

## Anlage 13 Baulicher Lärmschutz

**Leitlinie**    **Baulicher Lärmschutz**

**Ziel**    Minderung der Lärmimmissionen durch bauliche Maßnahmen

**Zeitraahmen**    je nach Einzelfall

**Kosten**    hoch

**Wirkung**    mittel - hoch



Bildquelle:  
Amt für Verkehrsmanagement Düsseldorf

**Beispiel Oberfläche lärmoptimierter Asphalt**



**Lärmschutzwand an der Wiesentalstraße**

**Beschreibung**

An Stellen, die trotz stadt- und verkehrsplanerischer Maßnahmen Lärm-schwerpunkte bleiben, sind aktive Lärmschutzmaßnahmen zu prüfen. Diese können aus Lärmschutzwänden oder -wällen oder im Straßenbau aus lärm-optimierten Fahrbahndeckschichten bestehen. Dabei wird der Verkehrslärm entweder bereits direkt am Emissionsort reduziert oder nahe des Emissionsortes auf dem Ausbreitungsweg abgeschirmt. Aktive Maßnahmen am Emissionsort sind passiven vorzuziehen, da somit auch Freiflächen und Außenwohnbereiche profitieren. Passiver Lärmschutz am belasteten Gebäude ist zudem nur bei geschlossenen Fenstern vollständig wirksam.

Im innerstädtischen Bereich sind aktive Lärmschutzmaßnahmen vor allem mit städtebaulichen Aspekten abzuwägen. Der Eingriff ins Stadtbild und die Trennwirkung durch eine Lärmschutzwand im städtischen Umfeld sind daher nur nach genauer Prüfung an besonderen Lärmschwerpunkten vertretbar. Zu einer möglichen Erhöhung und Verlängerung der Lärmschutzwände an der A 98 sollen zunächst Abstimmungen mit dem zuständigen Straßenbaulastträger stattfinden. Bei einem positiven Ergebnis kann eine Dimensionierung der Lärmschutzwände mit dem Ziel einer effektiven Lärminderung vorgenommen werden.

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

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

P:\612\2500-2549\2-2501\_LAP\_Lörrach\500\_Planung\500\_Anlagen\Anlagen-Correl-gesamt-220829-Son.cdr

<b>FICHTNER</b> WATER & TRANSPORTATION Fichtner Water & Transportation GmbH Linnéstraße 5 - 79110 Freiburg +49-761-88505-0 - info@fwt.fichtner.de	Auftraggeber:	<b>Stadt Lörrach</b>	Proj.-Nr.:	612-2501	Anlage
	Projektbez.:	<b>Lärmaktionsplan</b>	Datum:	08/2022	
	Planbez.:	Leitlinie: Baulicher Lärmschutz	Maßstab:		<b>13.1</b>

**Maßnahme** Einsatz lärmindernder Fahrbahndeckschichten

**Ziel** Minderung der Lärmemissionen des Straßenverkehrs

**Zeitraahmen** kurz- bis mittelfristig

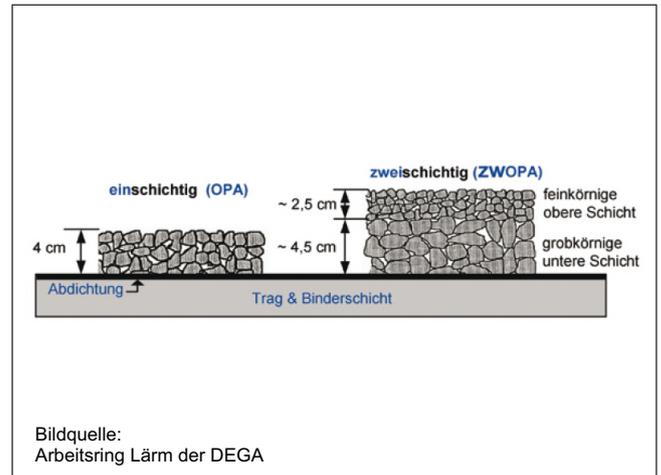
**Kosten** im Einzelfall zu prüfen

**Wirkung** mittel - hoch



Bildquelle:  
Amt für Verkehrsmanagement Düsseldorf

**Beispiel Oberfläche lärmoptimierter Asphalt**



Bildquelle:  
Arbeitsring Lärm der DEGA

**Offenporiger Asphalt - Deckenaufbau**

**Beschreibung** Lärmindernde Fahrbahndeckschichten werden bislang meist auf hochbelasteten Straßenabschnitten eingesetzt, auf denen der Verkehr relativ gleichmäßig mit Geschwindigkeiten > 50 km/h in der Nähe einer Wohnbebauung verläuft. Bei diesen handelt es sich dann in der Regel um offenporige Asphalte. Im innerstädtischen Bereich mit vielen Brems-, Beschleunigungs- und Abbiegevorgängen bei geringeren Geschwindigkeiten sind die häufig zur Lärminderung eingesetzten offenporigen Asphalte dagegen weniger wirksam und weisen eine stark eingeschränkte Haltbarkeit auf. Zudem sind sie im Unterhalt kostenintensiver.

In den letzten Jahren werden auch auf innerörtlichen Straßen (mit einer zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h) lärmoptimierte Fahrbahndeckschichten eingesetzt und auf ihre schalltechnische Wirkung sowie bautechnische Haltbarkeit hin überprüft. Auf der Basis der gewonnen Erkenntnisse sind im Einzelfall auch in Lörrach Lärminderungen durch den Einsatz einer geeigneten Fahrbahndeckschicht möglich. So können beispielsweise durch den Einsatz von lärmoptimiertem Asphalt (z.B. LOA 5D, sogenannter Düsseldorfer Asphalt, oder SMA LA) an Stelle von Splittmastixasphalten auf innerörtlichen Straßen merkliche Lärminderungen erzielt werden. Dabei sind gegebenenfalls erhöhte Kosten im Vergleich zur Standardbauweise zu bedenken.

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

Auftraggeber:	<b>Stadt Lörrach</b>	Proj.-Nr.:	612-2501	<b>Anlage</b>  <b>13.2</b>
Projektbez.:	<b>Lärmaktionsplan</b>	Datum:	08/2022	
Planbez.:	<b>Maßnahme: Lärmindernde Fahrbahndeckschichten</b>	Maßstab:		

**Maßnahme** Passiver Lärmschutz an lärmbelasteten Gebäuden

**Ziel** Minderung der Lärmbelastung in Gebäuden

**Zeitraahmen** mittelfristig

**Kosten** mittel

**Wirkung** mittel



**Lärmschwerpunkte in Lörrach**



**Beispiel eines Lärmschutzfensters**

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

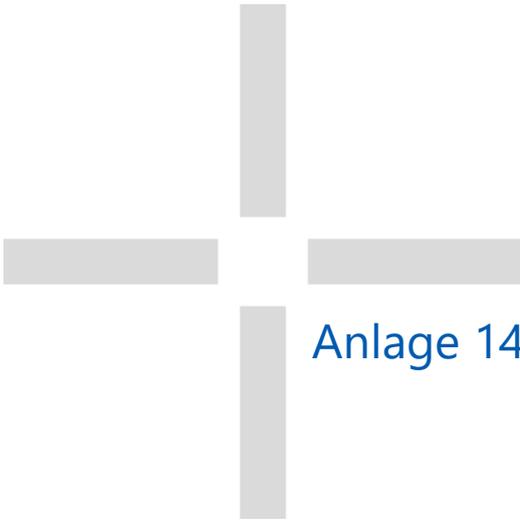
Da durch passive Lärmschutzmaßnahmen nur die Innenbereiche von Gebäuden ruhiger werden, ist Lärmschutz am Emissionsort grundsätzlich vorzuziehen. Dabei ist allerdings im Einzelfall eine Abwägung zwischen städtebaulichen Aspekten, den Kosten und der lärmindernden Wirkung aktiver oder passiver Lärmschutzmaßnahmen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

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

P:\612\2500-2549\2-2501\_LAP\_Lörrach\500\_Planung\500\_Anlagen\Anlagen-Correl-gesamt-220829-Son.cdr

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

Auftraggeber:	<b>Stadt Lörrach</b>	Proj.-Nr.:	612-2501	<b>Anlage</b>  <b>13.3</b>
Projektbez.:	<b>Lärmaktionsplan</b>	Datum:	08/2022	
Planbez.:	<b>Maßnahme: Passiver Lärmschutz</b>	Maßstab:		



## Anlage 14 Steuerung des Verkehrs

**Leitlinie** Steuerung des Verkehrs

**Ziel** Verlagerung, Bündelung und Dämpfung des Verkehrs

**Zeitraahmen** je nach Maßnahme

**Kosten** je nach Maßnahme

**Wirkung** gering - mittel



**Tempo-30 Bahnhofstraße**



**Tempo-30 Freiburger Straße**

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

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

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

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

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

P:\612\2500-2549\2-2501\_LAP\_Lörrach\500\_Planung\500\_Planung\500\_Anlagen\Anlagen-Correl-gesamt-220829-Son.cdr

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

Auftraggeber: **Stadt Lörrach**  
Projektbez.: **Lärmaktionsplan**  
Planbez.: **Leitlinie:  
Steuerung des Verkehrs**

Proj.-Nr.: **612-2501**  
Datum: **08/2022**  
Maßstab:

Anlage  
**14.1**

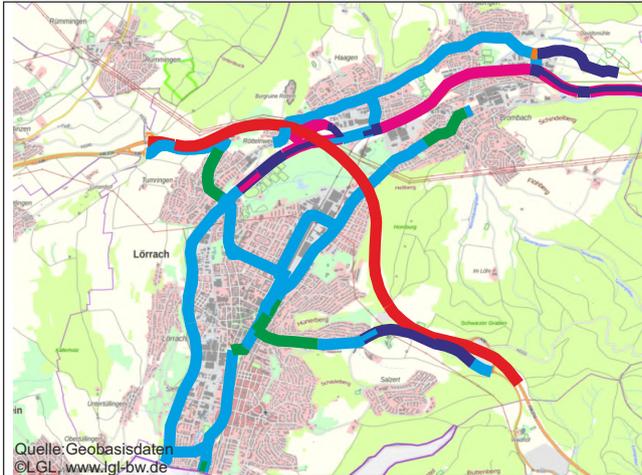
**Maßnahme** Temporeduzierung

**Ziel** Minderung der Lärmemissionen durch den Straßenverkehr

**Zeitraahmen** kurzfristig

**Kosten** je nach Maßnahme

**Wirkung** ca. 2,5 dB(A) im Umfeld der betroffenen Straßen



**Straßennetz Lörrach**



**Tempo 30-Anordnung aus Lärmschutzgründen**

**Beschreibung**

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

Für mehrere Straßenabschnitte werden Geschwindigkeitsreduzierungen empfohlen (z. B. Tumringer Straße/Grether Straße). Im gesamten Straßenverkehrsnetz sind einheitliche Regelungen sinnvoll, auch in Bezug auf bestehende Geschwindigkeitsbeschränkungen. So wird eine Nachvollziehbarkeit der Regelungen durch den Verkehrsteilnehmer erreicht.

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

Gemäß den Vorgaben des durch das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur herausgegebenen „Kooperationserlasses“ vom 29.10.2018, kann ab dem Erreichen der Grenzwerte der 16. BImSchV (59 dB(A) am Tag, 49 dB(A) in der Nacht in allgemeinen Wohngebieten bzw. 64 dB(A) am Tag, 54 dB(A) in der Nacht in Mischgebieten) von einer Gefahrenlage ausgegangen und somit eine Abwägung bezüglich der Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen (Geschwindigkeitsbeschränkungen, Durchfahrtsverbote etc.) vorgenommen werden. Diese Werte beziehen sich auf eine Berechnung nach den Vorgaben der RLS-90 (vgl. Kapitel 2.3, Anlage 6 und 7).

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

P:\612\2500-2549\2-2501\_LAP\_Lörrach\500\_PLANUNG\500\_Anlagen\Anlagen-Correl-gesamt-220829-Son.cdr

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

Auftraggeber:	<b>Stadt Lörrach</b>	Proj.-Nr.:	612-2501	<b>Anlage</b>  <b>14.2</b>
Projektbez.:	<b>Lärmaktionsplan</b>	Datum:	08/2022	
Planbez.:	<b>Maßnahme: Temporeduzierung</b>	Maßstab:		

**Maßnahme** Tempo 30 auf der Tumringer Straße / Gretherstraße (L 141)

**Ziel** Minderung der Lärmemissionen durch den Straßenverkehr

**Zeitraumen** kurzfristig

**Kosten** ca. 500 € pro Schild

**Wirkung** 2,5 dB(A) im Umfeld der Tumringer Straße / Gretherstraße



Bereich der Geschwindigkeitsbeschränkung



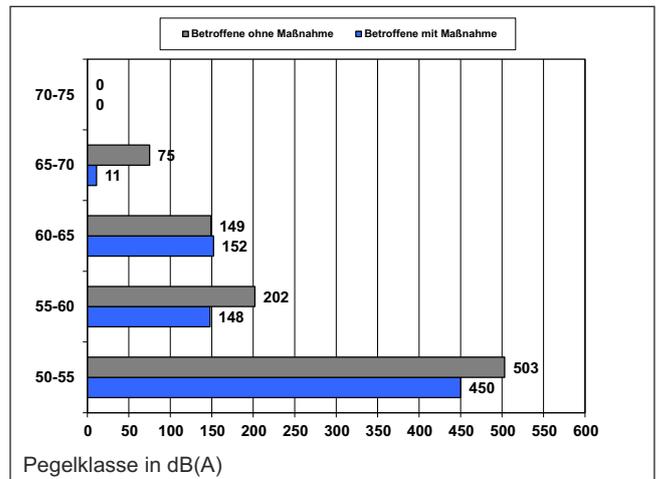
Tumringer Straße

**Beschreibung** Bei einer zeitlich durchgängigen Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der L 141 entlang dem oben dargestellten Abschnitt auf 30 km/h wird eine Minderung der Geräuschemissionen um 2,5 dB(A) erreicht. Dementsprechend sinken auch die Lärmbelastungen an den angrenzenden Gebäuden um 2,5 dB(A). Dies ist eine merkliche Minderung.

Die Betroffenen hoher Lärmpegel über 60 dB(A) am Tag können durch die Maßnahme von 224 auf 163 verringert werden.



Differenzlärmappe Tag



Lärmbetroffene am Tag ohne und mit Maßnahme

**Maßnahme** Ergänzung Tempo 30 auf der Wallbrunnstraße (L 141)

**Ziel** Minderung der Lärmemissionen durch den Straßenverkehr

**Zeitraahmen** kurzfristig

**Kosten** ca. 500 € pro Schild

**Wirkung** 2,3 dB(A) im Umfeld der Wallbrunnstraße



**Bereich der Geschwindigkeitsbeschränkung**



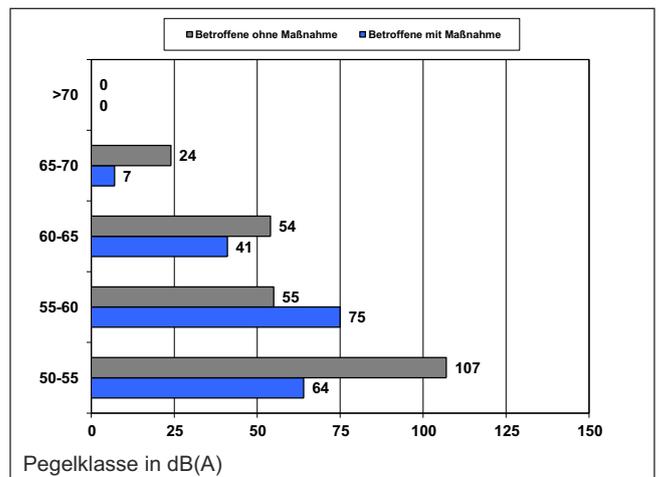
**Wallbrunnstraße**

**Beschreibung** Bei einer zeitlich durchgängigen Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Wallbrunnstraße entlang dem oben dargestellten Abschnitt auf 30 km/h wird eine Minderung der Geräuschemissionen um 2,3 dB(A) erreicht. Dementsprechend sinken auch die Lärmbelastungen an den angrenzenden Gebäuden merklich um 2,3 dB(A).

Die Betroffenen hoher Lärmpegel über 60 dB(A) am Tag können durch die Maßnahme von 78 auf 48 verringert werden.



**Differenzlärmappe Tag**



**Lärmbetroffene am Tag ohne und mit Maßnahme**

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

Auftraggeber: **Stadt Lörrach**  
Projektbez.: **Lärmaktionsplan**  
Planbez.: **Maßnahme:  
Tempo 30 Wallbrunnstraße**

Proj.-Nr.: **612-2501**  
Datum: **08/2022**  
Maßstab:

Anlage  
**14.4**

**Maßnahme** Tempo 30 auf dem Straßenzug Hauinger, Unterdorf-, Steinenstraße

**Ziel** Minderung der Lärmemissionen durch den Straßenverkehr

**Zeitraahmen** kurzfristig

**Kosten** ca. 500 € pro Schild

**Wirkung** 2,4 dB(A) im Umfeld Straßenzug Hauinger-, Unterdorf-, Steinenstraße



**Bereich der Geschwindigkeitsbeschränkung**

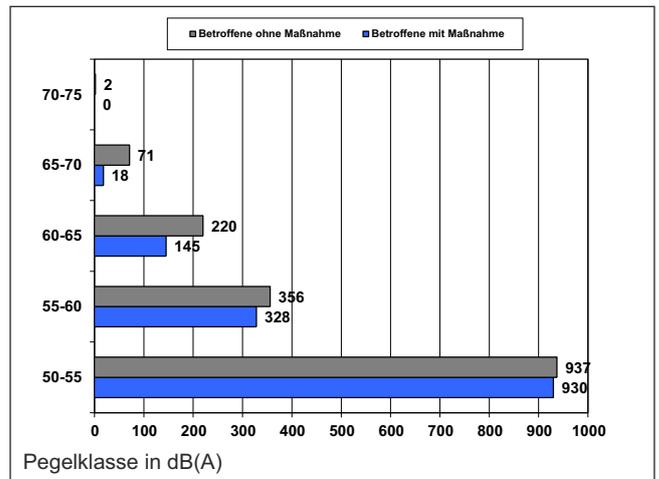


**Unterdorfstraße**

**Beschreibung** Bei einer zeitlich durchgängigen Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf dem Straßenzug Hauinger-, Unterdorf-, Steinenstraße entlang dem oben dargestellten Abschnitt auf 30 km/h wird eine Minderung der Geräuschemissionen um 2,4 dB(A) erreicht. Dementsprechend sinken auch die Lärmbelastungen an den angrenzenden Gebäuden merklich um 2,4 dB(A).



**Differenzlärmkarte Tag**



**Lärmbetroffene am Tag ohne und mit Maßnahme**

**FICHTNER**

WATER & TRANSPORTATION

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

Auftraggeber: **Stadt Lörrach**

Projektbez.: **Lärmaktionsplan**

Planbez.: **Maßnahme:  
Tempo 30 Hauinger/Unterdorf-/Steinenstr.**

Proj.-Nr.: **612-2501**

Datum: **08/2022**

Maßstab:

Anlage

**14.5**

**Maßnahme** Ergänzung Tempo 30 auf der Röttler Straße

**Ziel** Minderung der Lärmemissionen durch den Straßenverkehr

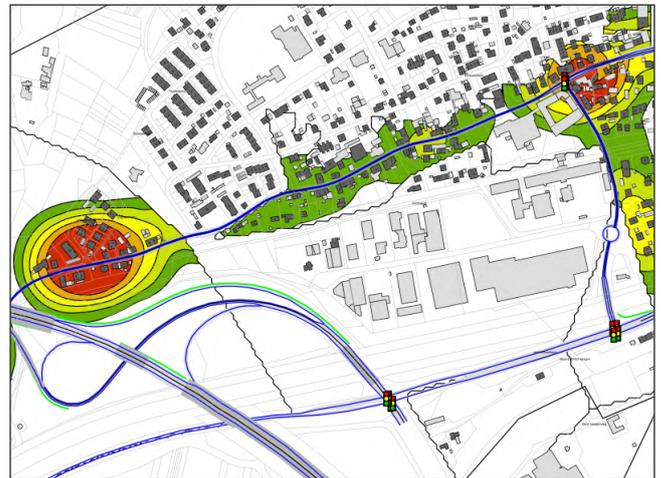
**Zeitraahmen** kurzfristig

**Kosten** ca. 500 € pro Schild

**Wirkung** 2,4 dB(A) im Umfeld der Röttler Straße



**Bereich der Geschwindigkeitsbeschränkung**



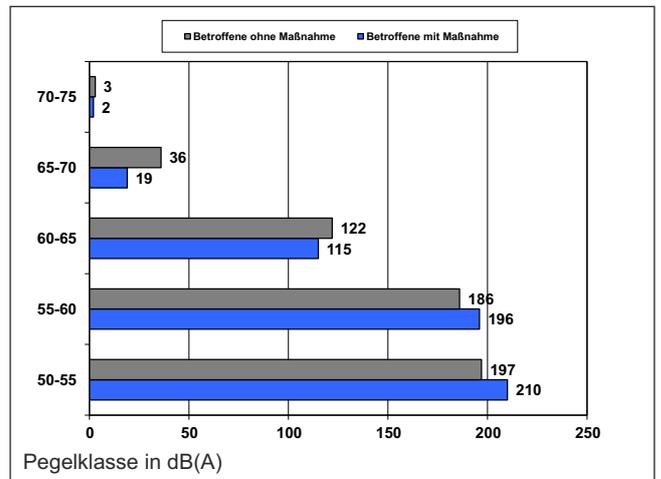
**Röttler Straße**

**Beschreibung** Bei einer zeitlich durchgängigen Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Röttler Straße entlang dem oben dargestellten Abschnitt auf 30 km/h wird eine Minderung der Geräuschemissionen um 2,4 dB(A) erreicht. Dementsprechend sinken auch die Lärmbelastungen an den angrenzenden Gebäuden merklich um 2,4 dB(A).

Die Betroffenen hoher Lärmpegel über 60 dB(A) am Tag können durch die Maßnahme von 161 auf 136 verringert werden.



**Differenzlärmappe Tag**



**Lärmbetroffene am Tag ohne und mit Maßnahme**

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

Auftraggeber: **Stadt Lörrach**  
Projektbez.: **Lärmaktionsplan**  
Planbez.: **Maßnahme:  
Tempo 30 Röttler Straße**

Proj.-Nr.: **612-2501**  
Datum: **08/2022**  
Maßstab:

Anlage  
**14.6**

**Maßnahme** Tempo 30 auf der Eisenbahnstraße (K 6344)

**Ziel** Minderung der Lärmemissionen durch den Straßenverkehr

**Zeitraahmen** kurzfristig

**Kosten** ca. 500 € pro Schild

**Wirkung** 2,3 dB(A) im Umfeld der Eisenbahnstraße



**Bereich der Geschwindigkeitsbeschränkung**



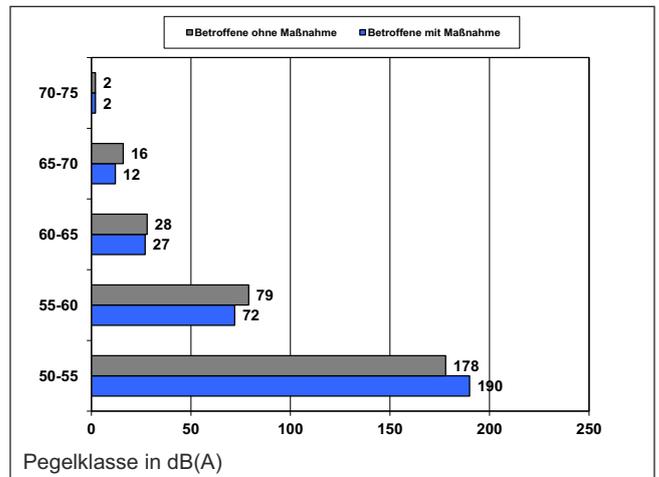
**Eisenbahnstraße**

**Beschreibung** Bei einer zeitlich durchgängigen Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Eisenbahnstraße entlang dem oben dargestellten Abschnitt auf 30 km/h wird eine Minderung der Geräuschemissionen um 2,3 dB(A) erreicht. Dementsprechend sinken auch die Lärmbelastungen an den angrenzenden Gebäuden merklich um 2,3 dB(A).

Die Betroffenen hoher Lärmpegel über 60 dB(A) am Tag können durch die Maßnahme von 46 auf 41 verringert werden.



**Differenzlärmkarte Tag**



**Lärmbetroffene am Tag ohne und mit Maßnahme**

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

Auftraggeber: **Stadt Lörrach**  
Projektbez.: **Lärmaktionsplan**  
Planbez.: **Maßnahme:  
Tempo 30 Eisenbahnstraße**

Proj.-Nr.: **612-2501**  
Datum: **08/2022**  
Maßstab:

Anlage  
**14.7**

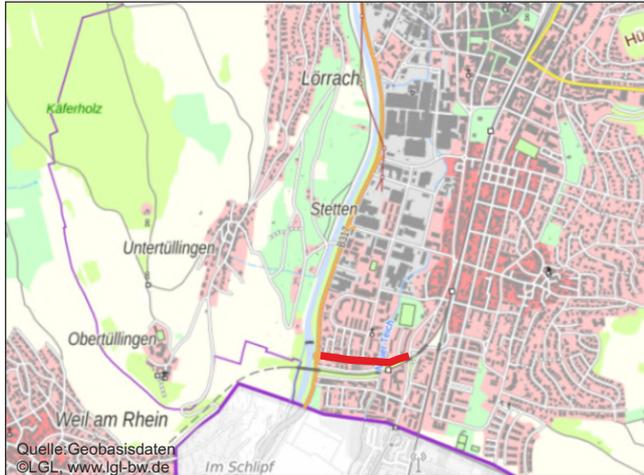
**Maßnahme** Tempo 30 auf der Dammstraße

**Ziel** Minderung der Lärmemissionen durch den Straßenverkehr

**Zeitraumen** kurzfristig

**Kosten** ca. 500 € pro Schild

**Wirkung** 2,4 dB(A) im Umfeld der Dammstraße



Bereich der Geschwindigkeitsbeschränkung



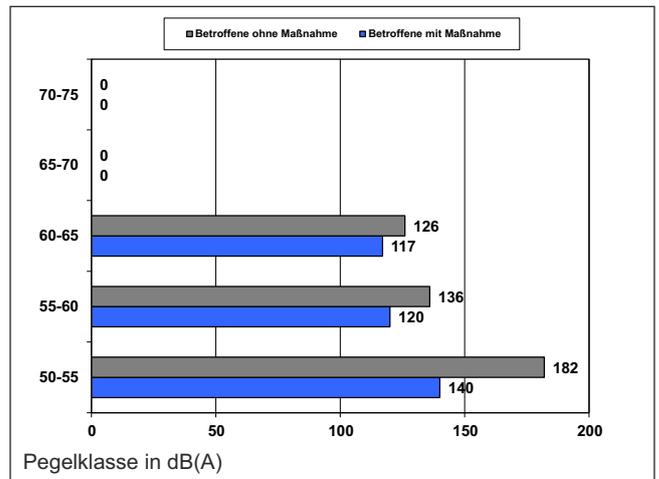
Dammstraße

**Beschreibung** Bei einer zeitlich durchgängigen Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Dammstraße entlang dem oben dargestellten Abschnitt auf 30 km/h wird eine Minderung der Geräuschemissionen um 2,4 dB(A) erreicht. Dementsprechend sinken auch die Lärmbelastungen an den angrenzenden Gebäuden merklich um 2,4 dB(A).

Die Betroffenen hoher Lärmpegel über 60 dB(A) am Tag können durch die Maßnahme von 119 auf 75 verringert werden.



Differenzlärmappe Tag



Lärmbetroffene am Tag ohne und mit Maßnahme

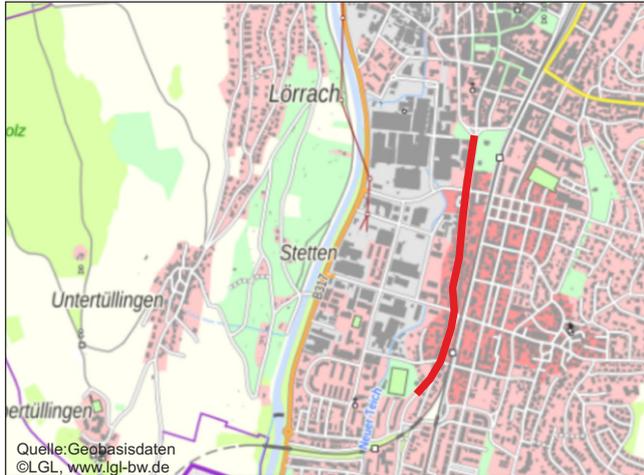
**Maßnahme** Tempo 30 auf der Basler Straße

**Ziel** Minderung der Lärmemissionen durch den Straßenverkehr

**Zeitraahmen** kurzfristig

**Kosten** ca. 500 € pro Schild

**Wirkung** 2,4 dB(A) im Umfeld der Basler Straße



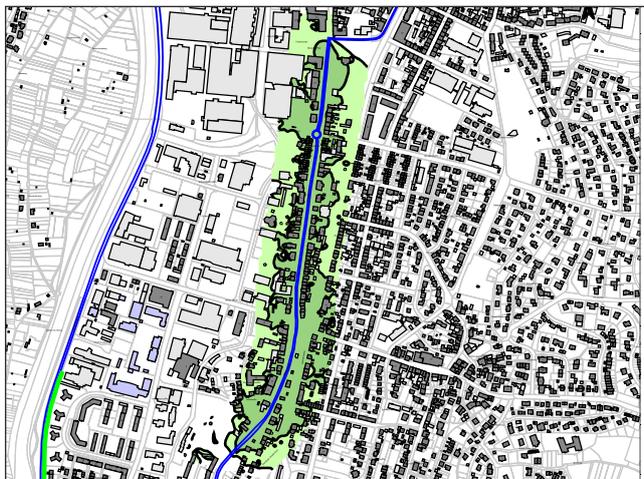
**Bereich der Geschwindigkeitsbeschränkung**



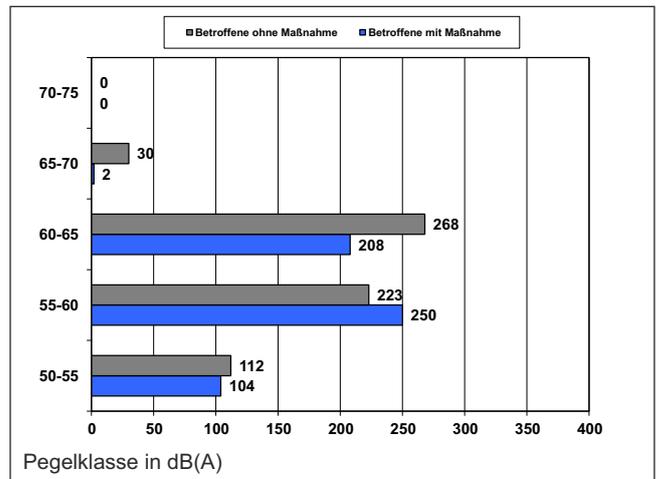
**Basler Straße**

**Beschreibung** Bei einer zeitlich durchgängigen Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Basler Str. entlang dem oben dargestellten Abschnitt auf 30 km/h wird eine Minderung der Geräuschemissionen um 2,4 dB(A) erreicht. Dementsprechend sinken auch die Lärmbelastungen an den angrenzenden Gebäuden merklich um 2,4 dB(A).

Die Betroffenen hoher Lärmpegel über 60 dB(A) am Tag können durch die Maßnahme von 298 auf 210 verringert werden.



**Differenzlärmkarte Tag**



**Lärmbetroffene am Tag ohne und mit Maßnahme**

**Maßnahme** Ergänzung Tempo 30 auf der Lörracher Straße

**Ziel** Minderung der Lärmemissionen durch den Straßenverkehr

**Zeitraahmen** kurzfristig

**Kosten** ca. 500 € pro Schild

**Wirkung** 2,4 dB(A) im Umfeld der Lörracher Straße



**Bereich der Geschwindigkeitsbeschränkung**



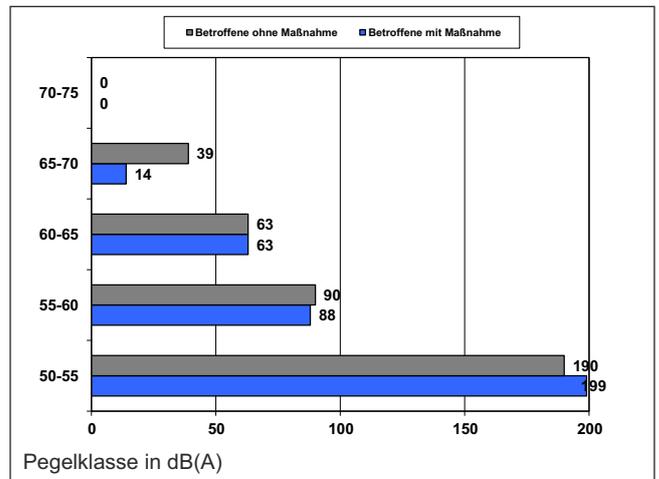
**Lörracher Straße**

**Beschreibung** Bei einer zeitlich durchgängigen Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Lörracher Straße entlang dem oben dargestellten Abschnitt auf 30 km/h wird eine Minderung der Geräuschemissionen um 2,4 dB(A) erreicht. Dementsprechend sinken auch die Lärmbelastungen an den angrenzenden Gebäuden merklich um 2,4 dB(A).

Die Betroffenen hoher Lärmpegel über 60 dB(A) am Tag können durch die Maßnahme von 102 auf 77 verringert werden.



**Differenzlärmappe Tag**



**Lärmbetroffene am Tag ohne und mit Maßnahme**

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

Auftraggeber: **Stadt Lörrach**  
Projektbez.: **Lärmaktionsplan**  
Planbez.: **Maßnahme:  
Tempo 30 Lörracher Straße**

Proj.-Nr.: **612-2501**  
Datum: **08/2022**  
Maßstab:

Anlage  
**14.10**

**Maßnahme** Tempo 30 auf der Brombacher Straße Nord

**Ziel** Minderung der Lärmemissionen durch den Straßenverkehr

**Zeitraahmen** kurzfristig

**Kosten** ca. 500 € pro Schild

**Wirkung** 2,4 dB(A) im Umfeld der Brombacher Straße Nord



**Bereich der Geschwindigkeitsbeschränkung**



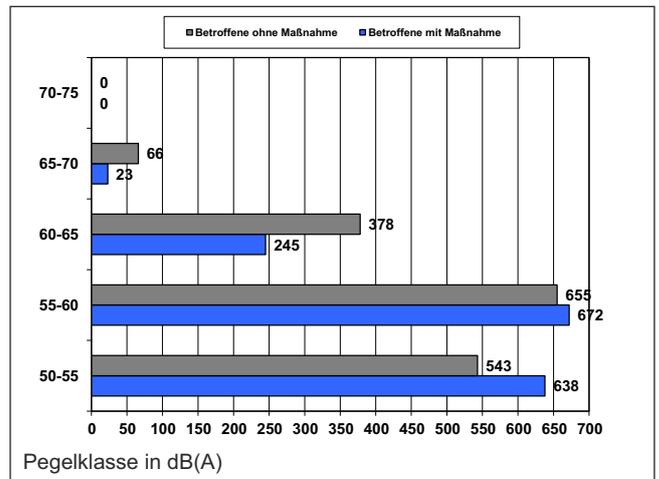
**Brombacher Straße Nord**

**Beschreibung** Bei einer zeitlich durchgängigen Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Brombacher Straße Nord entlang dem oben dargestellten Abschnitt auf 30 km/h wird eine Minderung der Geräuschemissionen um 2,4 dB(A) erreicht. Dementsprechend sinken auch die Lärmbelastungen an den angrenzenden Gebäuden merklich um 2,4 dB(A).

Die Betroffenen hoher Lärmpegel über 60 dB(A) am Tag können durch die Maßnahme von 444 auf 268 verringert werden.



**Differenzlärmappe Tag**



**Lärmbetroffene am Tag ohne und mit Maßnahme**

**Maßnahme** Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen und -anzeigen

**Ziel** Minderung der Lärmemissionen durch den Straßenverkehr

**Zeitraahmen** kurzfristig

**Kosten** je nach Art der Überwachung

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



**Stationäre Geschwindigkeitsüberwachung**



**Beispiel: Geschwindigkeitsanzeige**

**Beschreibung**

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

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

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

P:\612\2500-2549\2-2501\_LAP\_Lörrach\500\_Planung\500\_Anlagen\Anlagen-Correl-gesamt-220829-Son.cdr

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

Auftraggeber:	<b>Stadt Lörrach</b>	Proj.-Nr.:	612-2501	<b>Anlage</b>  <b>14.12</b>
Projektbez.:	<b>Lärmaktionsplan</b>	Datum:	08/2022	
Planbez.:	<b>Maßnahme: Geschwindigkeitskontrollen und -anzeigen</b>	Maßstab:		