwellen von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts gewählt wurden.

Die Minderungswirkung fällt dabei mit 7 - 14 dB(A) innerhalb von 80 m zur Straße am stärksten aus.

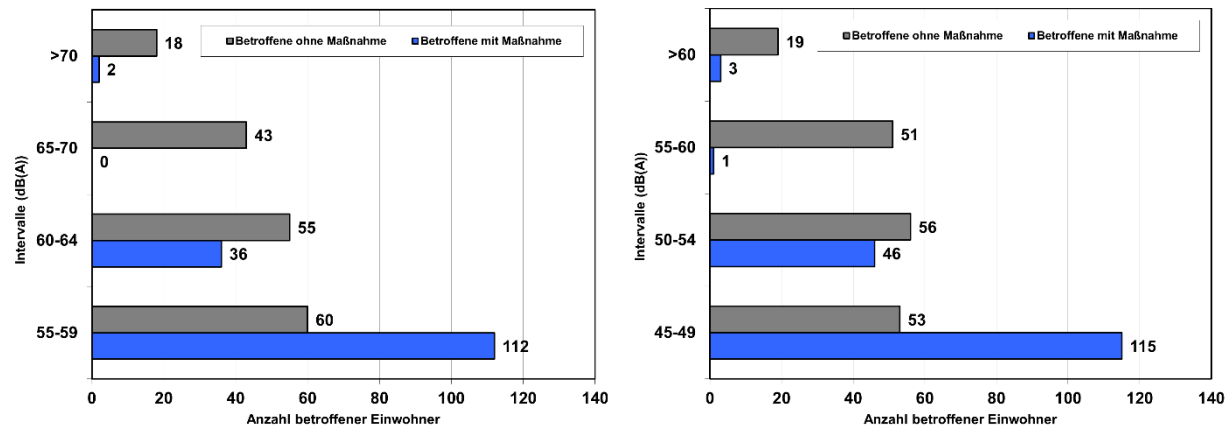


Abbildung 1: Maßnahme Lärmschutzwand - B 3: Änderungen lärmbezogener Einwohner (links tags, rechts nachts).

Die potenzielle Minderung einer Tempo 70 Anordnung beträgt demgegenüber:

- Minderungswirkung Tempo 70: 3,0 - 3,7 dB(A)
- Änderung der Betroffenen > 64 dB(A) tags: von 61 auf 41 Personen
- Änderung der Betroffenen > 54 dB(A) nachts: von 70 auf 47 Personen

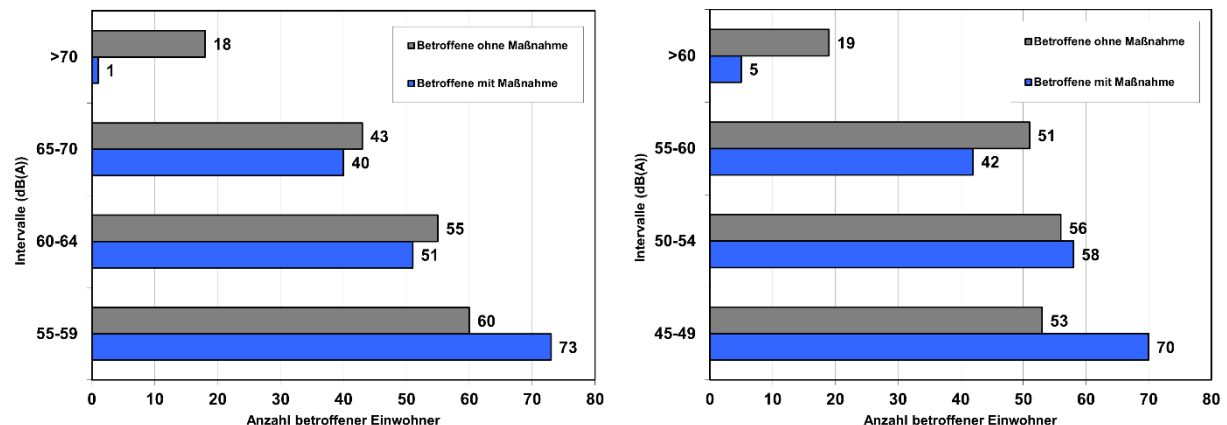


Abbildung 2: Maßnahme Tempo 70 - B 3: Änderungen lärmbezogener Einwohner (links tags, rechts nachts).

Die potenzielle Minderung einer lärmindernden Fahrbahndeckschicht (SMA LA 8) beträgt:

- Minderungswirkung: 0,6 - 0,8 dB(A)
- Änderung der Betroffenen > 59 dB(A) tags: von 116 auf 111 Personen
- Änderung der Betroffenen > 64 dB(A) tags: von 61 auf 56 Personen
- Änderung der Betroffenen > 49 dB(A) nachts: von 126 auf 123 Personen
- Änderung der Betroffenen > 54 dB(A) nachts: von 70 auf 64 Personen

Aufgrund des Motorradanteils fällt die Wirkung durch die Deckschicht nur moderat aus, da es für den Lärm von Motorrädern nach RLS-19 keinen von der Fahrbahn abhängigen Abschlag auf den Schallleistungspegel (Emission an der Quelle) gibt.

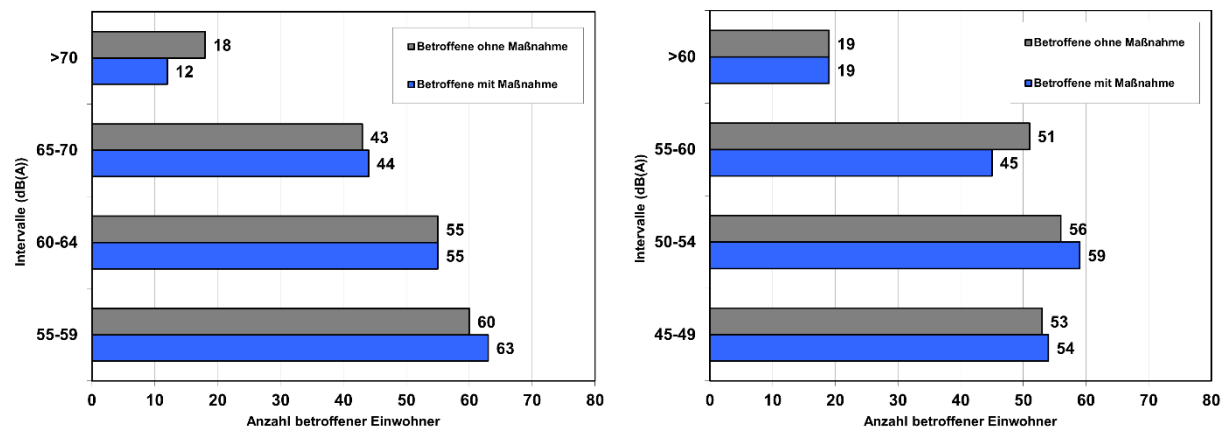


Abbildung 3: Maßnahme Deckschicht - B 3: Änderungen lärm betroffener Einwohner (links tags, rechts nachts).

Verkehrsfunktion / Verlagerungen bei einer Tempo 70 Maßnahme

Aufgrund der Verringerung der Geschwindigkeit von 100 auf 70 km/h würde sich auf dem untersuchten Abschnitt eine theoretische Fahrzeitverlängerung von ca. 6 Sekunden ergeben. Aus dieser geringen Erhöhung der Reisezeit ist keine relevante Einschränkung der Verkehrsfunktion zu erwarten. Verkehrsverlagerungen sind zudem aufgrund mangelnder Alternativrouten nicht realistisch.

Empfehlung

Zusammengefasst besteht aufgrund der sehr hohen Lärmbelastungen ein dringender Handlungsbedarf. Von den untersuchten Einzelmaßnahmen erzielt die Lärmschutzwand die mit Abstand größte Entlastungswirkung. Eine 4,5 m hohe und 380 m lange Wand erreicht an den straßennahen Gebäuden eine sehr gute Wirkung von bis zu -14 dB, wodurch die Pegel weitgehend unterhalb der Auslösewerte für Lärmsanierungen sinken. Entsprechend würde sich auch die Zahl der von hohen Pegeln betroffenen Anwohner/-innen deutlich reduzieren. Eine 3,5 m hohe Wandvariante wurde ebenfalls betrachtet, bleibt in ihrer Wirkung allerdings um 4 dB hinter der 4,5 m hohen Wand zurück.

Eine Geschwindigkeitsreduzierung von 100 auf 70 km/h bewirkt demgegenüber eine deutlich geringere, aber weiterhin spürbare Minderung von ca. 3,7 dB im Umfeld. Sie ist damit als kurzfristig umsetzbare Maßnahme geeignet, erreicht aber nicht die Wirkung der Lärmschutzwand. Hinzu kommt, dass die Lärmschutzwand anders als eine Geschwindigkeitsbeschränkung keine Auswirkungen auf den fließenden Verkehr hat.

Der Einbau einer lärmindernden Fahrbahndeckschicht (SMA LA 8) kann die Wirkung zusätzlich unterstützen, genügt für sich allein jedoch nicht. Als eigenständige Maßnahme fällt ihre Entlastungswirkung zu gering aus. In Kombination mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung ist ihr zusätzlicher Nutzen zudem begrenzt, weil durch die Temporeduzierung das Abrollgeräusch bereits abnimmt.

Empfohlen wird daher vorrangig der Bau einer 4,5 m hohen Lärmschutzwand. Sofern diese in absehbarer Zeit nicht umsetzbar ist, sollte zumindest eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 70 angeordnet werden. Eine lärmindernde Fahrbahndeckschicht ist ergänzend sinnvoll, ersetzt die empfohlene Hauptmaßnahme jedoch nicht.

5.3 Maßnahme 2: Lärmschutzwand und/oder Tempo 50 an der B 415

Allgemeines

Entlang der B 415 Höhe Baugebiet Emma-Brauer-Straße (ungefähr zwischen Sulzbach und Dreyspringstraße) wird die Minderungswirkung durch eine Lärmschutzwand mit 3,5 m Höhe und 300 m Länge untersucht. Als Alternative und als Kombination wird auf ca. 350 m Länge eine Tempo 50 Anordnung betrachtet. Der potenzielle Maßnahmenbereich ist in **Anlage 3.3** bis **Anlage 3.8** dargestellt. Die Beurteilungspegel der Ausgangssituation finden sich in **Anlage 3.1** und **Anlage 3.2**.

Lärmbetroffenheit

Die Eckdaten der Lärmbetroffenheit in der Ausgangssituation betragen:

- Beurteilungspegel tags: ca. 61 bis 72 dB(A)
- Beurteilungspegel nachts: ca. 52 bis 63 dB(A)
- Einwohner im Umfeld insgesamt: ca. 740

Die Immissionsgrenzwerte und Auslösewerte zur Lärmsanierung (vgl. Abschnitt 4) werden somit vielfach überschritten.

Die potenzielle Minderung einer Lärmschutzwand beträgt:

- Minderungswirkung Lärmschutzwand: 4 - 10 dB(A)
- Änderung der Betroffenen > 64 dB(A) tags: von 107 auf 21 Personen
- Änderung der Betroffenen > 54 dB(A) nachts: von 112 auf 46 Personen

Da es sich hierbei um eine Lärmsanierungsmaßnahme handelt, wurden hier die Auslösewerte für Wohngebiete von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts als Schwellen gewählt.

Die Minderungswirkung fällt dabei mit 7 - 10 dB(A) innerhalb der ersten Häuserreihe zur Straße am stärksten aus. Die weiter südlich liegenden Gebäude werden weniger entlastet, weil sie zum Teil schon durch die vorderste Häuserreihe abgeschirmt werden.

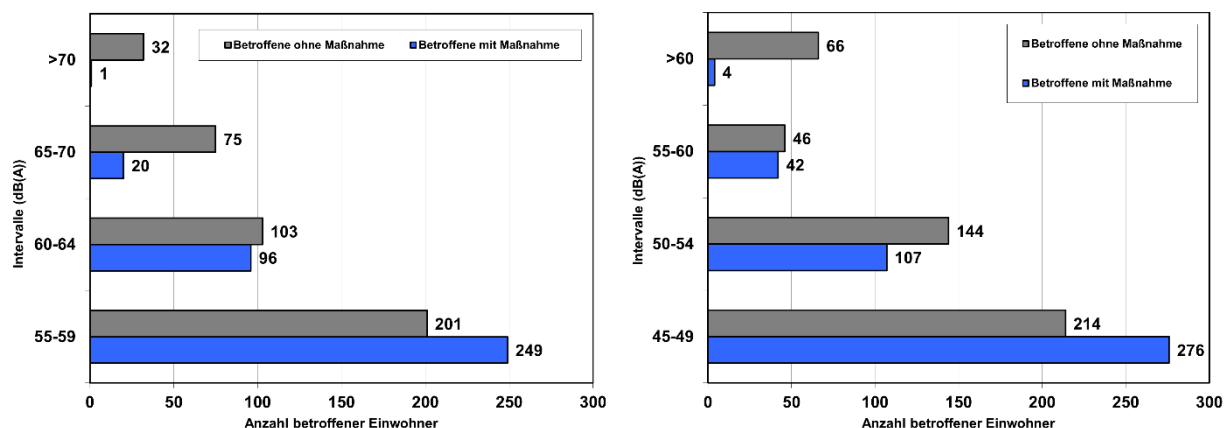


Abbildung 4: Maßnahme Lärmschutzwand - B 415: Änderungen lärmbezogener Einwohner (links tags, rechts nachts).

Die potenzielle Minderung einer Tempo 50 Anordnung beträgt demgegenüber:

- Minderungswirkung Tempo 50: 2,6 - 3,5 dB(A)
- Änderung der Betroffenen > 59 dB(A) tags: von 210 auf 125 Personen
- Änderung der Betroffenen > 49 dB(A) nachts: von 256 auf 159 Personen

Im Untersuchungsgebiet liegen nur Wohngebiete vor, weshalb hier die Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts als Schwellen gewählt wurden.

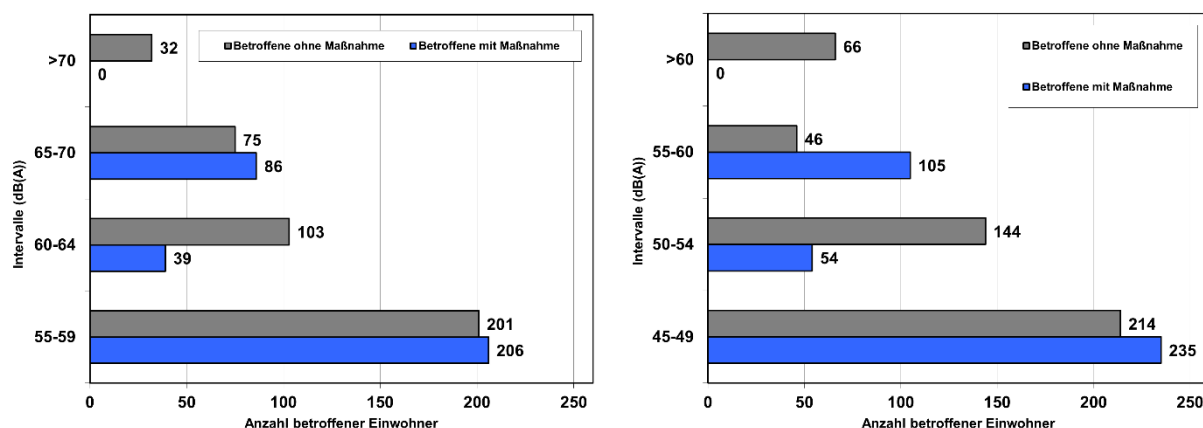


Abbildung 5: Maßnahme Tempo 50- B 415: Änderungen lärmbezogener Einwohner (links tags, rechts nachts).

Die potenzielle Minderung einer Kombination aus obiger Lärmschutzwand und einer Tempo 50 Anordnung beträgt:

- Minderungswirkung: 5,0 - 12,5 dB(A)
- Änderung der Betroffenen > 59 dB(A) tags: von 210 auf 59 Personen
- Änderung der Betroffenen > 49 dB(A) nachts: von 256 auf 85 Personen

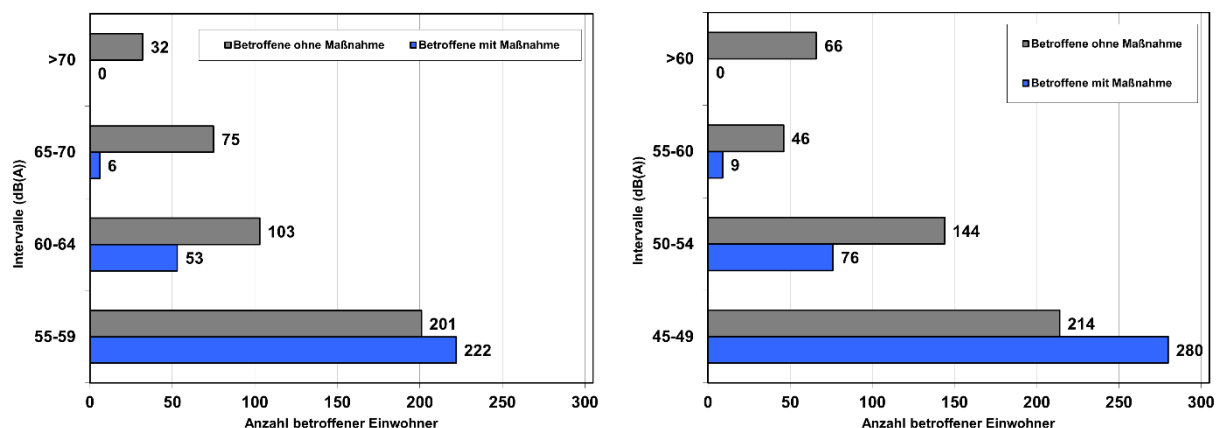


Abbildung 6: Maßnahmenkombination aus Lärmschutzwand (3,5 m hoch, 300 m lang) und Tempo 50 - B 415: Änderungen lärmbezogener Einwohner (links tags, rechts nachts).

In den Plänen in **Anlage 3** sind von Westen aus betrachtet zwei Baulücken in der vordersten Gebäudereihe südlich der B 415 ersichtlich. Die östlich gelegene Lücke ist inzwischen geschlossen, wobei eine Durchfahrt offengeblieben ist. Dieser Lückenschluss hat einen lärmindernden Abschirmeffekt für die dahinterliegende Bebauung, sodass dort von leicht geringeren Belastungen auszugehen ist als dargestellt. Die westliche Lücke wird mittelfristig ebenfalls geschlossen und um eine Unterführung ergänzt. Hier ist eine ähnliche abschirmende Wirkung zu erwarten. Eine Anpassung der Modellberechnungen ist jedoch nicht notwendig, da die vordersten Gebäude zur Bundesstraße bereits sehr hohen Belastungen ausgesetzt sind und unabhängig von diesen baulichen Anpassungen Maßnahmen erfordern.

Verkehrsfunktion / Verlagerungen bei einer Tempo 50 Maßnahme

Aufgrund der Verringerung der Geschwindigkeit von 70 auf 50 km/h würde sich auf dem untersuchten Abschnitt eine theoretische Fahrzeitverlängerung von ca. 7 Sekunden ergeben. Aus dieser geringen Erhöhung der Reisezeit ist keine relevante Einschränkung der Verkehrsfunktion zu erwarten. Verlagerungen sind zudem aufgrund mangelnder Alternativrouten nicht realistisch.

Empfehlung

Die aktuellen Beurteilungspegel entlang des untersuchten Abschnitts der B 415 sind so hoch, dass dringender Handlungsbedarf besteht. Von den untersuchten Einzelmaßnahmen erzielt die Lärmschutzwand die größere Entlastungswirkung. Eine 3,5 m hohe und 300 m lange Wand reduziert die Beurteilungspegel an den nächstgelegenen Gebäuden um bis zu 10 dB(A). Eine Erhöhung der Wand auf 4,5 m würde nur noch eine geringe zusätzliche Minderung von etwa 2 dB erbringen. Die 3,5 m hohe Wand ist deshalb als Vorzugslösung anzusehen.

Eine Geschwindigkeitsreduzierung von 70 auf 50 km/h würde eine Minderung von bis zu 3,5 dB an den vordersten Gebäuden erzielen und damit die Zahl der von hohen Lärmpegeln betroffenen Anwohner/-innen spürbar reduzieren. Sie erreicht jedoch nicht die Wirkung der Lärmschutzwand. Andererseits kann sie kurzfristig umgesetzt werden und trägt ebenfalls wirksam zur Minderung der Lärmbelastung bei.

Eine Kombination aus einer 3,5 m hohen Wand und einer Anordnung von Tempo 50 erzielt die stärkste Minderungswirkung. Sie reduziert die Beurteilungspegel um bis zu 12,5 dB und senkt die Zahl der

betroffenen Anwohner/-innen am stärksten. Da trotz der Lärmschutzwand weiterhin Grenzwertüberschreitungen verbleiben, ist eine ergänzende Geschwindigkeitsbeschränkung in diesem Abschnitt fachlich sinnvoll.

Empfohlen wird daher vorrangig der Bau einer 3,5 m hohen Lärmschutzwand, die auch keinen Einfluss auf den fließenden Verkehr hätte. Ergänzend ist die Anordnung von Tempo 50 als sinnvolle zusätzliche Maßnahme zu bewerten. Sollte die Lärmschutzwand in absehbarer Zeit nicht umsetzbar sein, wird zumindest die Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 50 empfohlen. Vor einer Umsetzung der Wand ist allerdings noch zu klären, ob diese unter Berücksichtigung des vorhandenen Baumbestands entlang der B 415 realisiert werden kann.

5.4 Maßnahmen 3 bis 6: Übergreifende Abwägungsaspekte

Allgemeines

Für alle untersuchten Abschnitte gilt zunächst, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für den jeweiligen Gebietstyp an den Gebäuden im Umfeld vielfach überschritten werden. Damit sind durchweg die Tatbestandsvoraussetzungen zur Anordnung einer verkehrsrechtlichen Maßnahme gegeben (vgl. Abschnitt 2.2).

Alternativen

Aufgrund der festgestellten hohen Lärmbetroffenheiten entlang der Alten Bahnhofstraße, Gärtnerstraße, Hugsweierer Haupt- und Kirchstraße sowie Lahrer Straße und Heitergaß in Sulz soll dort zur Minderung der Verkehrslärmbelastung ganztägig Tempo 30 angeordnet werden. Andere Regelungen wie Tempo 40 oder 30 nachts passen zum einen nicht zu den schon bestehenden Beschränkungen und lassen sich zum anderen auch nicht aus den bestehenden hohen Lärmbetroffenheiten ableiten. Tempo 40 hätte nur eine halb so starke Minderungswirkung, sodass sich die Betroffenheiten oberhalb der Grenzwerte kaum verringern würden. Da tags ebenfalls viele Grenzwert-Überschreitungen vorliegen, ist auch keine Grundlage für eine Beschränkung ausschließlich nachts zu erkennen.

Alternative Maßnahmen, die zu einer wesentlichen Entlastung für das Umfeld führen könnten, sind zumindest absehbar nicht vorhanden. Durchgehende, wirksame Lärmschutzwände sind in dem eng angebauten Umfeld nicht realistisch (negativer Einfluss auf das Stadtbild, Trennwirkung, stark eingeschränkte Wirkung durch seitliche Schalleinträge, Sichtverhältnisse, erforderliche Zufahrten usw.). Ein Austausch der Fahrbahndeckschichten kann aber mittel- bis langfristig eine sinnvolle Ergänzung zu einer Tempo 30 Maßnahme sein.

Verkehrsfunktion / Verlagerungen

Bei allen untersuchten Abschnitten ist davon auszugehen, dass aufgrund der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nicht mit wesentlichen Beeinträchtigungen des fließenden Verkehrs zu rechnen ist. Die Streckenabschnitte sind jeweils relativ kurz und Einflüsse auf die Stetigkeit des Verkehrs (ab- oder einbiegende Fahrzeuge, Bushaltestellen, Warten an Engstellen durch parkende Fahrzeuge etc.) haben einen stärkeren Einfluss auf die Fahrzeit durch den gesamten Abschnitt als die zulässige Höchstgeschwindigkeit. Als Faustregel wird daher bei einer Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h mit einer Fahrzeitverlängerung von 2 s/100 m gerechnet [14].

Ebenso ist davon auszugehen, dass Verkehrsverlagerungseffekte sowie Auswirkungen auf Buslinien aus den genannten Gründen zu vernachlässigen sind. Aus der Studie [14], auf die oben bereits verwiesen wurde, ist eine noch geringere Fahrzeitverlängerung für Busse von rund 1 s/100 m zu entnehmen.

Weitere verkehrliche Aspekte

Generell wirkt sich eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit positiv auf die allgemeine Verkehrssicherheit aus. Für den Fuß- als auch für den Radverkehr wären Anordnungen von Tempo 30 anstelle von Tempo 50 grundsätzlich positiv. Die Verträglichkeit des Radverkehrs auf der Fahrbahn ist bei Tempo 30 besser, da die Geschwindigkeitsunterschiede abnehmen. Zudem ist das Risiko bei Unfällen bei niedrigen Geschwindigkeiten geringer und Straßenquerungen für Fußgänger sind einfacher möglich.

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

5.5 Maßnahme 3: Tempo 30 Alte Bahnhofstraße

Allgemeines

In der Kernstadt Lahr wird auf der Alten Bahnhofstraße Tempo 30 untersucht. Die Straße umfasst eine Länge von ca. 370 m. Wie bereits erwähnt, besteht auf der gesamten Alten Bahnhofstraße Tempo 30 für Lkw in Richtung Norden sowie ab Gutenbergstraße Richtung Süden. Der potenzielle Maßnahmenbereich ist in **Anlage 4.3** und **Anlage 4.4** in Gelb dargestellt. Die Beurteilungspegel der Ausgangssituation finden sich in **Anlage 4.1** und **Anlage 4.2**.

Lärmbetroffenheit

Die Eckdaten der Lärmbetroffenheit in der Ausgangssituation und die potenzielle Minderung betragen somit:

- | | |
|---|--------------------------|
| ▪ Beurteilungspegel tags: | ca. 61 bis 69 dB(A) |
| ▪ Beurteilungspegel nachts: | ca. 51 bis 58 dB(A) |
| ▪ Einwohner im Umfeld insgesamt: | ca. 610 |
| ▪ Minderungswirkung: | 2,0 - 2,4 dB(A) |
| ▪ Änderung der Betroffenen > 59 dB(A) tags: | von 121 auf 106 Personen |
| ▪ Änderung der Betroffenen > 49 dB(A) nachts: | von 118 auf 100 Personen |

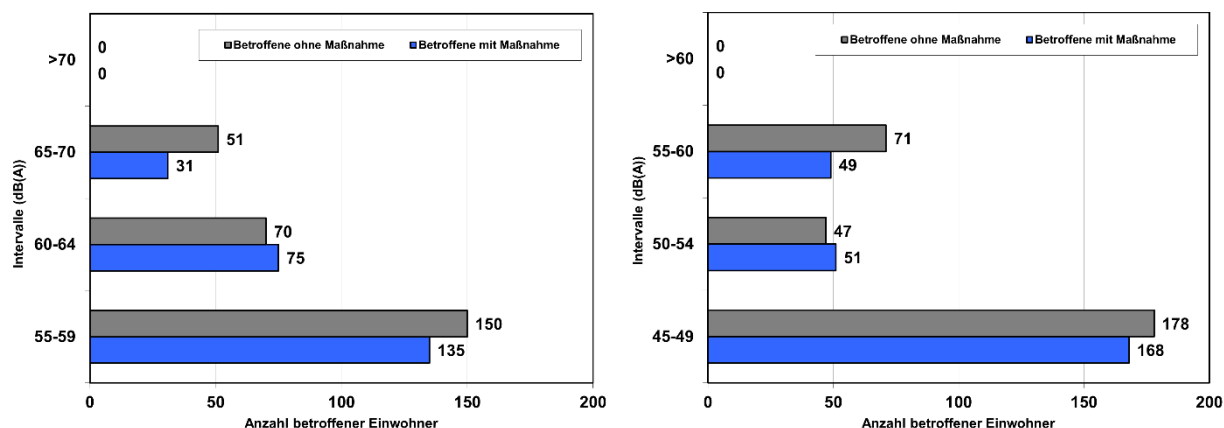


Abbildung 7: Änderungen lärm betroffener Einwohner and der Alten Bahnhofstraße (links tags, rechts nachts).

Verkehrsfunktion / Verkehrsverlagerung

Aufgrund der Verringerung der Geschwindigkeit von 50 auf 30 km/h würde sich auf der untersuchten Straße eine Fahrzeitverlängerung von ca. 7 Sekunden ergeben. Aus dieser geringen Erhöhung der Reisezeit ist keine relevante Einschränkung der Verkehrsfunktion zu erwarten. Verlagerungen sind zudem aufgrund mangelnder Alternativrouten nicht realistisch.

Abwägungsempfehlung

Für das Umfeld der Alten Bahnhofstraße liegen hohe Lärmbelastungen vor, die einen Handlungsbedarf zeigen. Die Anordnung von Tempo 30 hätte eine gute lärmmentlastende Wirkung und Reduktion lärm betroffener Anwohner zur Folge. Relevante Verlagerungen sind auszuschließen. Die Maßnahme wird daher empfohlen.

5.6 Maßnahme 4: Tempo 30 Gärtnerstraße

Allgemeines

Entlang der Gärtnerstraße in Lahr wird eine Tempo 30 Anordnung untersucht. Die Straße umfasst eine Länge von ca. 230 m. Der potenzielle Maßnahmenbereich ist in **Anlage 5.3** und **Anlage 5.4** in Gelb dargestellt. Die Beurteilungspegel der Ausgangssituation finden sich in **Anlage 5.1** und **Anlage 5.2**.

Lärmbetroffenheit

Die Eckdaten der Lärmbetroffenheit in der Ausgangssituation und die potenzielle Minderung betragen somit:

- Beurteilungspegel tags: ca. 65 bis 68 dB(A)
- Beurteilungspegel nachts: ca. 56 bis 59 dB(A)
- Einwohner im Umfeld insgesamt: ca. 740
- Minderungswirkung: 2,4 - 2,9 dB(A)
- Änderung der Betroffenen > 59 dB(A) tags: von 230 auf 224 Personen
- Änderung der Betroffenen > 49 dB(A) nachts: von 235 auf 231 Personen

Bei Betrachtung der Änderung der Betroffenenzahlen ist zu erkennen (vgl. Abbildung 8), dass besonders die Einwohnerzahlen im gesundheitskritischen Bereich zwischen 65-70 dB(A) tags bzw. 55-60 dB(A) nachts durch die Maßnahme spürbar reduziert werden. Teilweise verschieben sich diese Betroffenen in das nächstniedrigere Intervall, weshalb die Anzahl mit Maßnahme höher erscheint.

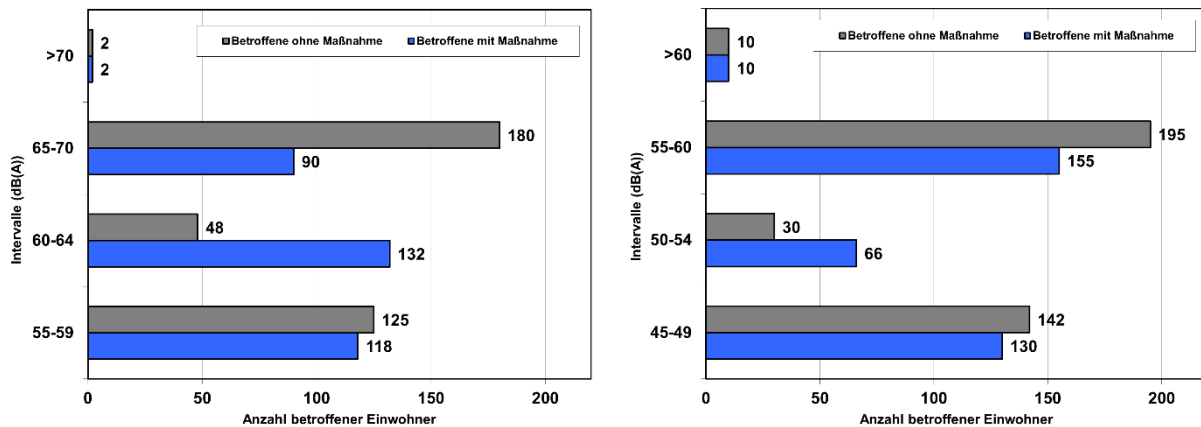


Abbildung 8: Änderungen lärm betroffener Einwohner an der Gärtnerstraße (links tags, rechts nachts).

Verkehrsfunktion / Verkehrsverlagerung

Aufgrund der Verringerung der Geschwindigkeit von 50 auf 30 km/h würde sich auf der untersuchten Straße eine Fahrzeitverlängerung von ca. 5 Sekunden ergeben. Aus dieser geringen Erhöhung der Reisezeit ist keine relevante Einschränkung der Verkehrsfunktion zu erwarten. Verlagerungen sind zudem aufgrund mangelnder Alternativrouten nicht realistisch.

Abwägungsempfehlung

Für das Umfeld der Gärtnerstraße liegen hohe Lärmbelastungen vor, die einen Handlungsbedarf zeigen. Die Anordnung von Tempo 30 hätte eine gute lärmmentlastende Wirkung und Reduktion lärm betroffener Anwohner zur Folge. Relevante Verlagerungen sind auszuschließen. Die Maßnahme wird daher empfohlen.

5.7 Maßnahme 5: Tempo 30 in Hugsweier

Allgemeines

Im Ortsteil Hugsweier wird auf der Hugsweierer Kirchstraße und auf der Hugsweierer Hauptstraße zwischen östlichem Ortseingang bis zur Hugsweierer Kirchstraße Tempo 30 untersucht. Beide Straßenabschnitte umfassen jeweils eine Länge von ca. 550 m und somit in Summe ca. 1.100 m. Es besteht zudem bereits Tempo 30 auf der Hugsweierer Hauptstraße ab der Hugsweierer Kirchstraße Richtung Westen. Die potenziellen Maßnahmenbereiche sind in **Anlage 6.3** und **Anlage 6.4** in Gelb dargestellt. Die Beurteilungspegel der Ausgangssituation finden sich in **Anlage 6.1** und **Anlage 6.2**.

Lärmbetroffenheit

Die Eckdaten der Lärmbetroffenheit in der Ausgangssituation und die potenzielle Minderung betragen somit:

- Beurteilungspegel tags: ca. 61 bis 66 dB(A)
- Beurteilungspegel nachts: ca. 52 bis 58 dB(A)
- Einwohner im Umfeld insgesamt: ca. 980
- Minderungswirkung: 2,2 - 2,5 dB(A)
- Änderung der Betroffenen > 59 dB(A) tags: von 92 auf 62 Personen
- Änderung der Betroffenen > 49 dB(A) nachts: von 135 auf 83 Personen

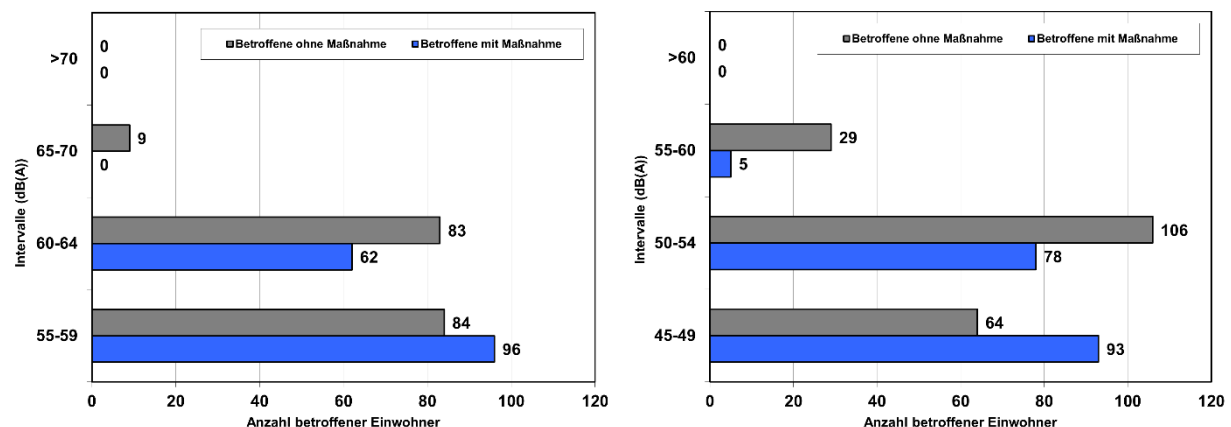


Abbildung 9: Änderungen lärm betroffener Einwohner in Hugsweier (links tags, rechts nachts).

Verkehrsfunktion / Verkehrsverlagerung

Aufgrund der Verringerung der Geschwindigkeit von 50 auf 30 km/h würde sich auf den untersuchten Straßen eine Fahrzeitverlängerung von ca. 22 Sekunden ergeben bzw. jeweils 11 Sekunden auf der Hugsweierer Haupt- und Kirchstraße. Aus dieser geringen Erhöhung der Reisezeit ist keine relevante Einschränkung der Verkehrsfunktion zu erwarten. Bedeutende Verlagerungen sind auszuschließen, da keine schnelleren Alternativrouten zur Ortsdurchfahrt bestehen und in Hugsweier bereits Tempo 30 Zonen vorhanden sind.

Abwägungsempfehlung

Für das Umfeld der untersuchten Straßen liegen hohe Lärmbelastungen vor, die einen Handlungsbedarf zeigen. Eine Tempo 30 Anordnung würde eine gute lärmmentlastende Wirkung und Reduktion lärm betroffener Anwohner erzielen. Relevante Verlagerungen sind auszuschließen. Die Maßnahme wird daher empfohlen.

5.8 Maßnahme 6: Tempo 30 in Sulz

Allgemeines

Im Ortsteil Sulz wird auf der Lahrer Straße und Heitergaß Tempo 30 untersucht. Beide Straßenabschnitte umfassen jeweils eine Länge von ca. 1.240 m und 320 m. In Summe beträgt der gesamte Abschnitt somit ca. 1.560 m. Es besteht zudem bereits Tempo 30 zwischen Winkel- und Weingartenstraße. Der potenzielle

Maßnahmenbereich ist in **Anlage 7.3** und **Anlage 7.4** in Gelb dargestellt. Die Beurteilungspegel der Ausgangssituation finden sich in **Anlage 7.1** und **Anlage 7.2**.

Lärmbetroffenheit

Die Eckdaten der Lärmbetroffenheit in der Ausgangssituation und die potenzielle Minderung betragen somit:

- Beurteilungspegel tags: ca. 60 bis 68 dB(A)
- Beurteilungspegel nachts: ca. 50 bis 59 dB(A)
- Einwohner im Umfeld insgesamt: ca. 2.070
- Minderungswirkung: 2,4 - 2,6 dB(A)
- Änderung der Betroffenen > 59 dB(A) tags: von 234 auf 134 Personen
- Änderung der Betroffenen > 49 dB(A) nachts: von 285 auf 168 Personen

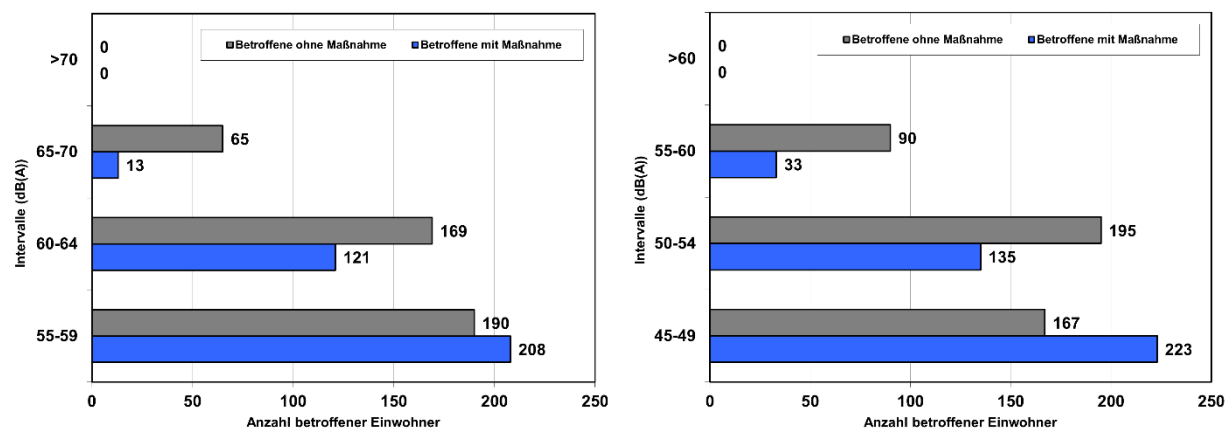


Abbildung 10: Änderungen lärm-betroffener Einwohner in Sulz (links tags, rechts nachts).

Verkehrsfunktion / Verkehrsverlagerung

Aufgrund der Verringerung der Geschwindigkeit von 50 auf 30 km/h würde sich auf den untersuchten Straßen eine Fahrzeitverlängerung von ca. 32 Sekunden ergeben. Für den gesamten Straßenzug ist somit von einer minimalen Einschränkung der Verkehrsfunktion auszugehen. Dennoch können bedeutende Verlagerungen ausgeschlossen werden. Im nachgeordneten Netz bestehen schon Tempo 30 Zonen in Sulz. Weitere Alternativrouten existieren nicht. Daher handelt es sich bei der Ortsdurchfahrt um die schnellste Route, woran sich durch die Maßnahme auch nichts ändert.

Abwägungsempfehlung

Für das Umfeld der untersuchten Straßen liegen damit hohe bis sehr hohe Lärmbelastungen vor, die einen dringenden Handlungsbedarf zeigen, besonders im Abschnitt Heitergaß. Eine Tempo 30 Anordnung würde eine gute lärmmentlastende Wirkung und deutliche Reduktion lärm-betroffener Anwohner erzielen. Relevante Verlagerungen sind auszuschließen. Die Maßnahme wird daher eindeutig empfohlen.

6 Zusammenfassung

Für die Stadt Lahr wurde für Straßenabschnitte der B 3, B 415, Alte Bahnhofstraße, Gärtnerstraße, Hugsweierer Haupt- und Kirchstraße, Lahrer Straße und Heitergaß in Sulz eine Analyse der Lärm- und Konfliktsituation durchgeführt.

Die **Analyse** zeigt hohe bis sehr hohe Lärmbelastungen entlang der untersuchten Straßen, die somit auf einen oft deutlichen Handlungsbedarf hindeuten. Die Betroffenheitsanalyse verdeutlicht zudem, dass zahlreiche Einwohner/-innen von hohen Lärmpegeln betroffen sind und sich in vielen Bereichen des Stadtgebiets klare Lärmschwerpunkte ausbilden.

Ausgehend von den Ergebnissen der Lärmanalyse wurden bauliche und verkehrsrechtliche Einzelmaßnahmen zur Minderung des Verkehrslärms abgeleitet und schalltechnisch untersucht.

Maßnahmen

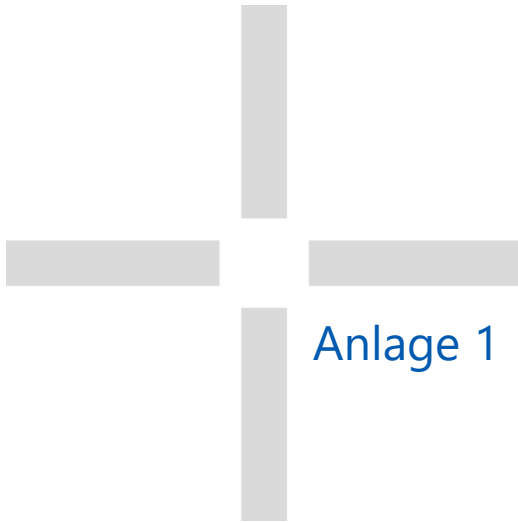
- Maßnahme 1: Lärmschutzwand, lärm mindernde Deckschicht oder Tempo 70 an der B 3 (**Anlage 2**)
- Maßnahme 2: Lärmschutzwand und/oder Tempo 50 an der B 415 (**Anlage 3**)
- Maßnahme 3: Tempo 30 auf der Alten Bahnhofstraße (**Anlage 4**)
- Maßnahme 4: Tempo 30 auf der Gärtnerstraße (**Anlage 5**)
- Maßnahme 5: Tempo 30 in Hugsweier (Hugsweierer Haupt- und Kirchstraße) (**Anlage 6**)
- Maßnahme 6: Tempo 30 in Sulz (Lahrer Straße und Heitergaß) (**Anlage 7**)

Zur mittelfristigen Entlastung können **Lärmschutzwände** eine sehr effektive Lösung darstellen. Entlang der untersuchten Abschnitte an der B 3 und B 415 (Maßnahme 1 und 2) erzielt ihr Einsatz eine deutlich höhere Minderungswirkung als eine Geschwindigkeitsbeschränkung und ist daher im Hinblick auf die Entlastung der Einwohner/-innen vorzuziehen.

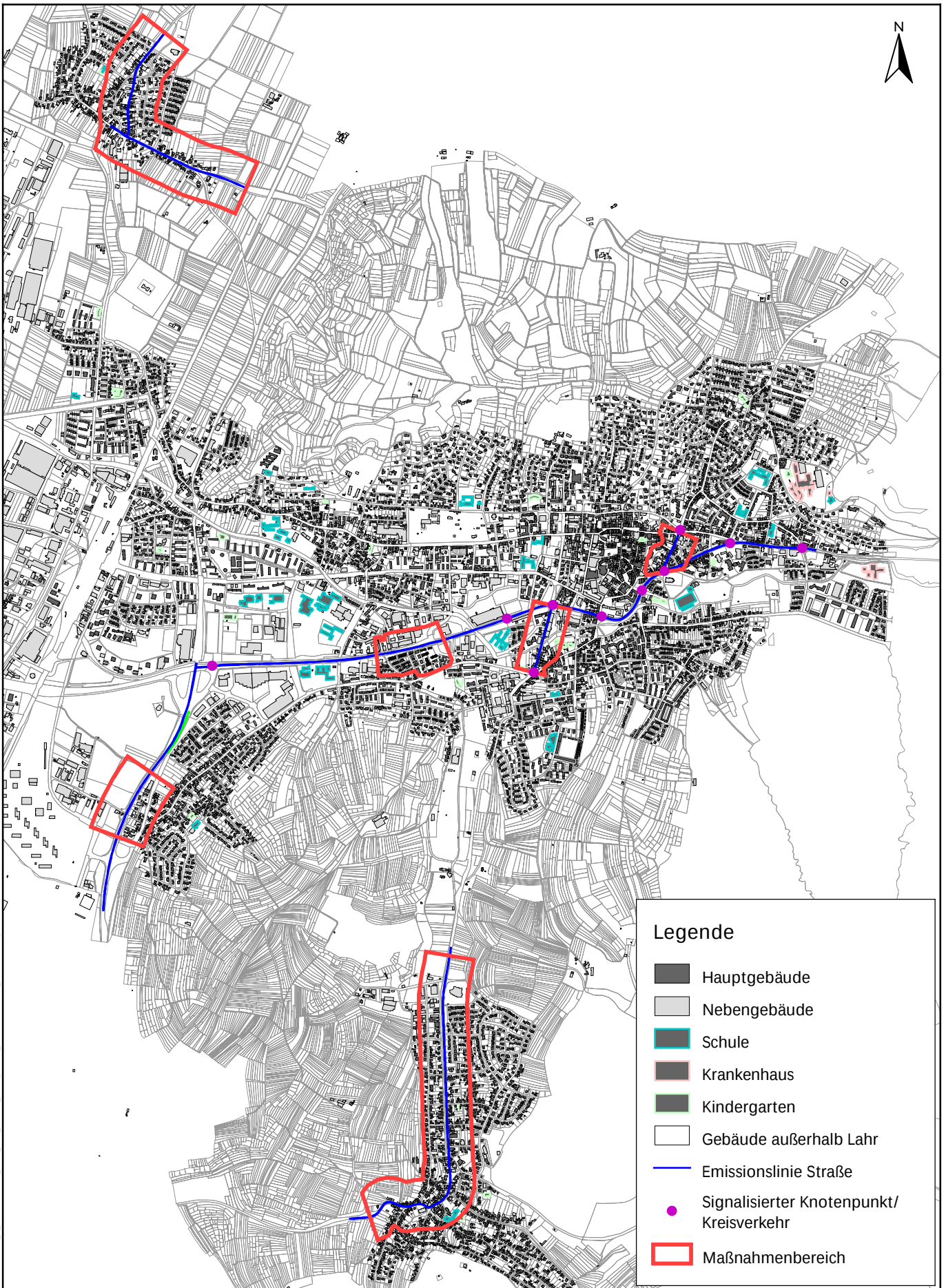
Eine Geschwindigkeitsbeschränkung kann dennoch kurzfristig eine sehr gute Entlastung bewirken. Sollte der Bau einer Lärmschutzwand nicht in absehbarer Zeit erfolgen, werden daher zumindest die genannten Geschwindigkeitsbeschränkungen empfohlen. An der B 415 kann auch eine Kombination aus Wand und Beschränkung sinnvoll sein.

An der B 3 kann zudem der Einbau einer lärm mindernden Deckschicht eine der anderen Maßnahmen unterstützen.

Wesentlicher Baustein zur kurzfristigen Entlastung der Anwohner kann die Anordnung von **Geschwindigkeitsbeschränkungen** für besonders von Lärm belastete Bereiche darstellen. Alle verkehrsrechtlichen Maßnahmen (Maßnahmen 3 - 6) sind anhand der Prüfung als empfehlenswert einzustufen. In den Maßnahmenabschnitten liegen die Lärmbelastungen oft in einem hohen bis sehr hohen Bereich und vielfach über den Schwellen, ab denen von einer unmittelbaren Gesundheitsgefährdung auszugehen ist. Gerade dort werden gute bis sehr gute Minderungswirkungen erzielt. Ergänzend wird empfohlen, die Einhaltung der geltenden Geschwindigkeitsbeschränkungen durch Geschwindigkeitskontrollen und –anzeigen zu unterstützen.



Anlage 1 Übersichtslageplan



Legende

-  Hauptgebäude
-  Nebengebäude
-  Schule
-  Krankenhaus
-  Kindergarten
-  Gebäude außerhalb Lahr
-  Emissionslinie Straße
-  Signalisierter Knotenpunkt/
Kreisverkehr
-  Maßnahmenbereich

FICHTNER
WATER & TRANSPORTATION

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

Auftraggeber:
Stadt Lahr

Projektbez.:
Lärmaktionsplan

Planbez.:
**Übersichtslageplan der
Maßnahmenbereiche**

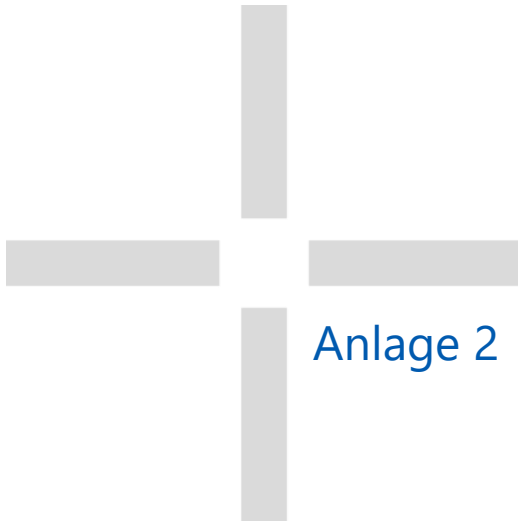
Proj.-Nr.:
FWT0000251

Datum:
09/2025

Maßstab:
1 : 28000

Anlage:

1



Anlage 2 Maßnahme 1:
Lärmschutzwand,
lärmmindernde
Deckschicht oder
Tempo 70 an der B 3



FICHTNER WATER & TRANSPORTATION Fichtner Water & Transportation GmbH Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de	Auftraggeber: Stadt Lahr		Proj.-Nr.: FWT0000251	Anlage: 2.1
	Projektbez.: Lärmaktionsplan		Datum: 09/2025	
	Planbez.: Maßnahmenbereich 1: B 3 Ausgangssituation Tag		Maßstab: 1 : 2000	



FICHTNER WATER & TRANSPORTATION Fichtner Water & Transportation GmbH Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de	Auftraggeber:	Stadt Lahr	Proj.-Nr:	FWT0000251	Anlage: 2.2
	Projektbez:	Lärmaktionsplan	Datum:	09/2025	
	Planbez:	Maßnahmenbereich 1: B 3 Ausgangssituation Nacht	Maßstab:	1 : 2000	



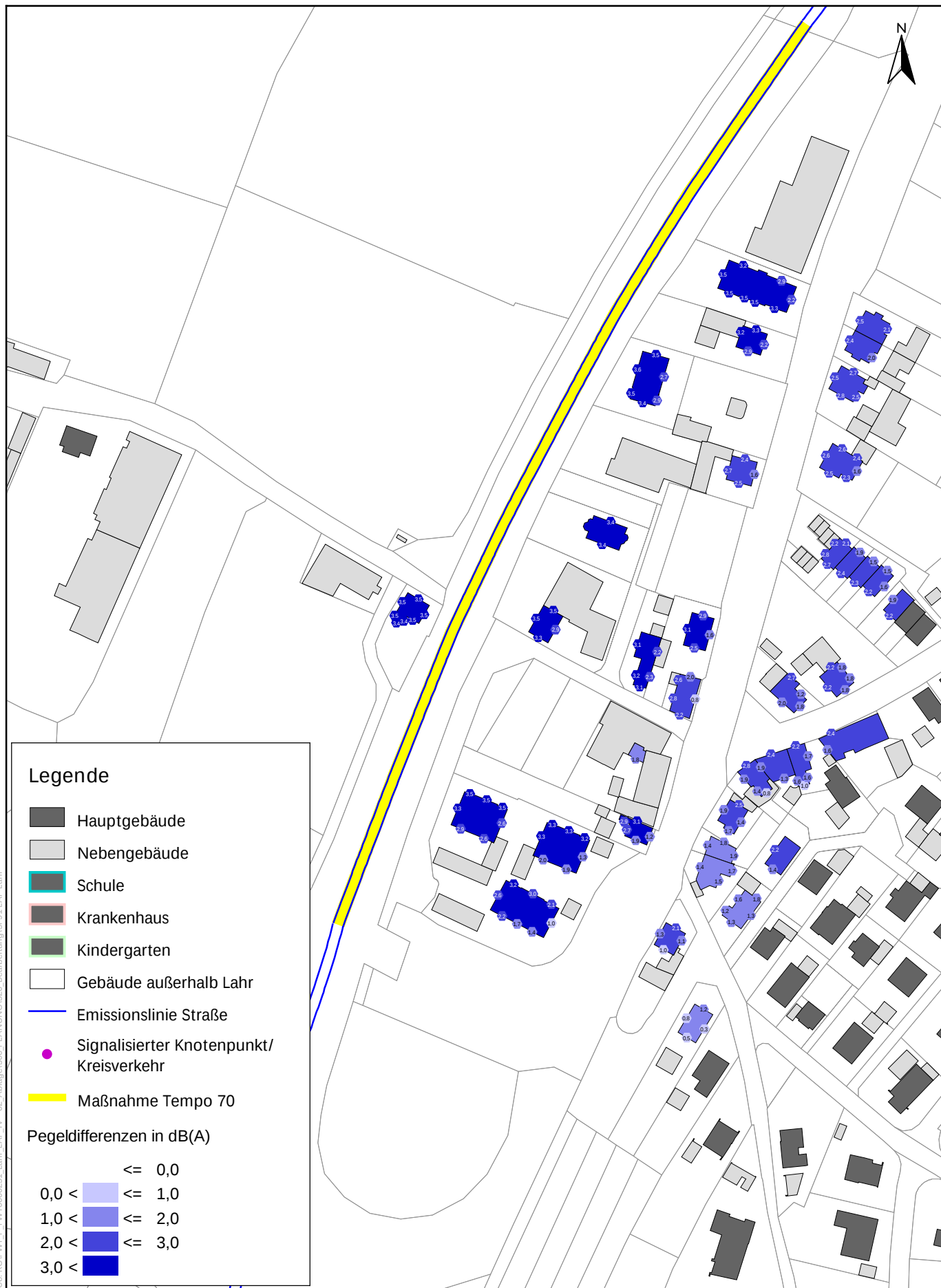
FICHTNER WATER & TRANSPORTATION Fichtner Water & Transportation GmbH Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de	Auftraggeber: Stadt Lahr		Proj.-Nr.: FWT0000251	Anlage: 2.3
	Projektbez.: Lärmaktionsplan		Datum: 09/2025	
	Planbez.: Pegelminderungen Tag, B 3 Maßnahme Lärmschutzwand		Maßstab: 1 : 2000	

C:\Users\konopla\Fichtner GmbH & Co. KG\FWT_P_FWT0000251_Lahr_LAP_IV - 02_Ablage\500 PLANUNG\520 Bearbeitung\SP911 LAP Lahr



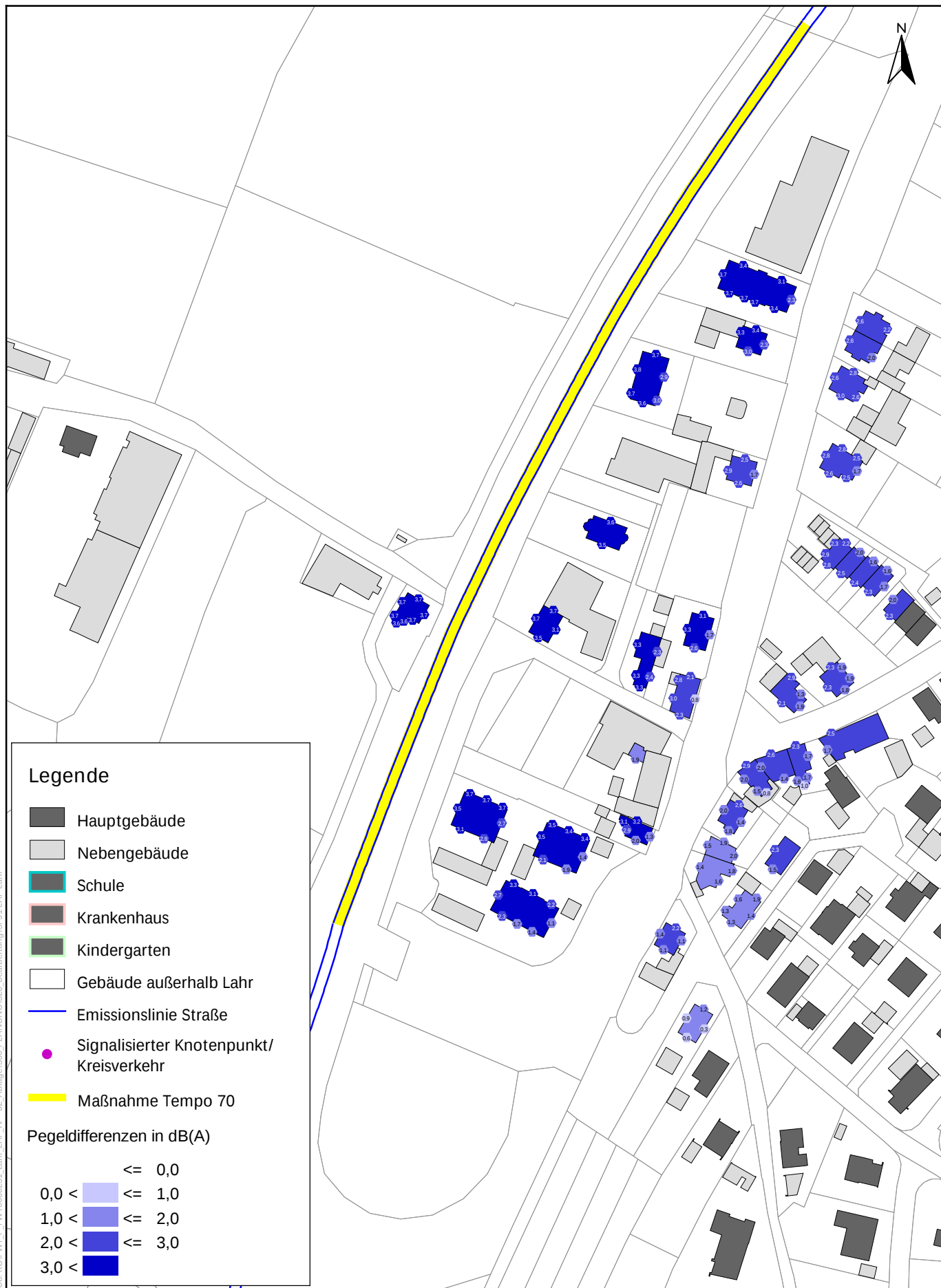
FICHTNER WATER & TRANSPORTATION Fichtner Water & Transportation GmbH Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de	Auftraggeber:	Stadt Lahr	Proj.-Nr:	FWT0000251	Anlage: <
---	---------------	------------	-----------	------------	--

C:\Users\konopla\Fichtner GmbH & Co. KG\FWT_P_FWT0000251_Lahr_LAP_IV - 02_Ablage\500 PLANUNG\520 Bearbeitung\SP911 LAP Lahr



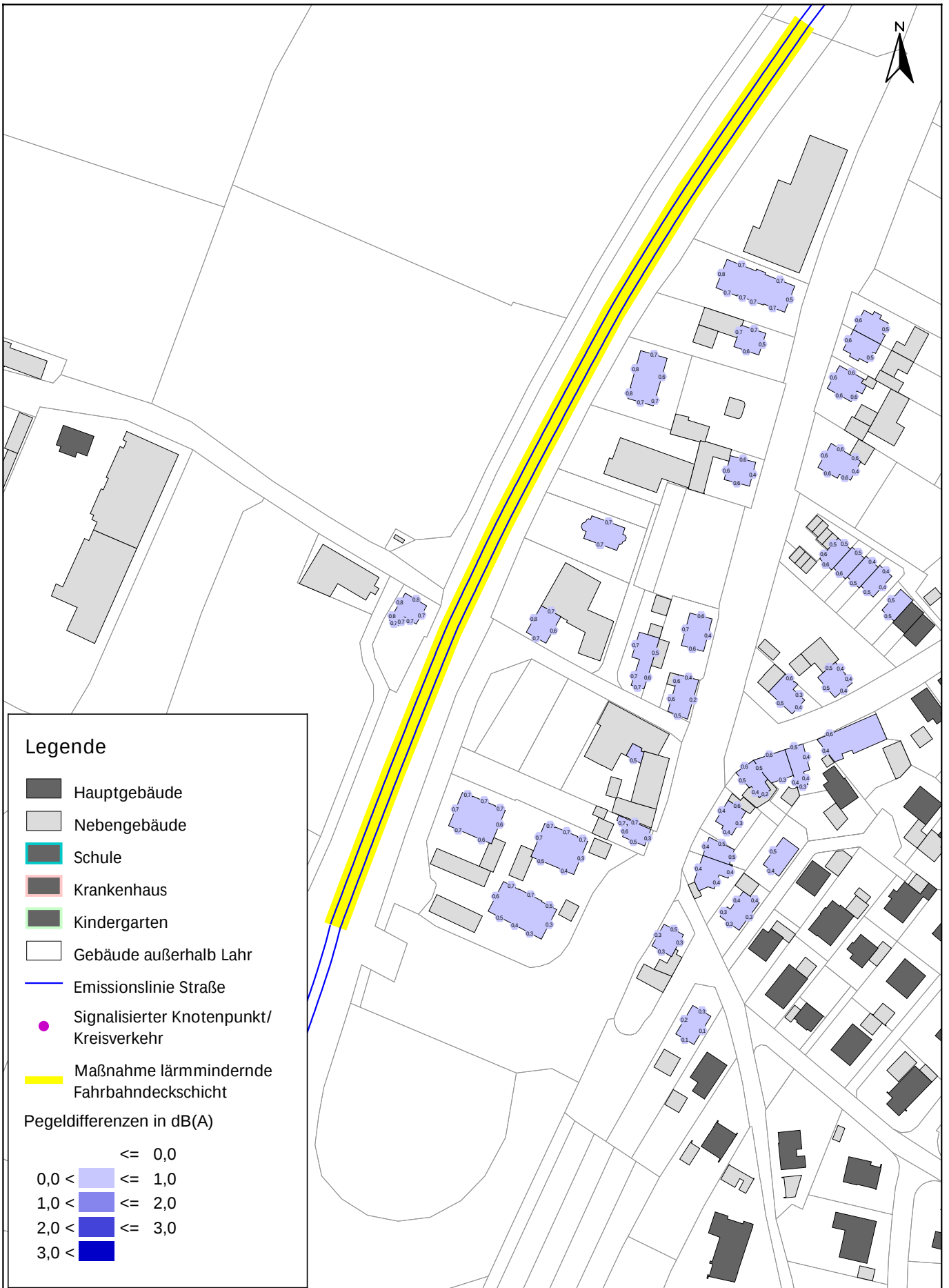
C:\Users\konopla\Fichtner GmbH & Co. KG\FWT_P_FWT0000251_Lahr_LAP-IV-02_Ablage\500_PLANUNG\520_Bearbeitung\SP911_LAP_Lahr

FICHTNER WATER & TRANSPORTATION Fichtner Water & Transportation GmbH Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg +49-761-88505-0 - info@fwf.fichtner.de	Auftraggeber:	Stadt Lahr		Proj.-Nr:	FWT0000251	Anlage: 2.5
	Projektbez:	Lärmaktionsplan		Datum:	09/2025	
	Planbez:	Pegelminderungen Tag, B 3 Maßnahme Tempo 70		Maßstab:	1 : 2000	

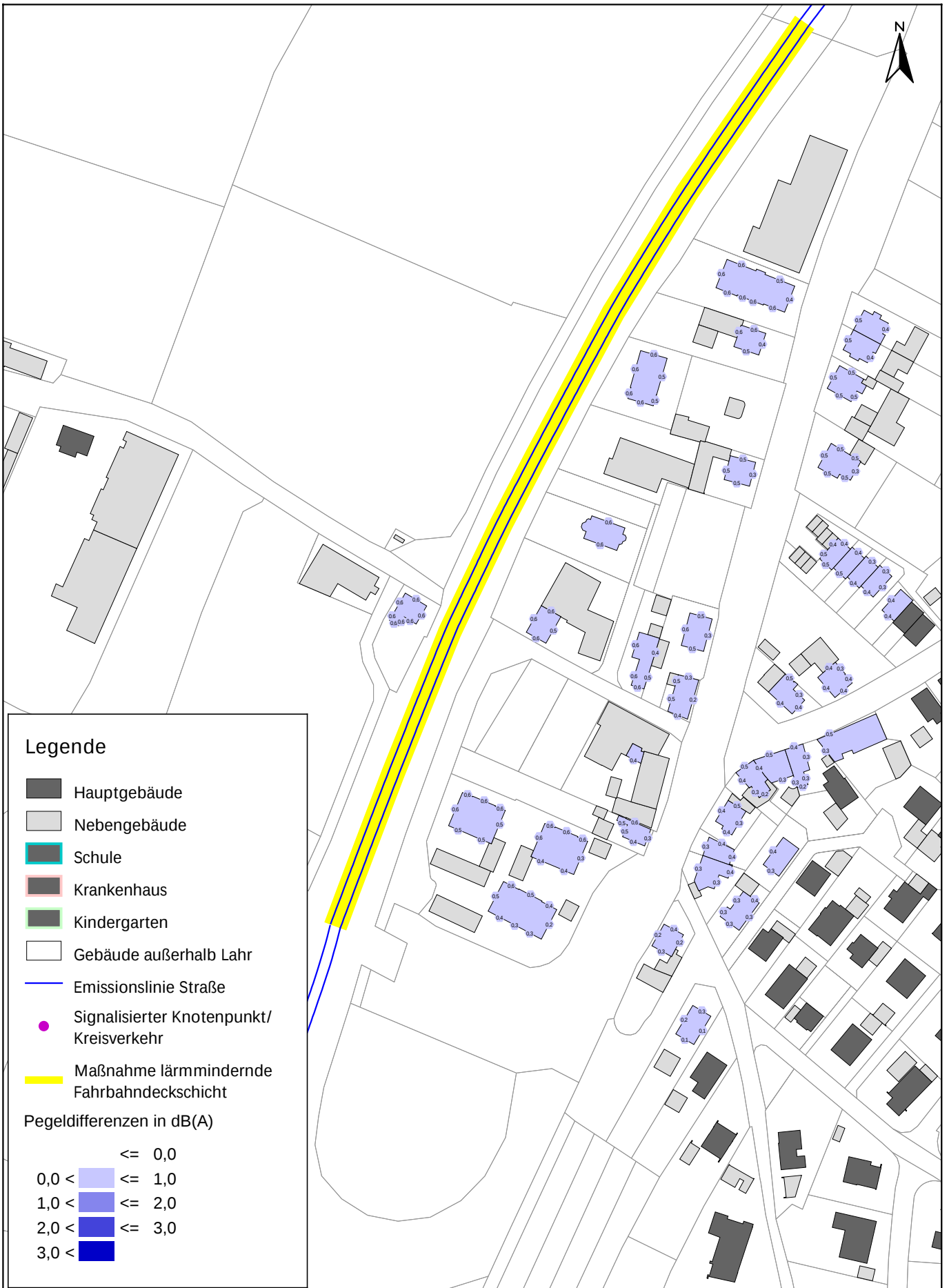


C:\Users\konopla\Fichtner GmbH & Co. KG\FWT_P_FWT0000251_Lahr_LAP-IV-02_Ablage\500_PLANUNG\520_Bearbeitung\SP911_LAP_Lahr

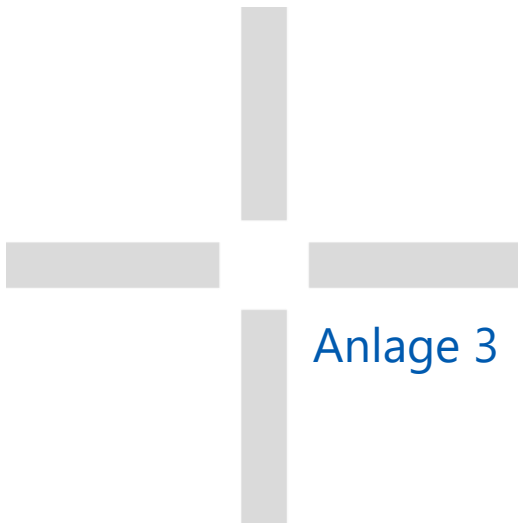
FICHTNER WATER & TRANSPORTATION Fichtner Water & Transportation GmbH Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg +49-761-88505-0 - info@fwf.fichtner.de	Auftraggeber:	Stadt Lahr		Proj.-Nr:	FWT0000251	Anlage: 2.6
	Projektbez:	Lärmaktionsplan		Datum:	09/2025	
	Planbez:	Pegelminderungen Nacht, B 3 Maßnahme Tempo 70		Maßstab:	1 : 2000	



FICHTNER WATER & TRANSPORTATION Fichtner Water & Transportation GmbH Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de	Auftraggeber:	Stadt Lahr	Proj.-Nr:	FWT0000251	Anlage: 2.7
	Projektbez:	Lärmaktionsplan	Datum:	03/2026	
	Planbez:	Pegelminderungen Tag, B 3 Maßnahme Deckschicht SMA LA 8	Maßstab:	1 : 2000	



FICHTNER WATER & TRANSPORTATION Fichtner Water & Transportation GmbH Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de	Auftraggeber:	Stadt Lahr		Proj.-Nr:	FWT0000251	Anlage: 2.8
	Projektbez:	Lärmaktionsplan		Datum:	03/2026	
	Planbez:	Pegelminderungen Nacht, B 3 Maßnahme Deckschicht SMA LA 8		Maßstab:	1 : 2000	



Anlage 3 Maßnahme 2:
Lärmschutzwand
und/oder Tempo 50 an
der B 415



FICHTNER WATER & TRANSPORTATION Fichtner Water & Transportation GmbH Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de	Auftraggeber:	Stadt Lahr	Proj.-Nr:	FWT0000251	Anlage: 3.1
	Projektbez:	Lärmaktionsplan	Datum:	09/2025	
	Planbez:	Maßnahmenbereich 2: B 415 Ausgangssituation Tag	Maßstab:	1 : 2500	



FICHTNER WATER & TRANSPORTATION Fichtner Water & Transportation GmbH Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de	Auftraggeber:	Stadt Lahr	Proj.-Nr:	FWT0000251	Anlage: 3.2
	Projektbez:	Lärmaktionsplan	Datum:	09/2025	
	Planbez:	Maßnahmenbereich 2: B 415 Ausgangssituation Nacht	Maßstab:	1 : 2500	

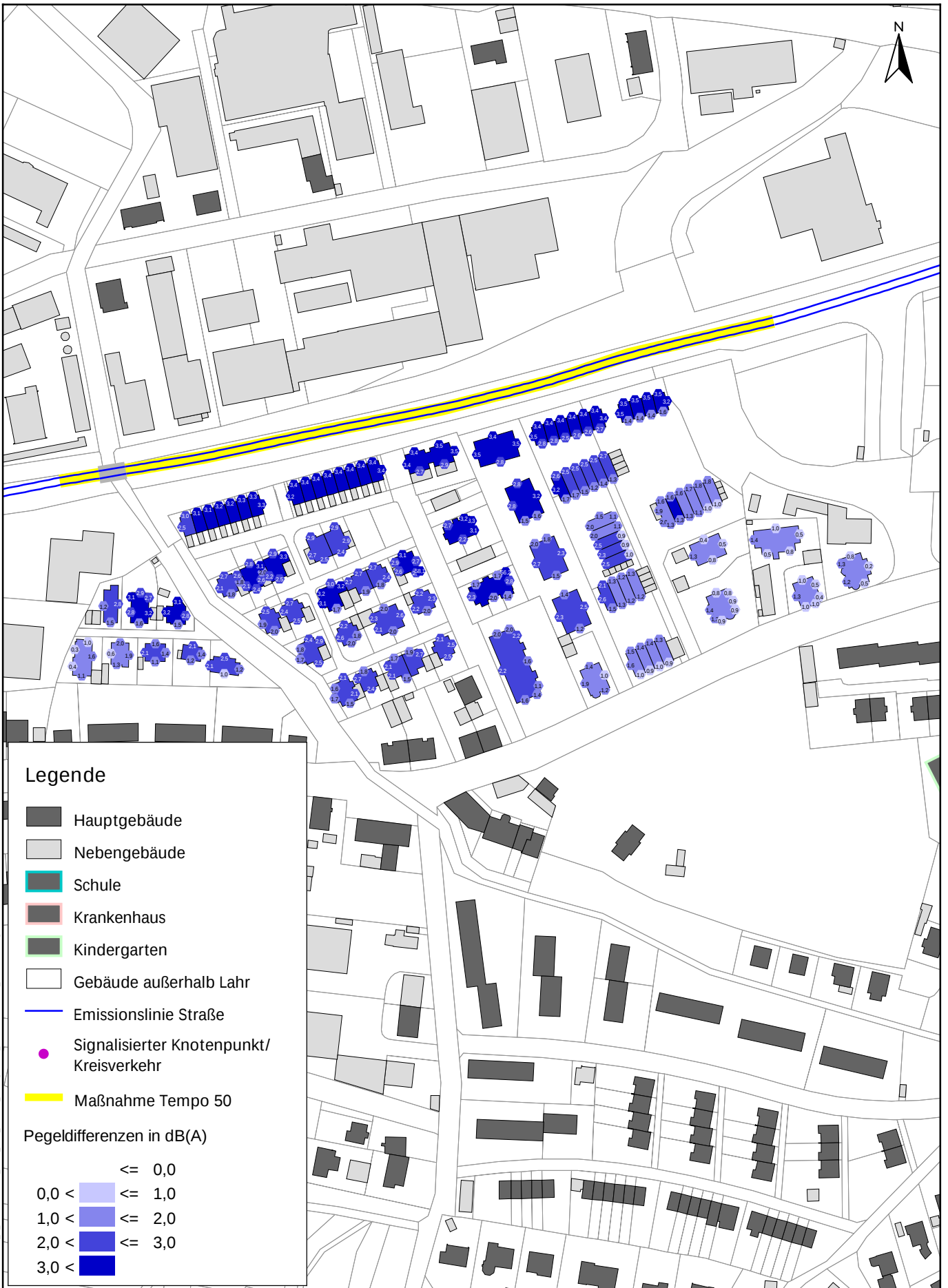


FICHTNER WATER & TRANSPORTATION Fichtner Water & Transportation GmbH Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de	Auftraggeber:	Stadt Lahr	Proj.-Nr:	FWT0000251	Anlage: 3.3
	Projektbez:	Lärmaktionsplan	Datum:	09/2025	
	Planbez:	Pegelminderungen Tag, B 415 Maßnahme Lärmschutzwand	Maßstab:	1 : 2500	

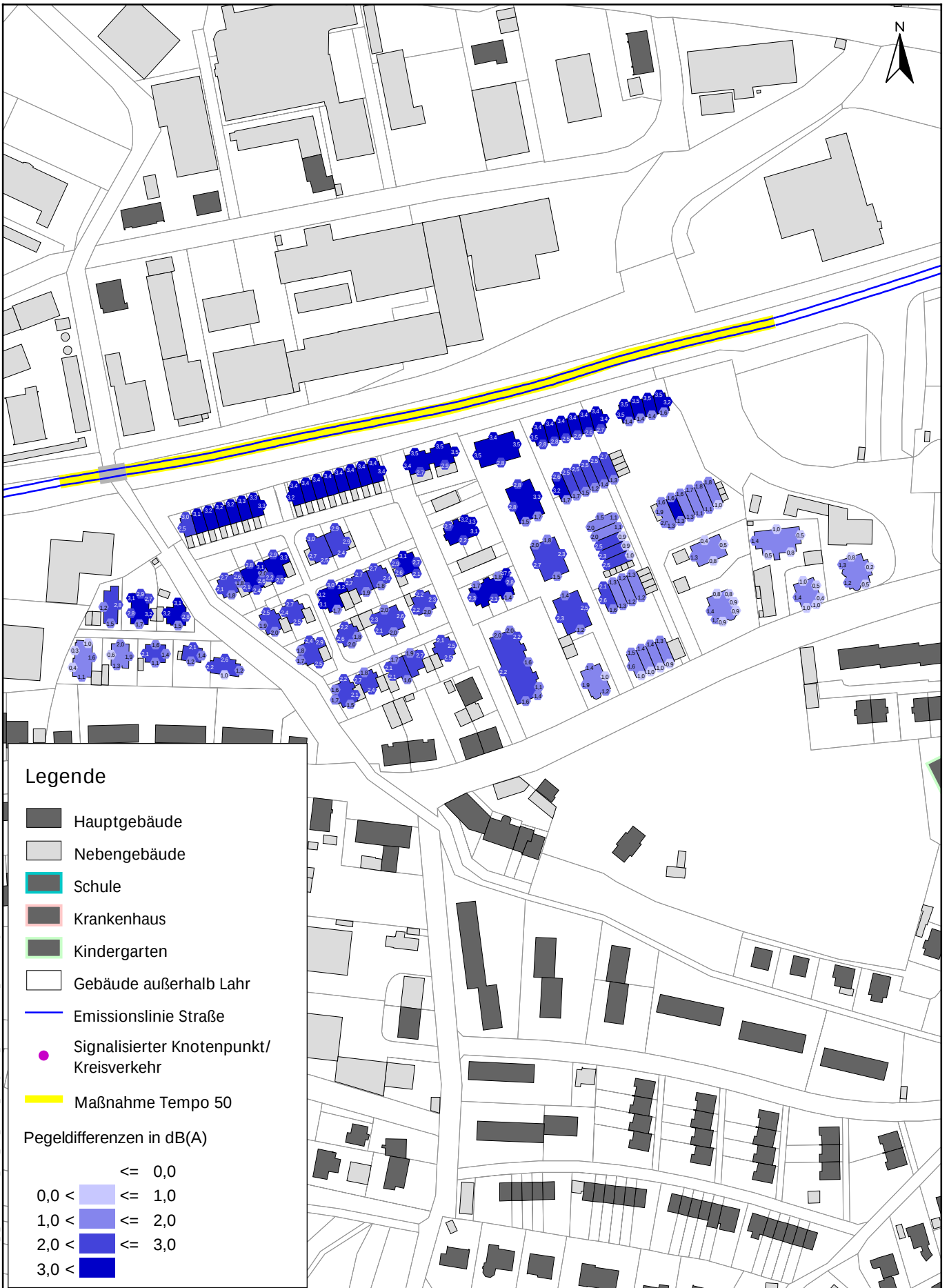


FICHTNER WATER & TRANSPORTATION Fichtner Water & Transportation GmbH Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de	Auftraggeber:	Stadt Lahr	Proj.-Nr:	FWT0000251	Anlage: 3.4
	Projektbez:	Lärmaktionsplan	Datum:	09/2025	
	Planbez:	Pegelminderungen Nacht, B 415 Maßnahme Lärmschutzwand	Maßstab:	1 : 2500	

C:\Users\konopla\Fichtner GmbH & Co. KG\FWT_P_FWT0000251_Lahr_LAP_IV - 02_Ablage\500_PLANUNG\520_Bearbeitung\SP911_LAP_Lahr



FICHTNER WATER & TRANSPORTATION Fichtner Water & Transportation GmbH Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de	Auftraggeber:	Stadt Lahr	Proj.-Nr:	FWT0000251	Anlage: 3.5
	Projektbez:	Lärmaktionsplan	Datum:	09/2025	
	Planbez:	Pegelminderungen Tag, B 415 Maßnahme Tempo 50	Maßstab:	1 : 2500	



FICHTNER WATER & TRANSPORTATION Fichtner Water & Transportation GmbH Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de	Auftraggeber:	Stadt Lahr	Proj.-Nr:	FWT0000251	Anlage: 3.6
	Projektbez:	Lärmaktionsplan	Datum:	09/2025	
	Planbez:	Pegelminderungen Nacht, B 415 Maßnahme Tempo 50	Maßstab:	1 : 2500	

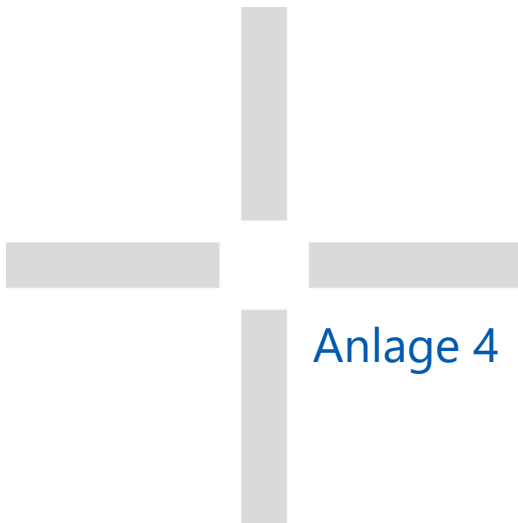


FICHTNER WATER & TRANSPORTATION Fichtner Water & Transportation GmbH Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de	Auftraggeber: Stadt Lahr		Proj.-Nr.: FWT0000251	Anlage: 3.7
	Projektbez.: Lärmaktionsplan		Datum: 03/2026	
	Planbez.: Pegelminderungen Tag, B 415 Maßnahme Tempo 50 + Lärmschutzwand		Maßstab: 1 : 2500	

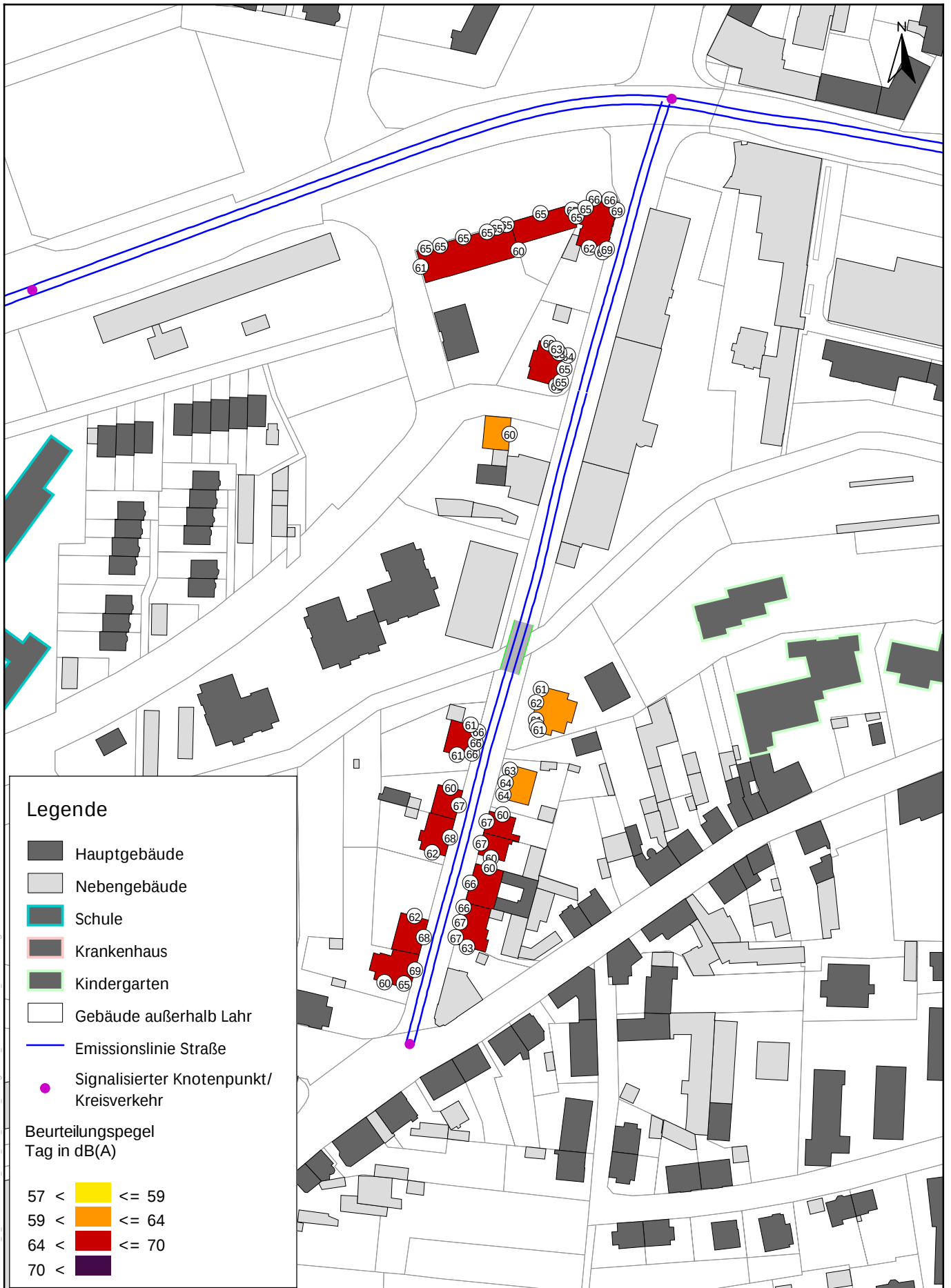


FICHTNER WATER & TRANSPORTATION Fichtner Water & Transportation GmbH Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de	Auftraggeber:	Stadt Lahr	Proj.-Nr:	FWT0000251	Anlage: 3.8
	Projektbez:	Lärmaktionsplan	Datum:	03/2026	
	Planbez:	Pegelminderungen Nacht, B 415 Maßnahme Tempo 50 + Lärmschutzwand	Maßstab:	1 : 2500	

P:\FWT\FWT0000251_LAP_Lahr\MS991_LAP_Lahr



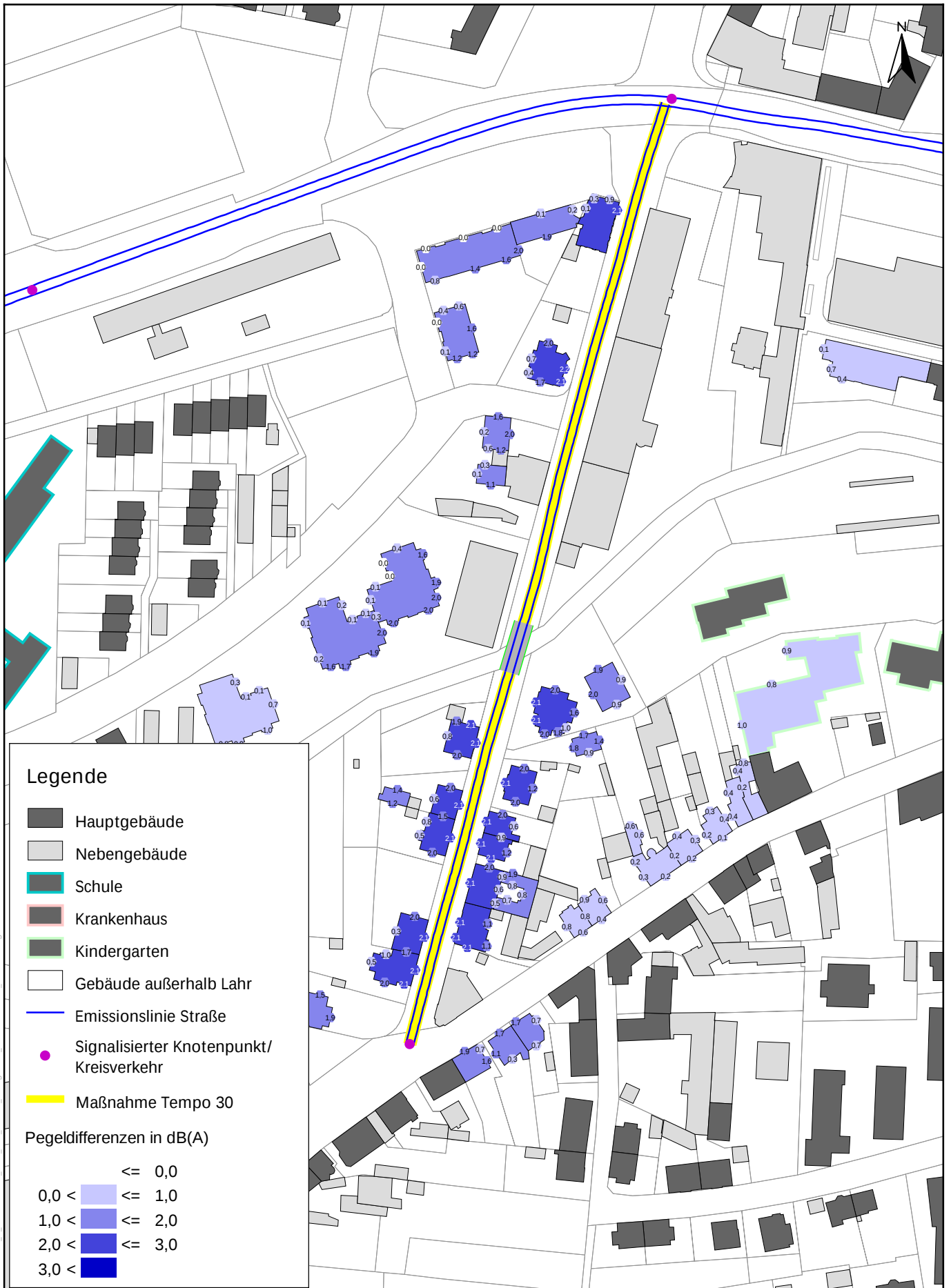
Anlage 4 Maßnahme 3:
Tempo 30 auf der
Alten Bahnhofstraße



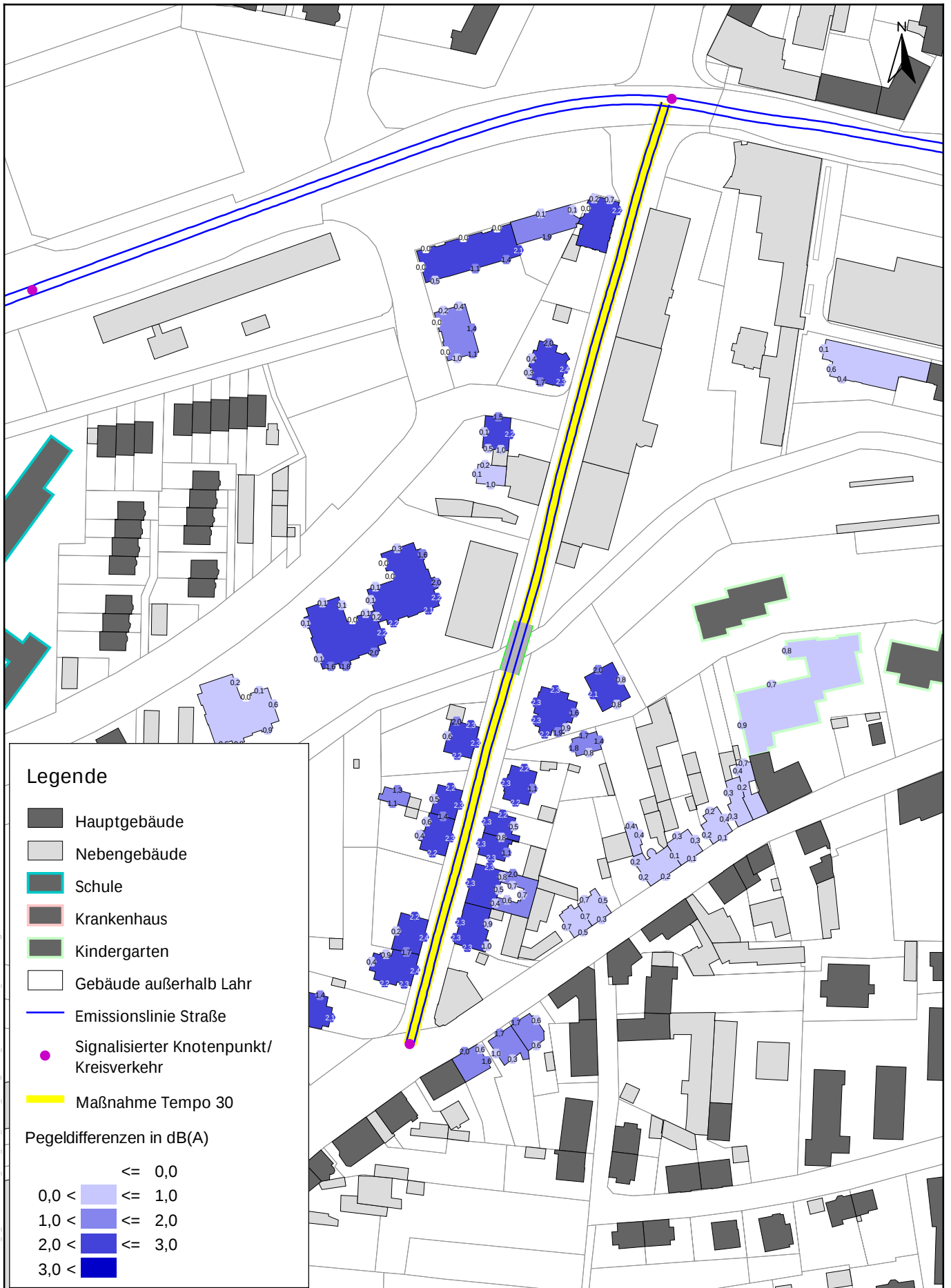
FICHTNER WATER & TRANSPORTATION Fichtner Water & Transportation GmbH Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de	Auftraggeber:	Stadt Lahr	Proj.-Nr:	FWT0000251	Anlage: 4.1
	Projektbez:	Lärmaktionsplan	Datum:	09/2025	
	Planbez:	Maßnahmenbereich 3: Alte Bahnhofstr. Ausgangssituation Tag	Maßstab:	1 : 2000	



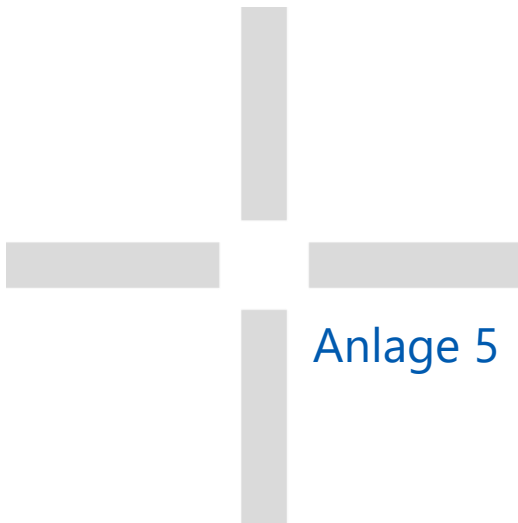
FICHTNER WATER & TRANSPORTATION Fichtner Water & Transportation GmbH Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de	Auftraggeber:	Stadt Lahr	Proj.-Nr:	FWT0000251	Anlage: 4.2
	Projektbez:	Lärmaktionsplan	Datum:	09/2025	
	Planbez:	Maßnahmenbereich 3: Alte Bahnhofstr. Ausgangssituation Nacht	Maßstab:	1 : 2000	



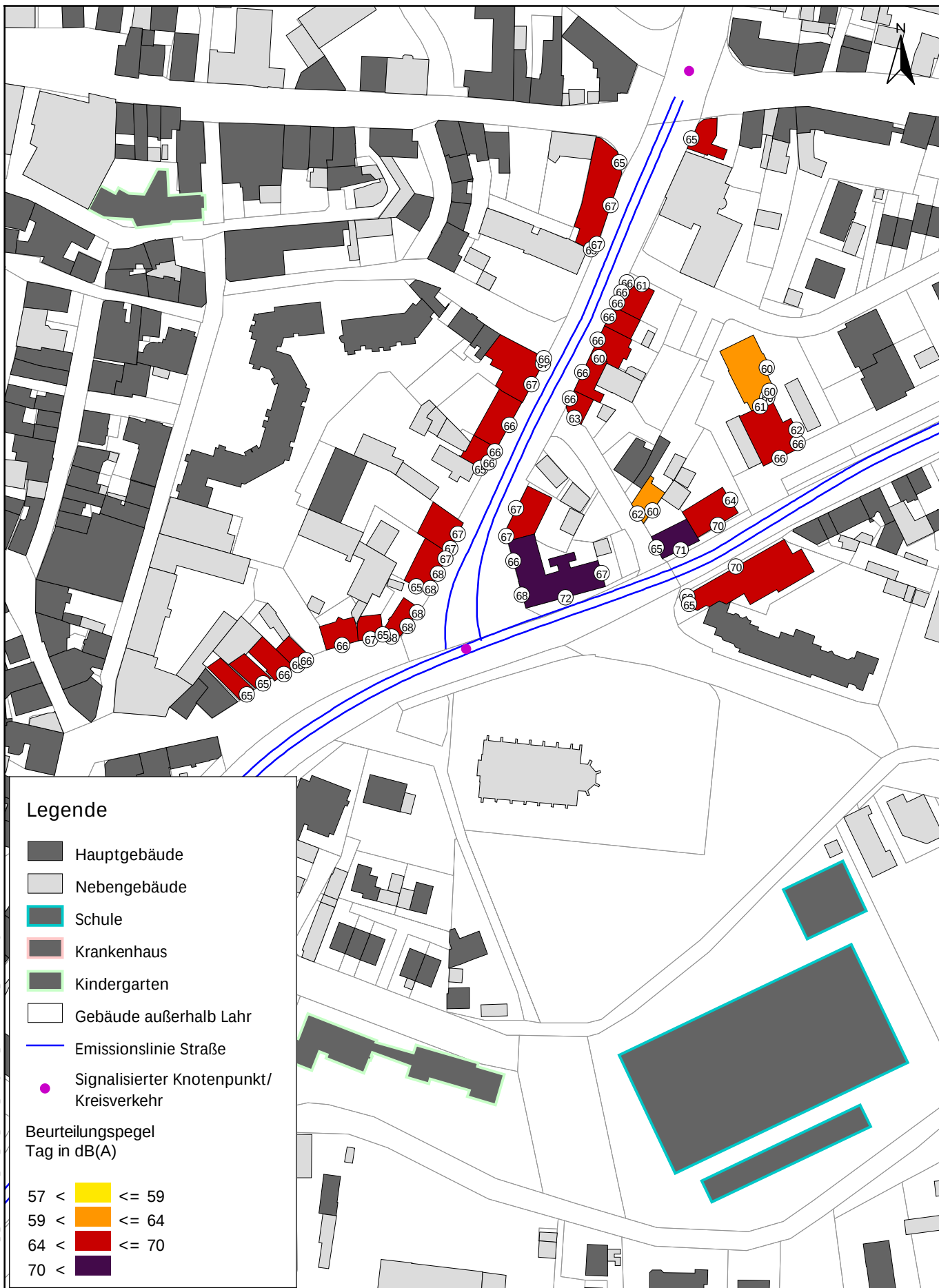
FICHTNER WATER & TRANSPORTATION Fichtner Water & Transportation GmbH Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de	Auftraggeber:	Stadt Lahr	Proj.-Nr:	FWT0000251	Anlage: 4.3
	Projektbez:	Lärmaktionsplan	Datum:	09/2025	
	Planbez:	Pegelminderungen Tag, Alte Bahnhofstr.	Maßstab:	1 : 2000	
		Maßnahme Tempo 30			



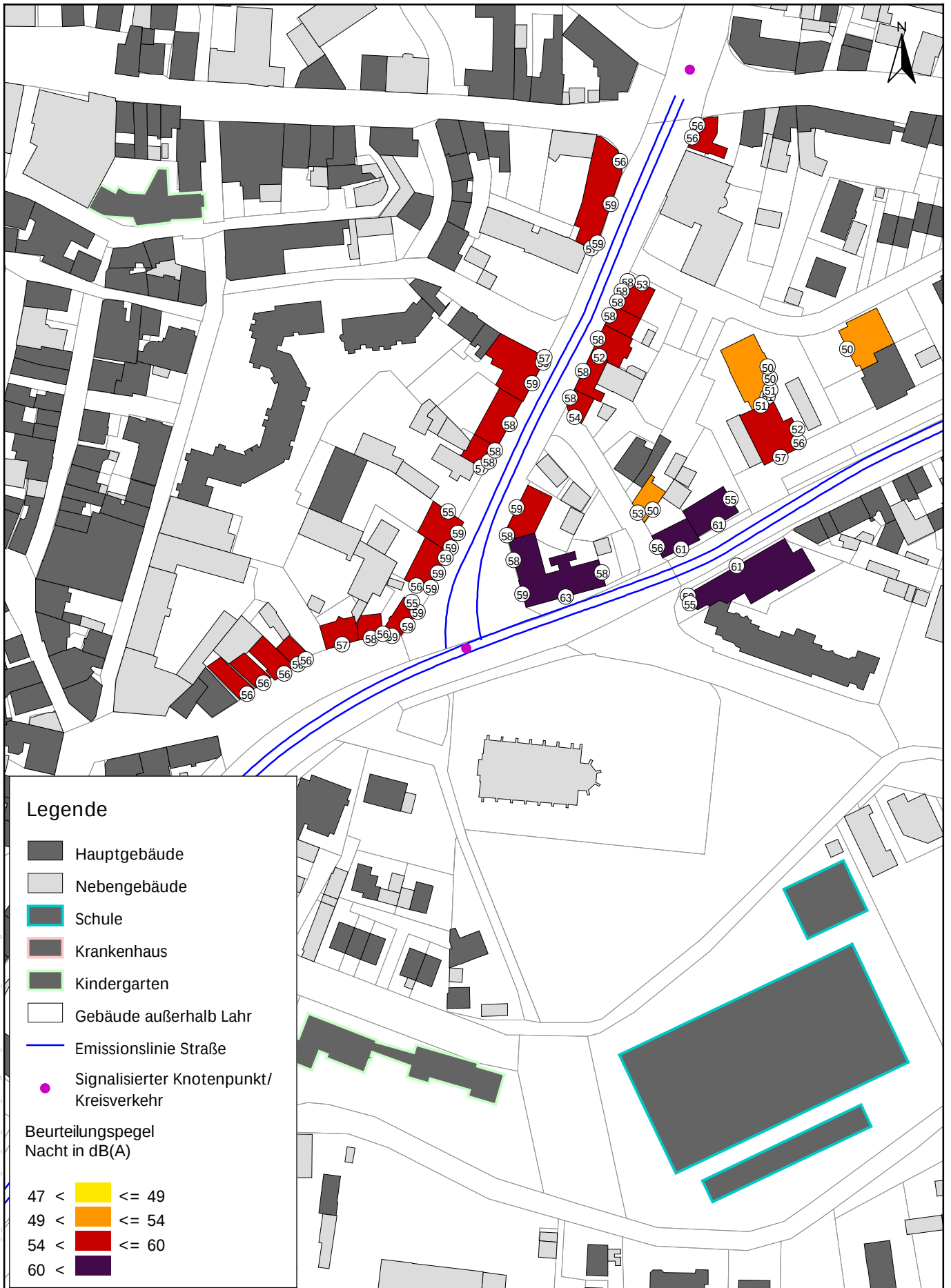
FICHTNER WATER & TRANSPORTATION Fichtner Water & Transportation GmbH Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de	Auftraggeber:	Stadt Lahr	Proj.-Nr:	FWT0000251	Anlage: 4.4
	Projektbez:	Lärmaktionsplan	Datum:	09/2025	
	Planbez:	Pegelminderungen Nacht, Alte Bahnhofstr.	Maßstab:	1 : 2000	
		Maßnahme Tempo 30			



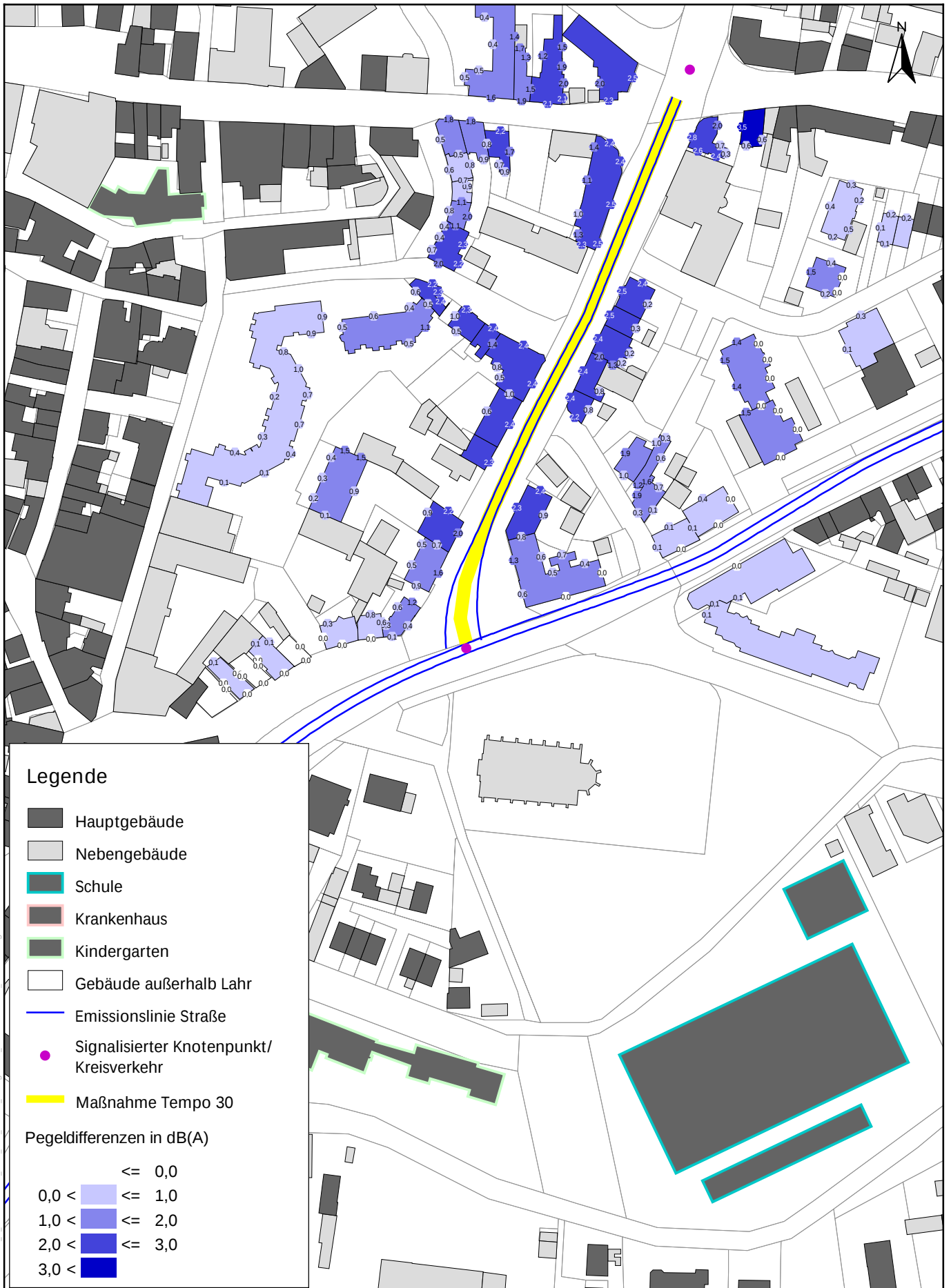
Anlage 5 Maßnahme 4:
Tempo 30 auf der
Gärtnerstraße



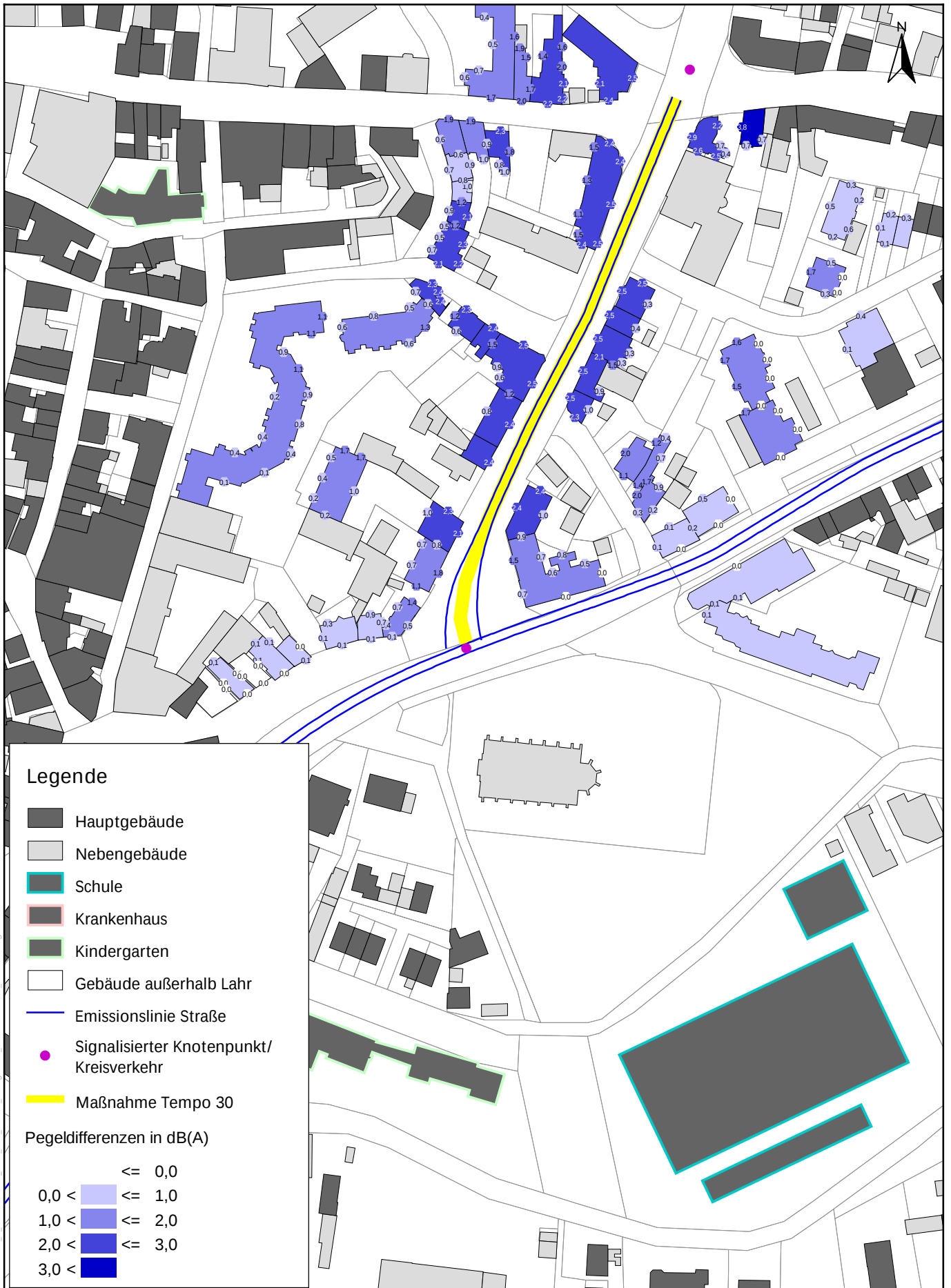
FICHTNER WATER & TRANSPORTATION Fichtner Water & Transportation GmbH Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de	Auftraggeber:	Stadt Lahr	Proj.-Nr:	FWT0000251	Anlage: 5.1
	Projektbez:	Lärmaktionsplan	Datum:	09/2025	
	Planbez:	Maßnahmenbereich 4: Gärtnerstr. Ausgangssituation Tag	Maßstab:	1 : 2000	



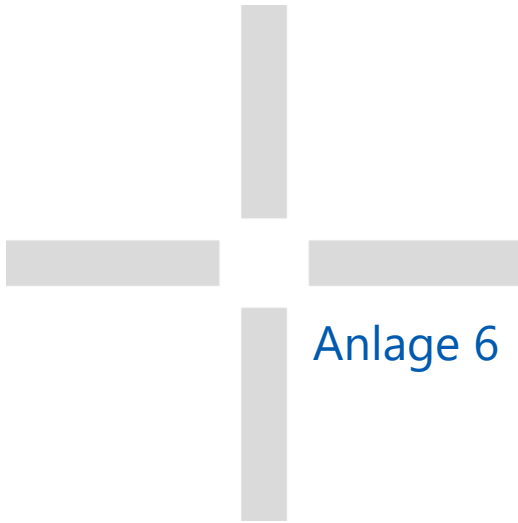
FICHTNER WATER & TRANSPORTATION Fichtner Water & Transportation GmbH Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de	Auftraggeber:	Stadt Lahr	Proj.-Nr:	FWT0000251	Anlage: 5.2
	Projektbez:	Lärmaktionsplan	Datum:	09/2025	
	Planbez:	Maßnahmenbereich 4: Gärtnerstr. Ausgangssituation Nacht	Maßstab:	1 : 2000	



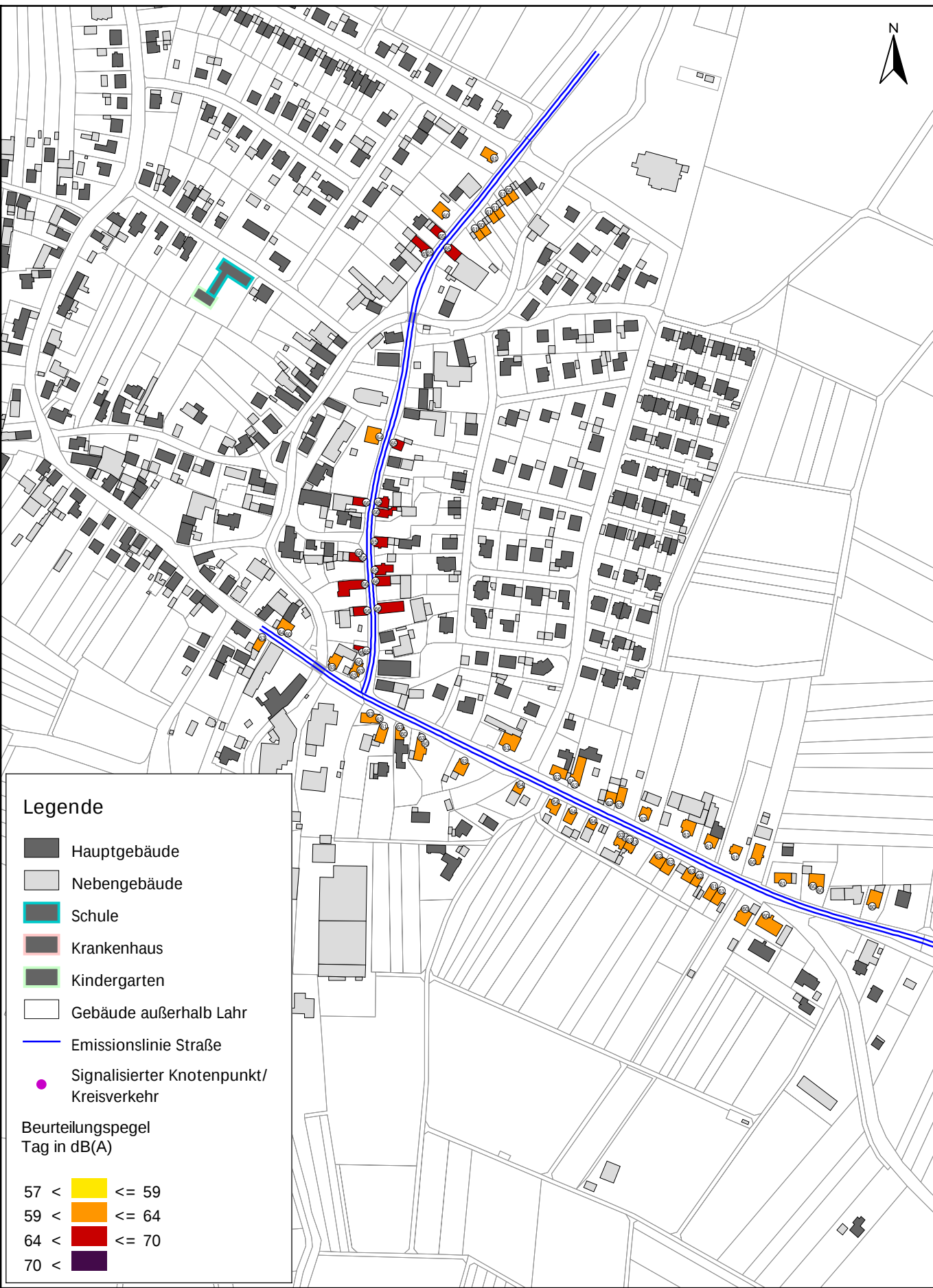
FICHTNER WATER & TRANSPORTATION Fichtner Water & Transportation GmbH Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de	Auftraggeber:	Stadt Lahr	Proj.-Nr:	FWT0000251	Anlage: 5.3
	Projektbez:	Lärmaktionsplan	Datum:	09/2025	
	Planbez:	Pegelminderungen Tag, Gärtnerstr. Maßnahme Tempo 30	Maßstab:	1 : 2000	



FICHTNER WATER & TRANSPORTATION Fichtner Water & Transportation GmbH Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de	Auftraggeber:	Stadt Lahr	Proj.-Nr:	FWT0000251	Anlage: <
---	---------------	------------	-----------	------------	--



Anlage 6 Maßnahme 5: Tempo 30 in Hugsweier



Legende

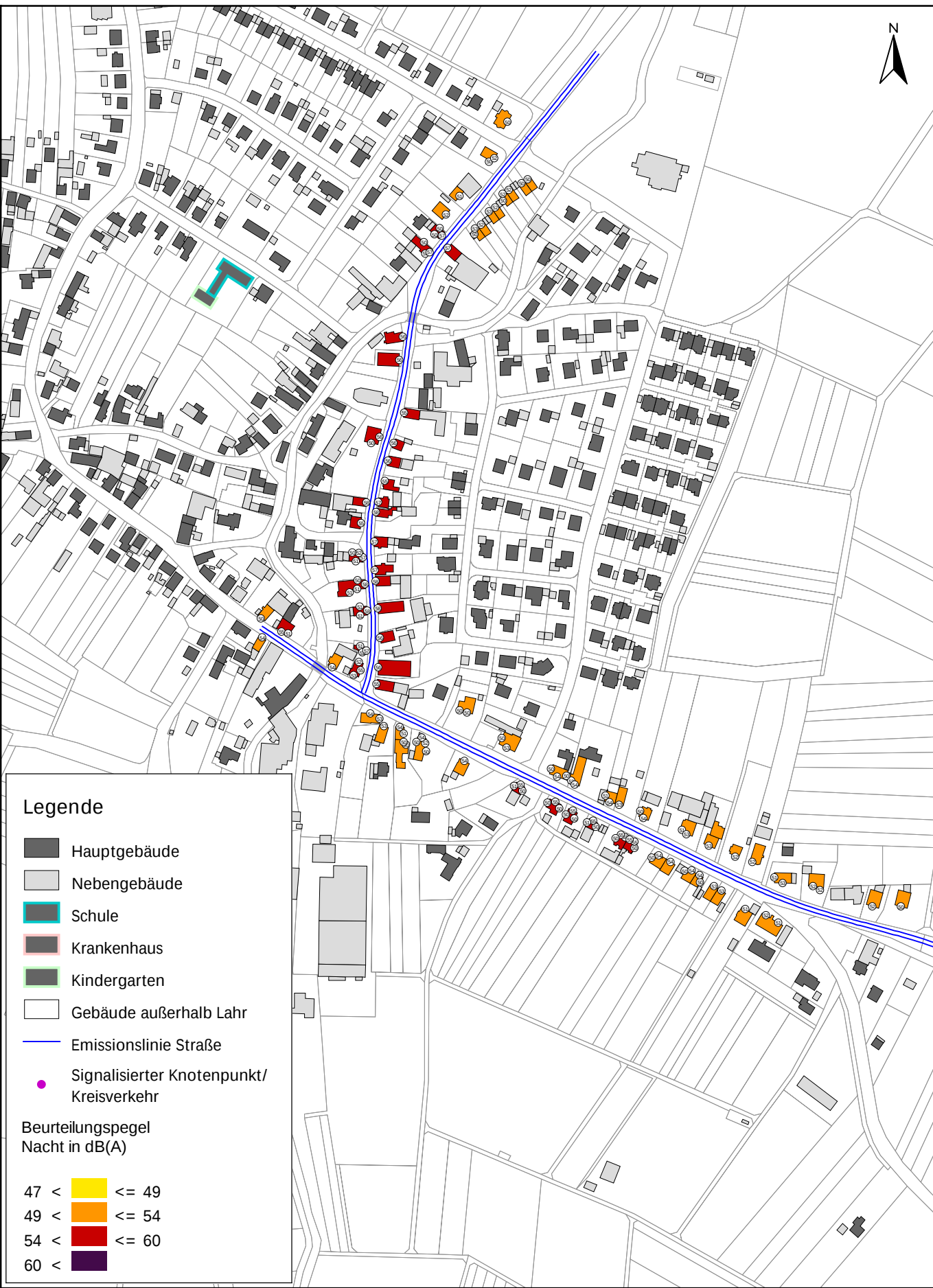
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Kindergarten
- Gebäude außerhalb Lahr
- Emissionslinie Straße
- Signalisierter Knotenpunkt/
Kreisverkehr

Beurteilungspegel Tag in dB(A)

- 57 < <= 59
- 59 < <= 64
- 64 < <= 70
- 70 <

FICHTNER WATER & TRANSPORTATION Fichtner Water & Transportation GmbH Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de	Auftraggeber:	Stadt Lahr	Proj.-Nr:	FWT0000251	Anlage: 6.1
	Projektbez:	Lärmaktionsplan	Datum:	09/2025	
	Planbez:	Maßnahmenbereich 5: Hugsweier Ausgangssituation Tag	Maßstab:	1 : 4500	

C:\Users\konopla\Fichtner GmbH & Co. KG\FWT_P_FWT0000251_Lahr_LAP_IV - 02_Ablage\500_PLANUNG\520_Bearbeitung\SP911_LAP_Lahr



Legende

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Kindergarten
- Gebäude außerhalb Lahr
- Emissionslinie Straße
- Signalisierter Knotenpunkt/
Kreisverkehr

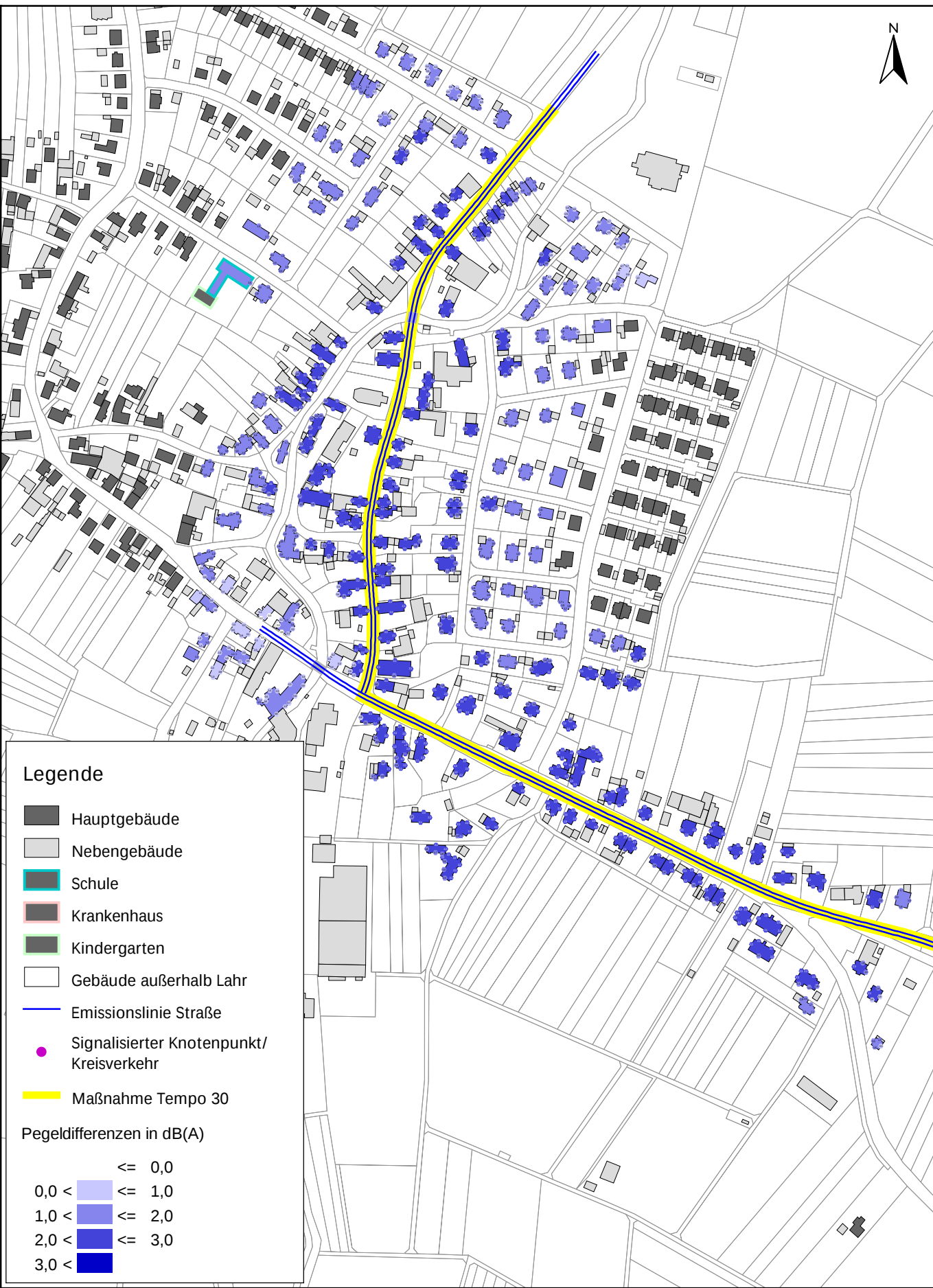
Beurteilungspegel Nacht in dB(A)

- 47 < <= 49
- 49 < <= 54
- 54 < <= 60
- 60 <

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

Auftraggeber:	Stadt Lahr	Proj.-Nr:	FWT0000251	Anlage: 6.2
Projektbez:	Lärmaktionsplan	Datum:	09/2025	
Planbez:	Maßnahmenbereich 5: Hugsweier Ausgangssituation Nacht	Maßstab:	1 : 4500	

C:\Users\konopla\Fichtner GmbH & Co. KG\FWT_P_FWT0000251_Lahr_LAP_IV - 02_Ablage\500_PLANUNG\520_Bearbeitung\SP911_LAP_Lahr



Legende

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Kindergarten
- Gebäude außerhalb Lahr
- Emissionslinie Straße
- Signalisierter Knotenpunkt/
Kreisverkehr
- Maßnahme Tempo 30

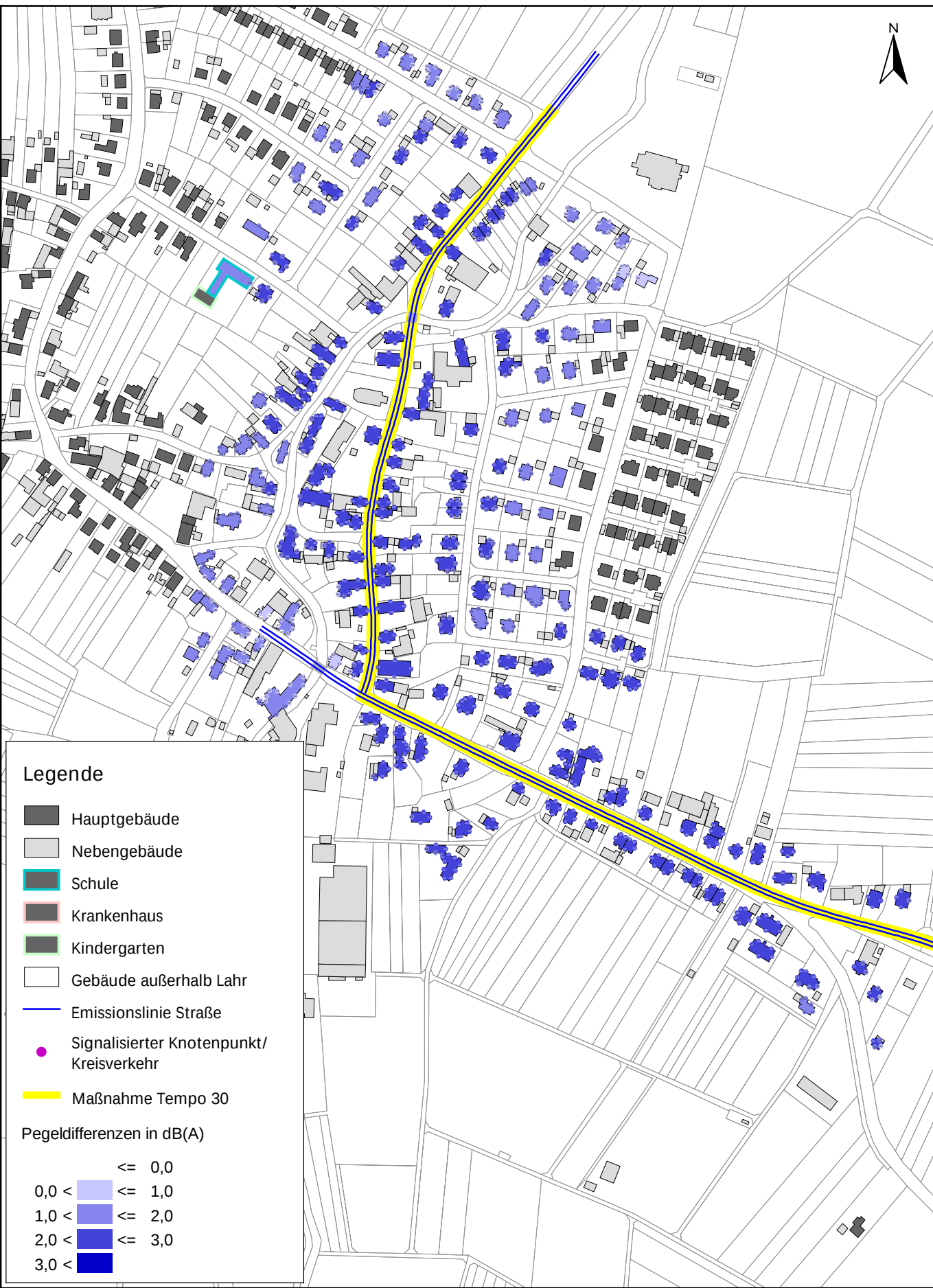
Pegeldifferenzen in dB(A)

- $\leq 0,0$
- $0,0 < \leq 1,0$
- $1,0 < \leq 2,0$
- $2,0 < \leq 3,0$
- $3,0 <$

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

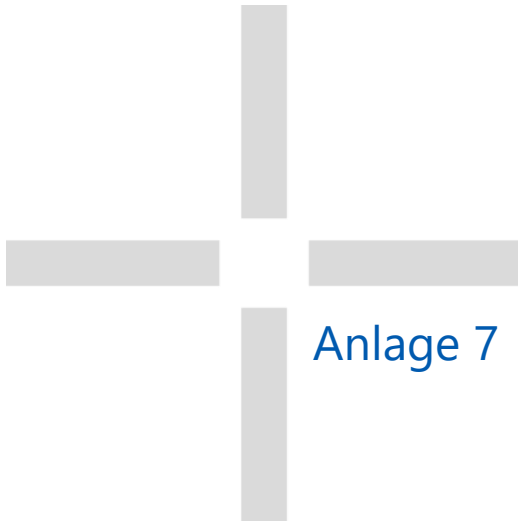
Auftraggeber:	Stadt Lahr	Proj.-Nr:	FWT0000251	Anlage: 6.3
Projektbez:	Lärmaktionsplan	Datum:	09/2025	
Planbez:	Pegelminderungen Tag, Hugsweier Maßnahme Tempo 30	Maßstab:	1 : 4500	

C:\Users\konopla\Fichtner GmbH & Co. KG\FWT_P_FWT0000251_Lahr_LAP_IV - 02_Ablage\500_PLANUNG\520_Bearbeitung\SP911_LAP_Lahr

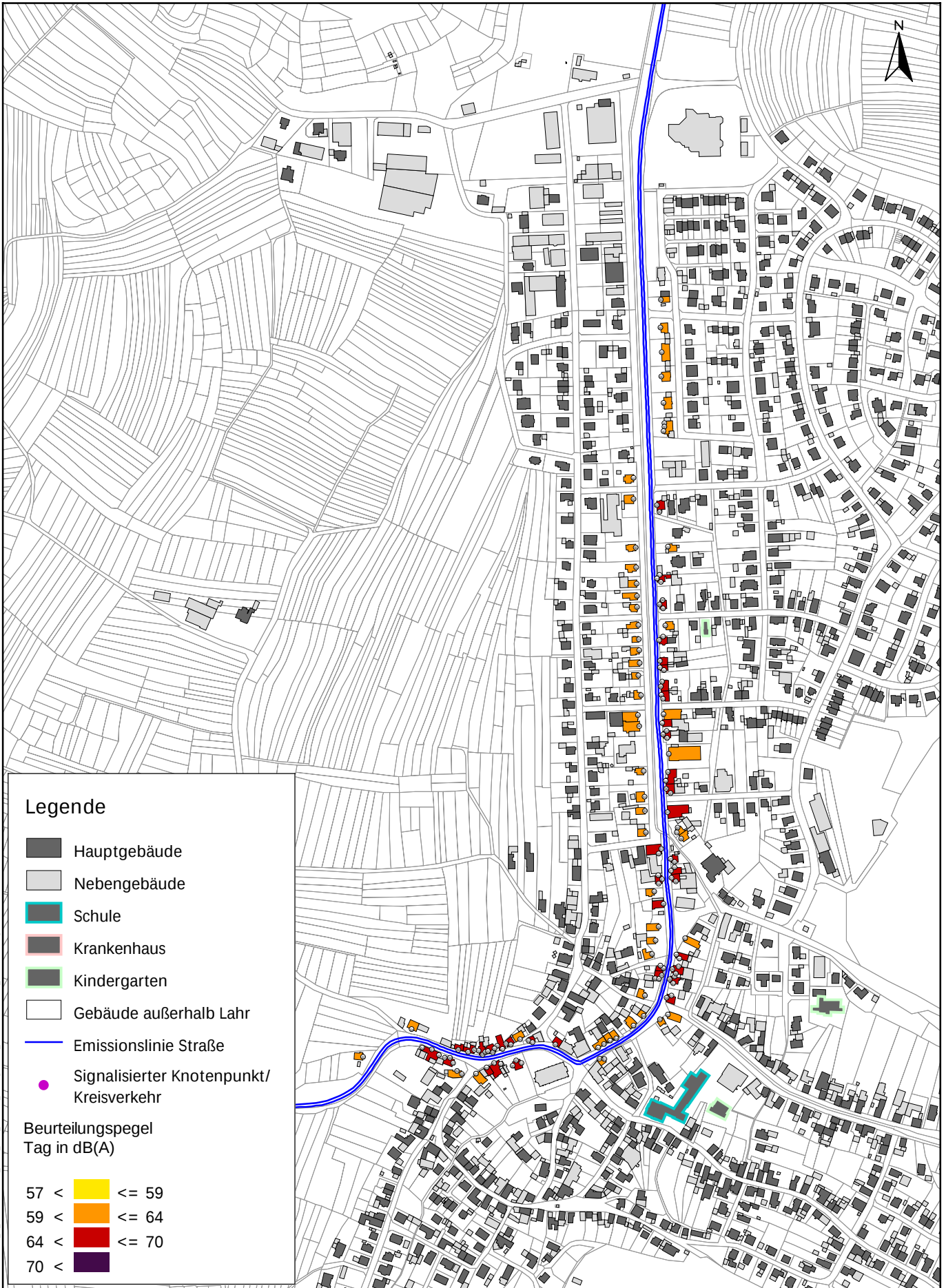


C:\Users\konopla\Fichtner GmbH & Co. KG\FWT_P_FWT0000251_Lahr_IV - 02_Ablage\500_PLANUNG\520_Bearbeitung\SP911_Lahr

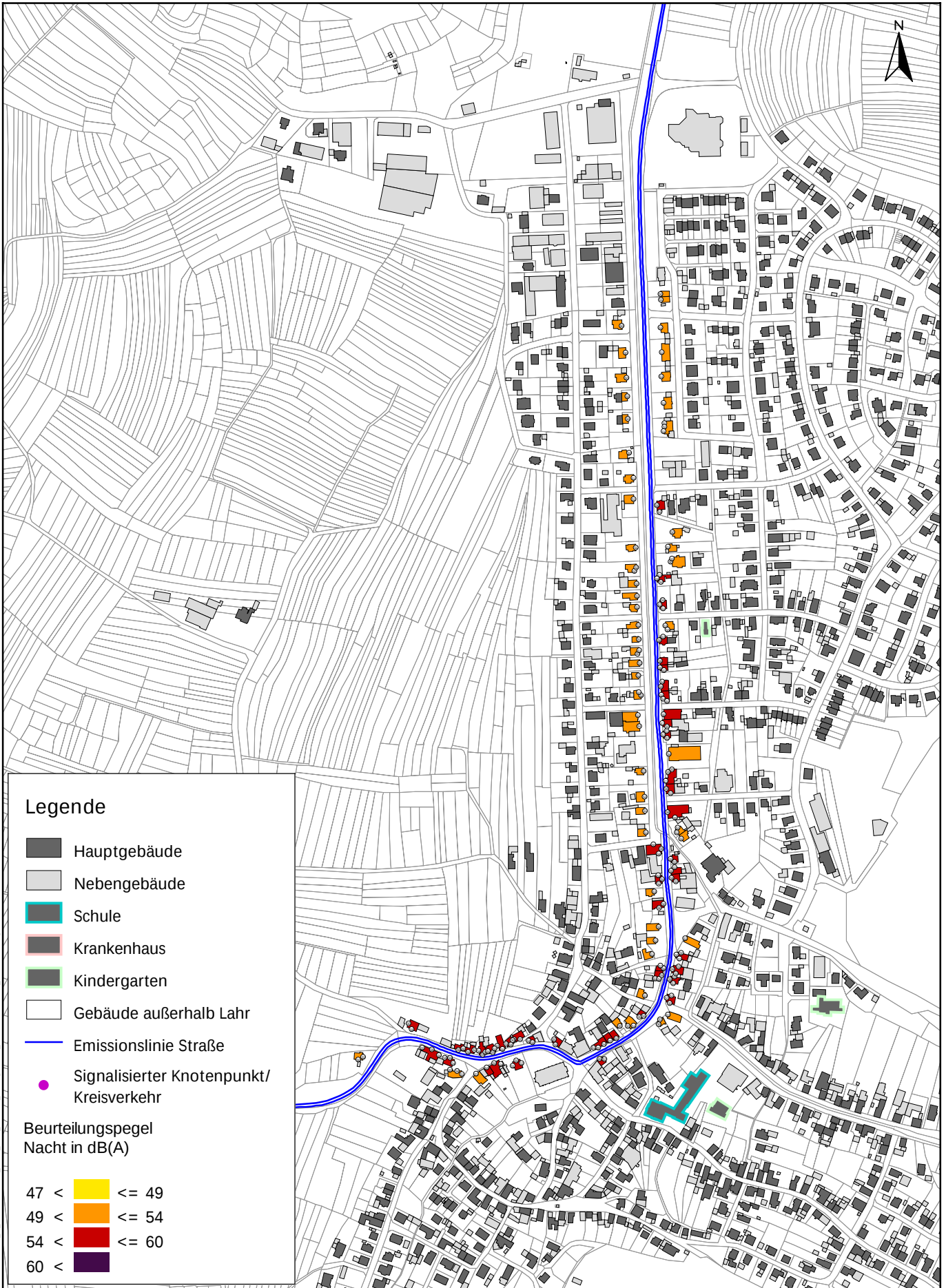
FICHTNER WATER & TRANSPORTATION Fichtner Water & Transportation GmbH Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de	Auftraggeber: Stadt Lahr	Proj.-Nr: FWT0000251	Anlage: 6.4
	Projektbez: Lärmaktionsplan	Datum: 09/2025	
	Planbez: Pegelminderungen Nacht, Hugsweier Maßnahme Tempo 30	Maßstab: 1 : 4500	



Anlage 7 Maßnahme 6: Tempo 30 in Sulz

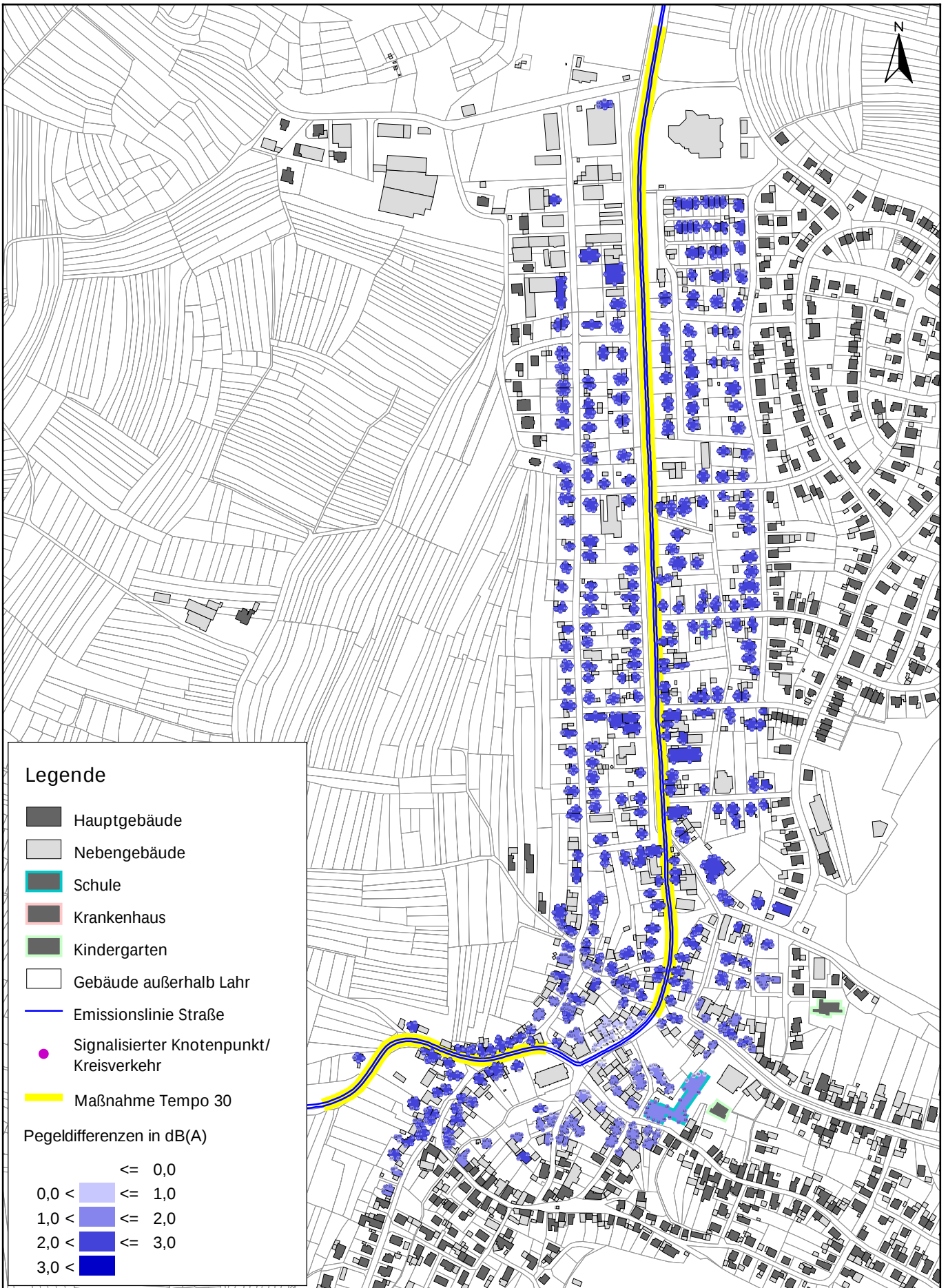


FICHTNER WATER & TRANSPORTATION Fichtner Water & Transportation GmbH Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de	Auftraggeber:	Stadt Lahr	Proj.-Nr:	FWT0000251	Anlage:
	Projektbez:	Lärmaktionsplan	Datum:	09/2025	7.1
	Planbez:	Maßnahmenbereich 6: Sulz Ausgangssituation Tag	Maßstab:	1 : 6500	

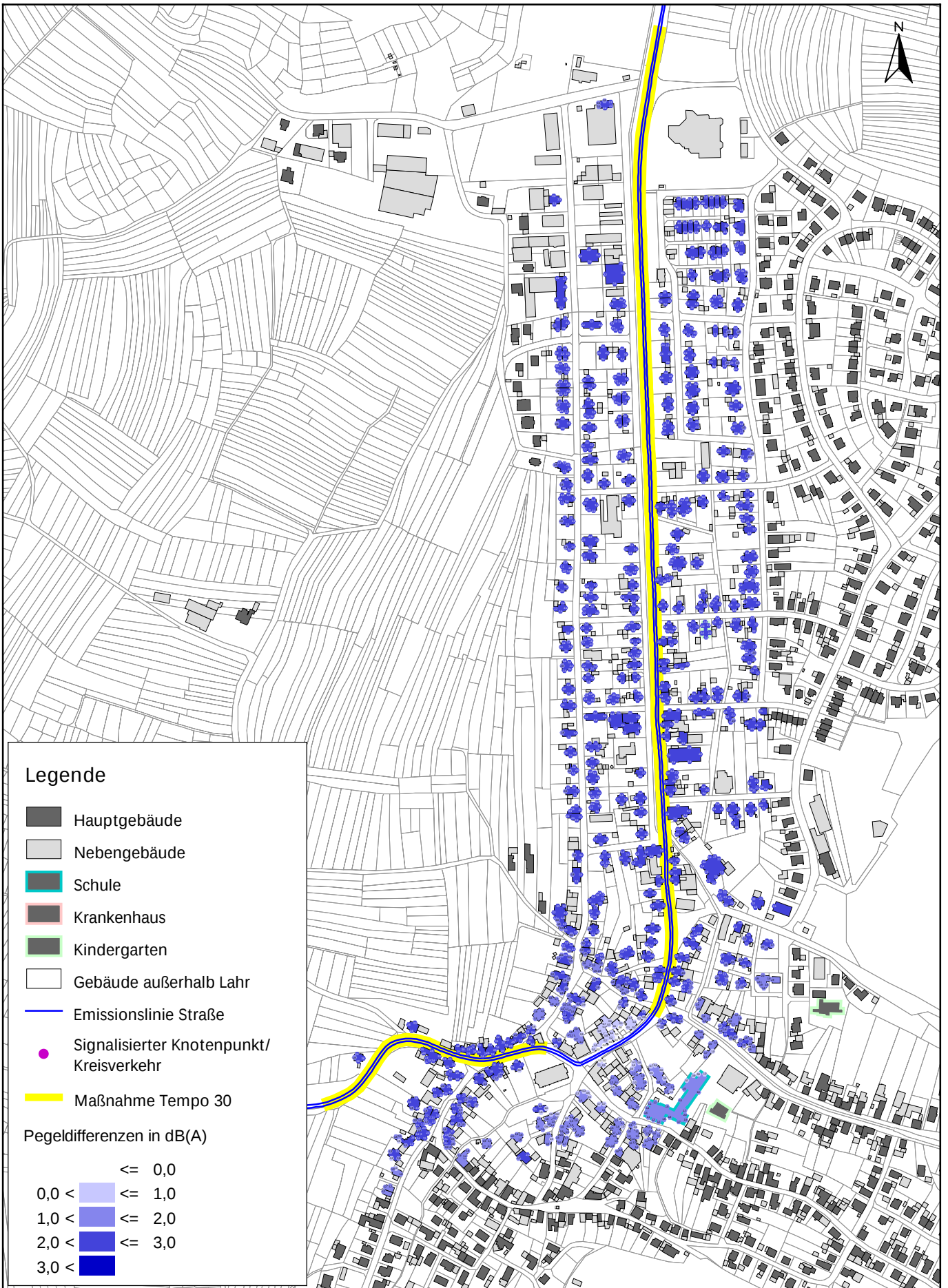


C:\Users\konopla\Fichtner GmbH & Co. KG\FWT_P_FWT0000251_Lahr_LAP_IV - 02_Ablage\500_PLANUNG\520_Bearbeitung\SP911_LAP_Lahr

FICHTNER WATER & TRANSPORTATION Fichtner Water & Transportation GmbH Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg +49-761-88505-0 - info@fwf.fichtner.de	Auftraggeber:	Stadt Lahr	Proj.-Nr:	FWT0000251	Anlage: 7.2
	Projektbez:	Lärmaktionsplan	Datum:	09/2025	
	Planbez:	Maßnahmenbereich 6: Sulz Ausgangssituation Nacht	Maßstab:	1 : 6500	



FICHTNER WATER & TRANSPORTATION Fichtner Water & Transportation GmbH Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de	Auftraggeber:	Stadt Lahr	Proj.-Nr:	FWT0000251	Anlage:
	Projektbez:	Lärmaktionsplan	Datum:	09/2025	7.3
	Planbez:	Pegelminderungen Tag, Sulz Maßnahme Tempo 30	Maßstab:	1 : 6500	



FICHTNER WATER & TRANSPORTATION Fichtner Water & Transportation GmbH Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de	Auftraggeber:	Stadt Lahr	Proj.-Nr:	FWT0000251	Anlage:
	Projektbez:	Lärmaktionsplan	Datum:	09/2025	7.4
	Planbez:	Pegelminderungen Nacht, Sulz Maßnahme Tempo 30	Maßstab:	1 : 6500	