Anlage 15 Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange zum förmlichen Beteiligungsverfahren Lärmaktionsplan 3.Generation

Nr.	Betroffene Straße	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
1	allgemein	**Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr Abteilung Infrastruktur - Referat Infra I 3 - Hoheitliche Aufgaben**	03.11.2022	durch die oben genannte und in den Unterlagen näher beschriebene Planung werden Belange der Bundeswehr nicht berührt. Vorbehaltlich einer gleichbleibenden Sach- und Rechtslage bestehen zu der Planung seitens der Bundeswehr als Träger öffentlicher Belange keine Einwände.	Wird zur Kenntnis genommen
2	allgemein	**Fachbereich Bürgerservice und öffentliche Sicherheit Team Gemeindevollzugsdienst**	07.12.2022	wie gewünscht nehme ich Stellung zum Lärmaktionsplan 3. Stufe der Stadt Lörrach. Sowohl der Gemeindevollzugsdienst, als auch das Messteam der Stadt Lörrach stimmen der Einführung des Tempo 30 Limits in den geplanten Straßen zu. Nach der Einführung der Tempo 30 Limits, hat das Messteam die Aufgabe, die Einhaltung, sofern die Gegebenheiten für eine Messung vor Ort vorhanden sind, mittels Geschwindigkeitskontrollen zu überwachen. Bei Fragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.	Wird zur Kenntnis genommen
3	allgemein	**Team Fachbereich Bürgerservice und öffentliche Sicherheit Team Feuerwehr**	15.11.2022	Mit E-Mail vom 31. Oktober 2022 fordern Sie die Feuerwehr (1350) auf eine Stellungnahme zum Lärmaktionsplan 2022 abzugeben. Zum dem Lärmaktionsplan 2022 nehmen wir wie folgt Stellung: Die Arbeit der Feuerwehr Lörrach ist von den	Wird zur Kenntnis genommen Kurze Eintreffzeiten der Einsatzkräfte der Feuerwehr sind selbstverständlich ein wichtiger Gesichtspunkt in der Abwägung der Maßnahmen. Dabei wird beachtet, dass eine Überschreitung der zulässigen

Nr.	Betroffene Straße	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
				neuen Lärmaktionsplan dahingehend betroffen, dass in verschiedenen Bereichen des Stadtgebietes Lörrach eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h erfolgen soll. Nach einer Alarmierung sind die ehrenamtlichen Einsatzkräfte gesetzlich dazu verpflichtet sich unverzüglich zum Dienst einzufinden (§ 14 Abs. 1 Nr. 2 Feuerwehr Baden-Württemberg). Entsprechend den geltenden Regelungen der "Hinweis zur Leistungsfähigkeit einer Feuerwehr" sollten dies innerhalb von spätestens 5 Minuten nach einer Alarmierung der Fall sein. Innerhalb von weiteren 5 Minuten soll das Eintreffen der Einsatzkräfte von deren jeweiliger Unterkunft am Einsatzort erfolgen. Somit sind die gesetzlichen Eintreffzeiten nach einer Alarmierung auf 10 Minuten festgelegt. Wir können von unserer Dienststelle derzeit nicht beurteilen, in wie weit sich die Eintreffzeiten der ehrenamtlichen Feuerwehrangehörigen - die mehrheitlich mit dem Kraftfahrzeug aus dem Stadtgebiet Lörrach unterwegs sind - an ihren jeweiligen Feuerwehrstandorten durch die geplanten Maßnahmen auswirken. Wir gehen davon aus, dass die im Feuerwehrbedarfsplan 2020-2023 (Gemeinderatsvorlage 212/2019) berechneten Zeiten zukünftig nicht mehr gehalten werden können. Ob sich dies ek-	Höchstgeschwindigkeit bei der Anfahrt nicht ohne Weiteres angenommen werden kann. Demgegenüber stehen die gesundheitlichen Auswirkungen des Lärms auf die Bevölkerung. Dieser Zielkonflikt ist im Einzelfall zu bewerten. Da gerade im innerstädtischen Bereich die reale Fahrzeitverlängerung deutlich unter dem theoretischen Unterschied einer konstanten Fahrt bei Tempo 30 statt 50. Untersuchungen aus der Schweiz und auch des deutschen Umweltbundesamtes zeigen eine Bandbreite der Fahrzeitverlängerung von 0 bis 4 Sekunden je 100 m. Aufgrund dieser moderaten Verlängerung der Fahrzeiten werden die Maßnahmen über den Lärmaktionsplan weiterverfolgt. Sollten sich in der Folge spürbare Verlängerungen zeigen, die auch die Eintreffzeiten der Einsatzkräfte der Feuerwehr relevant beeinträchtigen, werden Maßnahmen zur Beschleunigung des Verkehrsablaufs für kritische Straßenabschnitte zu untersuchen sein. Eine Prognose des Verkehrsablaufs vorab wäre mit sehr großem Aufwand verbunden und dennoch mit Unsicherheiten behaftet, sodass diese Option nicht verfolgt wird.

Nr.	Betroffene Straße	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
				latant auf die im Feuerwehrbedarfsplan festgelegte Zielerreichungsquote auswirkt, kann derzeit nicht beurteilt werden. Dies müssen Erfahrungswerte zeigen. Sofern von Seiten der Stadtspitze bzw. den politischen Gremien hierzu eine genauere Auskunft erforderlich ist, ist eine entsprechende Computersimulation (die die neuen Rahmenbedingungen in Hinblick auf die Arbeit der Feuerwehr beinhaltet) durch Ihre Dienststelle bei einer Fachfirma zu beauftragen. Von Seiten der Feuerwehr kann der Umsetzung des Lärmaktionsplanes, trotz der oben beschriebenen Bedenken, im Rahmen der Verhältnismäßigkeit vorerst zugestimmt werden.	
4	allgemein	**Industrie- und Handelskammer Hochrein-Bodensee**	14.11.2022	Wir haben zu dem Vorhaben keine Bedenken oder Anregungen. Wir bitten dennoch um Beteiligung am weiteren Verfahren	Wird zur Kenntnis genommen
5	allgemein	**bnNetze GmbH**	18.11.2022	Anbei erhalten sie unsere Stellungnahme zu o.g. Verfahren. Ihr Schreiben vom 02.November 2022 haben wir erhalten. Nach eingehender Prüfung der vorgelegten Pläne und schriftlichen Unterlagen teilen wir Ihnen mit, dass seitens der bnNetze GmbH derzeit keine Einwände bezüglich des Lärmaktionsplanes, 3. Stufe bestehen. Für Rückfragen steht Ihnen Frau ...(Tel...) gerne zur Verfügung).	Wird zur Kenntnis genommen
6	allgemein	**Deutsche Bahn**	28.11.2022	die Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, als von	Wird zur Kenntnis genommen

Nr.	Betroffene Straße	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
		AG / DB Immobilien		der DB Netz AG bevollmächtigtes Unternehmen, übersendet Ihnen hiermit folgende Gesamtstellungnahme als Träger öffentlicher Belange und aller Unternehmensbereiche zum o.g. Verfahren. Gegen die Lärmaktionsplanung der Stadt Lörrach, die sich ausschließlich auf den Straßenverkehr bezieht, haben wir keine Einwände. Durch Lörrach verläuft die Hauptbahnstrecke 4400 Basel Bad Bf - Zell (Wiesental) und die Nebenbahnstrecke 4410 Weil am Rhein - Lörrach Hbf. Bei beiden Strecken handelt es sich um planfestgestellte Strecken des Bundes. Seit dem 01. Januar 2015 ist das Eisenbahn-Bundesamt /EBA) für die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplanes für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit zuständig. Daher enthält der Lärmaktionsplan der Stadt Lörrach keine Maßnahmen für den Schienenverkehr. In Ihrem Lärmaktionsplan wird mehrfach auch auf die positive Wirkung des ÖPNV zur Lärmreduzierung hingewiesen. Je mehr Autofahrer die Bahn nutzen, umso weniger lärmintensiven Kraftfahrzeugverkehr gibt es in der Stadt. Unter diesen Aspekten erbringt die umweltfreundliche Bahn für Lörrach zusätzlich auch wichtige Beiträge zur Luftreinhaltung und zum Klimaschutz.	

Nr.	Betroffene Straße	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
7	allgemein	**Regierungspräsi-dium Freiburg Stabstelle für grenzüberschrei-tende Zusam-menarbeit**	23.11.2022	anbei senden wir Ihnen die Stellungnahme des Kantons Basel Stadt z.w.V.	Wird zur Kenntnis genommen
8	allgemein	**Soziales und Um-welt des Kantons Basel-Stadt Amt für Umwelt und Energie Abtei-lung**	23.11.2022	Gerne mache ich Ihnen die Rückmeldung, dass der Kanton Basel-Stadt keine Anmerkungen zum Vorhaben hat. Die Gemeinde Riehen wird sich allenfalls noch direkt an Sie wenden. Besten Dank für die Kenntnisnahme.	Wird zur Kenntnis genommen
9	allgemein	**Vodafone West GmbH**	28.11.2022	vielen Dank für die Informationen. Gegen die o. a. Planung haben wir keine Einwände. Für Rück-fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung. Bitte geben Sie dabei immer unsere obenste-hende Vorgangsnummer an. Bitte beachten Sie: Bei einer Stellungnahme, z.B. wegen Umverle-gung, Mitverlegung, Baufeldfreimachung, etc. oder eine Koordinierung/Abstimmung zum wei-teren Vorgehen, dass die verschiedenen Voda-fone-Gesellschaften trotz der Fusion hier noch separat Stellung nehmen. Demnach gelten wei-terhin die bisherigen Kommunikationswege. Wir bitten dies für die nächsten Monate zu bedenken und zu entschul-digen.	Wird zur Kenntnis genommen
10	allgemein	**Fachbereich 2400 Tiefbau**	30.11.2022	der Fachbereich Tiefbau nimmt in der Funktion	Wird zur Kenntnis genommen.

Nr.	Betroffene Straße	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
				als Untere Straßenverkehrsbehörde zu den geplanten straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen/ Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h Stellung. Die Stellungnahme dient gleichzeitig der Abstimmung der Maßnahmen mit dem Regierungspräsidium Freiburg als höhere Straßenverkehrsbehörde. Allgemeines: Im Rahmen des Lärmaktionsplanes wurden neben den klassifizierten Straßen und Hauptverkehrsstraßen auch Gemeindestraßen und lärmrelevante Straßen mit weniger als 8.200 Fahrzeugen pro 24 Stunden geprüft. Bei Straßen mit über 8.200 Kfz/24h entfaltet sich eine Bindungswirkung bei verkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen. Wenn Straßen weniger als die genannten Verkehrswege aufweisen, so ist dennoch auf die gebotene „besondere Würdigung der Ausführungen des Lärmaktionsplans“ (Ergänzungen zum Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung vom 29.10.2018, Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, 13.10.2021) hinzuweisen. Es wurden insgesamt neun Lärmschwerpunkte im Stadtgebiet Lörrach ermittelt, bei denen die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschritten und hohe Lärmbetroffenheiten vorhanden sind. Somit ist eine Gefahrenlage im	Die umfassende Beschäftigung des Fachbereichs zur Prüfung der Umsetzbarkeit der im Lärmaktionsplan enthaltenen Maßnahmen wird sehr begrüßt. Die Bestätigung dieser Umsetzbarkeit zeigt auf, dass die Maßnahmenempfehlungen des Lärmaktionsplan ein sinnvoller und wichtiger Schritt zur Minderung der Lärmauswirkungen auf das Umfeld werden können.

Nr.	Betroffene Straße	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
				Sinn von § 45 Absatz 9 Satz 3 StVO gegeben. Für diese Bereiche wird eine Geschwindigkeits-beschränkung auf 30 km/h vorgeschlagen. Die Lärmbetroffenen über Beurteilungspegeln, ab denen die Tatbestandsvoraussetzung einer Gefahrenlage erfüllt ist, also über den Grenz-werten der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV), haben einen Anspruch auf eine er-messensfehlerfreie Entscheidung über eine ver-kehrsbeschränkende Maßnahme. Die in den Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maß-nahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) genannten Krite-rien zur Festlegung der Maßnahmen sind in den Abwägungsprozess einzubeziehen. Relevante Gesichtspunkte sind unter anderem die Bewer-tung von Verdrängungseffekten, die Belange des fließenden Verkehrs, Auswirkungen auf den ÖPV, Auswirkungen auf den Fuß- und Radver-kehr, anstehende Maßnahmen zur Lärmmin-derung, mildere Mittel wie eine geänderte Ver-kehrsführung usw. Bei einer Überschreitung der Schwellenwerte 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts um 3dB(A) geht das Schutzbedürfnis der Wohnbevölkerung den Belangen des Verkehrs regelmäßig vor, sofern andere Schutzziele nicht entgegenstehen. Auch unterhalb der genannten Werte können stra-ßenverkehrsrechtliche Maßnahmen festgelegt werden, wenn der Lärm Beeinträchtigungen mit	

Nr.	Betroffene Straße	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
				sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden muss und somit den Anwohnern zugemutet werden kann. Bei der Ermessungsausübung im Rahmen der Lärmaktionsplanung ist besonders zu berücksichtigen, dass nach der Lärmwirkungsforschung Werte ab 65dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht im gesundheitskritischen Bereich liegen. Maßgebend für die Ermessensausübung einer verkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahme bleiben jedoch die Bereiche ab Überschreitung der Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Hierbei ist ergänzend zu erwähnen, dass der planenden Kommune ein Beurteilungsspielraum bei der Ausfüllung des Gefahrenbegriffs gemäß § 45 StVO zusteht. (nach Geulen & Klinger Rechtsanwälte: Rechtliche Möglichkeiten der Anordnung von innerörtlichem Tempo 30, 18.05.2022). Zu den ermittelten Lärmschwerpunkten im Einzelnen: 1. Straßenzug Grether-/Tumringer Straße (Erläuterungsbericht Ziffer 7.3)	
	Grether- / Tumringer Straße			Die Lärmwerte sind am Tag und in der Nacht durchgehend im gesundheitskritischen Bereich.	

Nr.	Betroffene Straße	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
				Eine relevante Fahrtzeitverlängerung dürfte zumindest tagsüber aufgrund der Rückstaus im Berufsverkehr an den Ampelanlagen B317/Tumringer Straße bzw. an der Grether-/Schwarzwald-Milkastraße, durch die Fahrbahnbushaltestellen sowie den fünf Fußgängerampeln und –überwege im Zuge der Strecke nicht gegeben sein. Eine Verlagerung des Verkehrs von der Freiburger-/Tumringer Straße auf die Achse A98 Lörrach Mitte – Querspange Beim Hasenloch – Brombacher Straße wäre wünschenswert. Die Brombacher Straße ist jedoch ebenfalls als Lärmschwerpunkt identifiziert. Auf der Route A98 Lörrach Mitte – Querspange Beim Hasenloch – Brombacher Straße liegen insgesamt aber weniger Lärmbetroffenheiten vor als auf der zuvor genannten Route. Da auch ohne die möglichen Verlagerungen bereits hohe Lärmbelastungen in der Brombacher Straße vorliegen, ist auch für die Brombacher Straße eine Geschwindigkeitsbeschränkung vorgesehen. Durch die hohen Betroffenheiten entlang des Straßenzuges Freiburger-/ Tumringer Straße könnte eine deutliche Entlastung für eine Vielzahl der Anwohner erreicht werden. Die Geschwindigkeitsbeschränkung wird daher befürwortet und könnte umgesetzt werden.	

Nr.	Betroffene Straße	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
	Wallbrunn-straße			2. Wallbrunnstraße (L141) Hier ist die Ausweitung der bereits bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkung zwischen Belchenstraße und Scherrbrunnenweg in Richtung Osten bis zum Ortsausgang vorgesehen. Die Lärmwerte liegen tagsüber bis Haus 100a und nachts bis Haus 108 im gesundheitskritischen Bereich. Die Lärmbetroffenheit im Bereich über dem Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV ist aber bis zum Ortsausgang hoch. Die Fahrtzeitverlängerung durch die Erweiterung bis zum Ortsausgang ist gering. Eine Verlagerung des Verkehrs ist daher und aufgrund fehlender Parallelstraßen nicht zu erwarten. Eine Umfahrung des Stadtgebietes für den Verkehr auf der A98 bzw. aus Richtung Rheinfelden/B 316 über die A98 – Anschlussstelle Lörrach-Mitte wäre wünschenswert. Weiterhin zu beachten ist, dass die Wallbrunnstraße Bedarfsumleitungsstrecke (U 24) für den Abschnitt der A98 zwischen den Anschlussstellen Lörrach-Ost und Lörrach-Mitte ist, und sich das Verkehrsaufkommen auf der Achse im Bedarfsfall um ein Vielfaches erhöht. Die Belastung trifft alle Anwohner bis zum Ortsende. Das Ortsschild befindet sich 95 m von der Haus	

Nr.	Betroffene Straße	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
				Nr. 108 entfernt, d.h. die Geschwindigkeitsbe-schränkung würde – unter Berücksichtigung des Schilderstand-ortes 30 bis 50 m vor der Gefahr – kurz nach dem Ortschild beginnen. Direkt vor dem Ortsende befindet sich eine Fahrbahnhal-testelle für die Überlandlinie 3 nach Inzlingen. Eine gesicherte Querung für Fußgänger ist nicht vorhanden. Auch beginnt kurz nach dem Orts-eingang bereits die Linksabbiegespur zu den anliegenden Häusern sowie die Einmündung Ufhabiweg zum Wohngebiet Hünerberg. Eine Beschleunigung des Verkehrs in diesem Bereich sollte vermieden werden. Dies gilt auch für die Einmündung Am Stadtgraben mit den Abbiege-spuren. Nach dem Ortsschild in Fahrtrichtung Rheinfel-den ist die Geschwindigkeit aufgrund der au-ßerorts liegenden Anbindung zum Wohngebiet Salzert auf 50 km/h reduziert. Aufgrund der derzeitigen Entwicklung im E-Bike Sektor ge-winnt die Straßenverbindung Wallbrunnstraße trotz der Hanglage für die Bewohner des Sal-zerts immer mehr Bedeutung als Radverkehrs-anbindung für Pendler und Schüler. Eine Trennung der Geschwindigkeitsbeschrän-kungen für Tag und Nacht würde aufgrund der verschiedenen Standorte für Verwirrung bei den Verkehrsteilnehmern sorgen. Auch für die zahl-reichen Grundstücks- und Straßenausfahrten	

Nr.	Betroffene Straße	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
	Hauinger-, Unterdorf-, Steinenstraße			entlang der vielbefahrenen Wallbrunnstraße würde eine Verstetigung und Verlangsamung des Verkehrsflusses für mehr Sicherheit sorgen. In der verkehrsrechtlichen Abwägung wird daher eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h bis zum Ortsende befürwortet und könnte umgesetzt werden. 3. Straßenzug Hauinger-, Unterdorf-, Steinenstraße Der Lärmaktionsplan entfaltet aufgrund der Unterschreitung des DTV von 3.000.000 pro Jahr nur Wirkung im Bereich der Hauinger Straße. Die Lärmwerte in diesem Straßenzug sind jedoch von der Eisenbahnstraße bis zur Hauinger Straße 51 (östlich Wittlinger Straße) in Haagen und von der Unterdorf-straße 34 (östlich Gartenstraße) bis Steinenstraße (östlich Hägelbergstraße) im gesundheitskritischen Bereich. Dazwischen liegt ein Bereich von ca. 565 m bei dem die Lärmwerte aber deutlich über den Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV liegen. Auch die Betroffenheiten sind im hohen Bereich. In Haagen endet der Bereich mit den gesund-	

Nr.	Betroffene Straße	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
				heitskritischen Lärmwerten zwischen der Einmündung Wittlinger Straße und dem Kreisverkehr an der Hornberg-/Brunnenstraße. An der Hornbergstraße, direkt am Kreisverkehr befindet sich eine Flüchtlingswohnanlage mit 40 Wohneinheiten sowie direkt daneben ein Kindergarten. Nach dem Kreisverkehr befinden sich beidseitig Bushaltestellen sowie die Zufahrt zu den Sportanlagen. Hierdurch entsteht in diesem Bereich ein hoher Querungsbedarf. Nach den Schilderungen der Anwohner wird nach dem Kreisverkehr regelmäßig stark beschleunigt. Nach den Bushaltestellen befindet sich nur ein einseitiger Gehweg. Der Radverkehr zwischen Haagen und Hauingen muss mangels alternativer Routen auf der Straße fahren. Fahrradstreifen oder Radschutzstreifen können hier nicht angelegt werden. Im Kurvenverlauf im Bereich Gartenweg kommt es immer wieder zu Gefährdungen für den Radverkehr. Die Fahrtzeitverlängerung ist für den gesamten Streckenabschnitt mit 94 Sekunden sehr hoch. Eine Verkehrsverlagerung auf die B 317 ist hier aber durchaus gewünscht. In der Ortsdurchfahrt Hauingen und Haagen ist jedoch der gegenteilige Fall eingetreten. Das Verkehrsaufkommen hat in den letzten Jahren immer mehr zugenommen. Dies zeigt sich auch daran, dass der Straßenzug im letzten Lärmaktionsplan nicht	

Nr.	Betroffene Straße	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
				Bestandteil der Prüfung war. Die Ortsdurchfahrten Haagen und Hauingen dienen der Erschließung der Ortsteile selbst und als Verbindung zwischen Tumringen, Haagen und Hauingen sowie im Bereich der K6344 nach Wittlingen. Zwischenzeitlich müssen die Ortsteile, dazu gehören auch Brombach und Tumringen den Verkehr der B 317 aufnehmen, da diese ihre Leistungsgrenze erreicht hat. Vor allem zu den Berufsverkehrszeiten sind die Rückstaus so lange, dass die Verkehrsteilnehmer auf die Ortsdurchfahrten Tumringen, Haagen-Hauingen und Brombach ausweichen, um die Fahrtzeiten zu verkürzen. Damit wird auch in der gesamten Ortsdurchfahrt Haagen und Hauingen mehr Verkehrslärm erzeugt, als ortsüblich hingenommen werden muss und somit den Anwohnern zugemutet werden kann. Problematisch ist dies für Fußgänger bei der Querung und auch entlang der Ortsdurchfahrten, da die Bebauung hier, wie in vielen Dörfern mit älteren Baubestand bis fast an die Straße geht und Gehwege nicht in einer verkehrssicheren Breite oder gar nicht angelegt werden konnten und können. Die Gehwege an der Röttler Straße und Steinenstraße weisen zum Teil nur Schrammbordbreite auf, sodass vor allem sichere Schulwege nicht durchgehend gewährleistet sind. Aus den Ortschaftsräten Haagen und Hauingen kommen in den letzten drei Jahren regelmäßig	

Nr.	Betroffene Straße	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
	Röttler Straße			Anträge auf Geschwindigkeitsbeschränkungen. In Hauingen hat sich eine Bürgerinitiative „Lebendiges Hauingen" gegründet, die unter dem Motto „Wir sind nicht B 317 – für Tempo 30 in der Steinenstraße und Unterdorfstraße" der Stadt Lörrach im Mai 2022 eine „Petition" mit Unterschriftenliste übergeben hat. Aus dieser Sachlage heraus, halten wir eine durchgehende Geschwindigkeitsbeschränkung für geboten, um die Anwohner vor dem Lärm und den verkehrlichen Auswirkungen des zusätzlichen Verkehrs zu schützen. 4. Röttler Straße Die Lärmwerte sind in den Plänen 7.19 und 7.22 sowie 8.19 und 8.22 ersichtlich. In der Ortsdurchfahrt Röttler Straße gibt es bereits eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h im Abschnitt Röttler Straße 5 bis 35. Die Lärmwerte bis zur Hauinger Straße liegen im gesundheitskritischen Bereich. Damit ist der Lücken-schluss bis zur Kreuzung Eisenbahnstraße sinnvoll. Der Bereich steht derzeit auch im Fokus der vorgesehenen Schulwegeplanung für die Schlossbergschule da in diesem Bereich die meisten Querungen stattfinden. In westliche Richtung ist eine Erweiterung bis zum Anfang des bebauten Bereiches (425 m)	

Nr.	Betroffene Straße	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
	Eisenbahn-straße			vorgesehen. Die Lärmwerte liegen im gesundheitskritischen Bereich. Darüber hinaus verweisen wir auf die Ausführungen zur Ortsdurchfahrt unter Ziffer 3. Die Geschwindigkeitsbeschränkung wird daher befürwortet und könnte umgesetzt werden. 5. Eisenbahnstraße zwischen Hauinger Straße und Kreisverkehr Der LAP entfaltet hier Bindungswirkung, da die Verkehrszählung über 3.000.000 Fahrzeuge pro Jahr ergeben hat. Die Lärmwerte sind zwischen Hauinger Straße und Haus Nr. 7 im gesundheitskritischen Bereich. Unter Berücksichtigung möglicher Schilderstandorte ca. 50 m vor der Gefahr würde das Schild nach der Einmündung Stöckmattenstraße aufgestellt werden. Bis zum Kreisverkehr K6344/Eisenbahnstraße/Industriestraße, der quasi die Ortseinfahrt und -ausfahrt zum Kernort Haagen kennzeichnet (das Orten-de/Ortsbeginn bereits auf der K6344 zwischen Kreisverkehr) verbleibt eine Strecke von ca. 60 bis 70 m, in der 50 km/h gefahren werden kann. Der Fußgängerüberweg an der Kreisverkehrsausfahrt Eisenbahnstraße wurde für die Mitarbeiter der Behindertenwerkstatt der Lebenshilfe in der Industriestraße 4, die mit dem ÖPNV (S-Bahn) zur	

Nr.	Betroffene Straße	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
	Dammstraße			Arbeit kommen, angelegt. Im Knotenpunkt befinden sich auch alle Radwegszufahrten für den Weg an der Wiese bzw. die Querung der Wiese Richtung Bahnhof Haagen. Eine Beschleunigung auf dieser Strecke ist daher nicht sinnvoll. Die Geschwindigkeitsbeschränkung für den Streckenabschnitt wird daher befürwortet und könnte umgesetzt werden. 6. Dammstraße Aufgrund der Verkehrszahlen knapp unter der 3.000.000-Grenze entfaltet der Lärmaktionsplan hier keine Bindungswirkung. Die Lärmwerte liegen nachts im gesundheitskritischen Bereich. Tagsüber liegen die Lärmwerte deutlich über den Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV. Bei einem Großteil bei 65 dB(A). Auch die Lärmbetroffenheiten sind hier sehr hoch/bzw. hoch. Die Dammstraße gehört zum ehemaligen Streckenverlauf der B 317 von der Grenze Lörrach-Riehen – Basler Straße zur Wiesentalstraße. Nach der Fertigstellung der Zollfreien Straße wurde die Dammstraße als Gemeindestraße abgestuft. Zwischen der Friedrich-Ebert-Straße und der Wiesentalstraße befindet sich ausschließlich Wohnbebauung (allgemeines Wohngebiet).	

Nr.	Betroffene Straße	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
				Die Dammstraße liegt auf der Route des Rad-NETZ des Landes Baden-Württemberg und auf der Pendlerroute des Radverkehrskonzeptes des Landkreises Lörrach vom grenzüberschreiten-den Radweg entlang der Wiese/B 317 und führt mit Querung der Basler Straße weiter über die Bahnunterführung Süd/ Obere Riehenstraße auf die Pendlerroute Ost. Neben den Pendlern muss diese Route auch von zahlreichen Schü-lern aus und in Richtung Weil am Rhein zum Campus Rosen-fels (zwei Gymnasien und eine Realschule mit insgesamt ca. 2.500 Schülern) und zur Freien Evangelischen Schule (FES) in der Austraße befahren und gequert werden (über die Hammerstraße – Radweg am Kanal). Schutz- bzw. Radverkehrsstreifen können aufgrund der Fahrbahnbreite nicht angelegt werden. Auch das Fußgängeraufkommen und der -querungs-bedarf ist durch die Naherholungsbereiche ent-lang der Wiese „Wiesionen“, Spielplatz an der Landesgrenze, sowie mehrere Kindergärten und Schulen (FES mit verschiedenen Schulzweigen und Neumatt-schule) in der Austraße und Käp-pelestraße sehr hoch. Die Geschwindigkeitsbeschränkung sowohl für die Tag- und die Nachtzeit würde auch auf die Verkehrssicherheit für Radfahrer und Fußgänger eine erhebliche Verbesserung schaffen. Eine Be-schränkung auf die Nachtzeit wird gerade auch aufgrund der bisherigen Lärmbeschwerden für	

Nr.	Betroffene Straße	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
	Basler Straße (Baumgartner Straße bis Alte-Basler Straße Nord)			Unverständnis der Anwohner bei den Anwohnern sorgen. Aufgrund der Lärmwerte ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung zwischen der Friedrich-Ebert-Straße und der B 317 auf jeden Fall für die Nachtzeit möglich und könnte umgesetzt werden. 7. Basler Straße von der Baumgartner Straße bis Alte Basler Straße Nord Der Lärmaktionsplan entfaltet aufgrund der Verkehrszahlen zwischen der Baumgartnerstraße und der Schillerstraße Bindungswirkung. Hier sind die Lärmwerte tagsüber im gesundheitskritischen Bereich, ebenso wie im Abschnitt Basler Straße 57 (nördlich Weiler-/Hauptstraße) bis Basler Straße 11 b bzw. 16 (nördlich Alte Basler Straße Nord). Nachts sind die Lärmwerte durchgehend im gesundheitskritischen Bereich Zwischen der Basler Straße 57 und dem Kreisverkehr Schillerstraße liegen ca. 300 m, in der die gesundheitskritischen Lärmwerte nur nachts erreicht werden. Hier wäre ein Lückenschluss möglich und sinnvoll. Der Bereich liegt zwischen den Bahnübergängen Hauptstraße und Schillerstraße. Durch die langen Schrankenschließzeiten entstehen – vor allem während der Hauptverkehrszeiten in beide Fahrtrichtungen mehrmals	

Nr.	Betroffene Straße	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
				stündlich Rückstaus. Die Kreuzung Basler Straße/Weiler Straße/Hauptstraße gehört schon seit Jahrzehnten zu den größten Unfallhäufungspunkten im Stadtgebiet. Verlagerungseffekte sind kaum zu erwarten. Da der Verkehr östlich der Bahnlinie Zeppelin-/Brühlstraße) gegenüber dem Verkehr, der die Bahnübergänge quert, wartepflichtig ist, ist die Reisezeit höher und die Strecke nicht attraktiv für den Durchgangsverkehr. Ein Wechsel auf der Gesamtstrecke zwischen Geschwindigkeitsbeschränkungen die durchgehend gelten bzw. nur nachts dürfte für die Verkehrsteilnehmer auch nicht nachvollziehbar sein. Eine durchgehende, ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung in der Basler Straße zwischen der Alten Basler Straße Nord (Basler Straße) und der Baumgartnerstraße wird daher befürwortet und könnte umgesetzt werden. 8. Lörracher Straße ab Wilhelm-Schöpflinstraße Richtung Nordosten Die vorhandene Geschwindigkeitsbeschränkung soll hier bis zum Ortsende Richtung Lörrach/Wilhelm-Schöpflinstraße ausgeweitet werden. Die Lärmwerte sind am Tag und in der	
	Lörracher Straße ab Wilhelm – Schöpflinstraße Richtung Nordosten				

Nr.	Betroffene Straße	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
	Brpmbacher Straße Nord (zwischen Rebmannsweg und Kreisverkehr/Querspange Beim Hasenloch)			Nacht durchgehend im gesundheitskritischen Bereich. Verlagerungen des Verkehrs sind, wie die bisherige Erfahrung zeigt, nicht zu erwarten. Eine Verlagerung des Verkehrs auf die B 317 wäre allerdings wünschenswert. Die Erweiterung der Geschwindigkeitsbeschränkung wird daher befürwortet und umgesetzt. 9. Brombacher Straße Nord zwischen Rebmannsweg und Kreisverkehr/Querspange Beim Hasenloch Die Lärmwerte sind am Tag und in der Nacht durchgehend im gesundheitskritischen Bereich. Verlagerungen des Verkehrs sind nicht zu erwarten. Eine Verlagerung auf die B 317 wäre aber nicht negativ zu bewerten. Die Reisezeiterhöhung von 48 Sekunden ist aufgrund der Fahrtunterbrechungen durch die zahlreichen lichtzeichengeregelten Kreuzungs- und Einmündungsbereiche, Fußgängerampeln und Fahrbahnbushaltestellen an der Strecke eher rechnerischer Natur. Die Erweiterung der Geschwindigkeitsbeschränkung wird daher befürwortet und könnte umgesetzt werden.	

Nr.	Betroffene Straße	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
11	Allgemein	**Regierungspräsi-dium Freiburg Referat 44 Stra-ßenplanung und Referat 46 - Ver-kehr**	02.12.2022	wir bedanken uns für ihr o.g. Schreiben mit welchem Sie das Regierungspräsidium Freiburg am Verfahren zur Fortschreibung des Lärmaktions-plans der Stadt Lörrach, 3. Stufe, beteiligen. Das Regierungspräsidium Freiburg, Abteilung 4 Mobilität Verkehr Straßen, Referat 44 (Straßenplanung) und Referat 46 (Verkehr) nimmt für die Straßenbauverwaltung den in der Fortschreibung des Lärmaktionsplans vorgeschlagenen verkehrlichen und baulichen Maßnahme wie folgt Stellung: 1. Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen Der von Ihnen im Rahmen der Förmlichen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange vorgelegte Entwurf des Lärmaktionsplanes der Großen Kreisstadt Lörrach vom August 2022 sieht verkehrsrechtliche Maßnahmen (Geschwindigkeitsbeschränkungen) aus Lärmschutzgründen vor. Zuständig für die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen sind die unteren Straßenverkehrsbehörden, in Ihrem Fall die Große Kreisstadt Lörrach als staatliche Behörde selbst. Für die Anordnung benötigt die Stadt Lörrach die Zustimmung des Regierungspräsidiums als Höhere Straßenverkehrsbehörde. Nach der jüngsten Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes hat die zuständige Straßen-	Wird zur Kenntnis genommen. Die Abstimmung der Höheren Straßenverkehrsbehörde mit der Unteren Straßenverkehrsbehörde mit dem Ergebnis einer abgestimmten Stellungnahme im Zuge der Beteiligung der TöB wird sehr begrüßt. Hiermit wird ermöglicht, nach Beschluss des Lärmaktionsplans auch zügig in eine Umsetzung der vorabgestimmten verkehrsrechtlichen Maßnahmen einzusteigen.

Nr.	Betroffene Straße	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
				verkehrsbehörde im Lärmaktionsplan vorgesehene, hinreichend bestimmt, verkehrsrechtliche Maßnahmen umzusetzen, sofern die im Fachrecht vorgesehenen gesetzlichen Voraussetzungen auf Tatbestandsseite vorliegen und die planungsstellende Gemeinde das fachrechtliche Ermessen ordnungsgemäß ausgeübt hat. Das Regierungspräsidium prüft von der unteren Straßenverkehrsbehörde getroffenen Entscheidungen auf ihre Rechtmäßigkeit. Nach § 45 Abs. 1 Nr. 3 und Abs. 1b Nr. 5 in Verbindung mit § 45 Abs. 9 der Straßenverkehrsordnung (StVO) setzt die Anordnung von Verkehrsbeschränkungen und -verboten des fließenden Verkehrs das Vorliegen einer besonderen Gefahrenlage voraus, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der Wohnbevölkerung durch Lärm erheblich übersteigt. Die neuere Rechtsprechung orientiert sich hinsichtlich der Frage, ob gemäß §45 Abs. 9 Satz 3 StVO eine Gefahrenlage gegeben ist an den Grenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Werden die in §2 Abs. 1 der 16. BImSchV geregelten Immissionsgrenzwerte überschritten, haben die Lärmbetroffenen regelmäßig einen Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung über eine Verkehrsbeschränkte Maßnahme (VGH Baden-Württemberg, Az 10 S 2449/17, Rn. 33).	

Nr.	Betroffene Straße	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
				Für die Prüfung, ob verkehrsbeschränkende Maßnahmen aus Gründen des Lärmschutzes in Betracht kommen, stellen die Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) eine Orientierungshilfe dar. Die Lärmschutz-Richtlinien-StV enthalten grundsätzlich Wertungen, lassen aber auch andere Wertungen zu, sofern sie fachlich begründet sind. Bei der Festlegung verkehrsbeschränkender Maßnahmen in Lärmaktionsplänen einzubeziehen und entsprechend zu bewerten. Die für die Maßnahmenabwägung maßgeblichen Aspekte sind vom Einzelfall abhängig. Relevante Gesichtspunkte sind u.a.: Bewertung von Verdrängungseffekten, die Belange des fließenden Verkehrs, Auswirkungen auf den ÖPNV, Auswirkungen auf den Fuß- und den Radverkehr, anstehende Straßenbauliche Maßnahmen zur Lärmminderung, mildere Mittel wie eine geänderte Verkehrsführung, Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle), in Gebieten mit Luftreinhalteplänen Auswirkungen auf die Luftreinhaltung. Bei einer Überschreitung der Schwellenwerte 70dB(A) tags und 60 dB(A) nachts um 3 dB(A) geht das Schutzbedürfnis der Wohnbevölkerung den Belangen des Verkehrs regelmäßig	

Nr.	Betroffene Straße	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
				vor, sofern andere Schutzziele nicht entgegen-stehen. Auch unterhalb genannter Werte können Stra-ßenverkehrsrechtliche Maßnahmen festgelegt werden, wenn der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs in konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden muss und damit den Antworten zuge-mutet werden kann. Bei der Ermessensausübung im Rahmen der Lärmaktionsplanung ist besonders zu berück-sichtigen, dass nach der Lärmwirkungsfor-schung werte oberhalb von 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht im gesundheitskriti-schen Bereich liegen (vgl. VGH Baden-Württem-berg, Urteil vom 17. Juli 2018, 10 S 2449/17, Rn.36). Das Regierungspräsidium als Höhere Straßen-verkehrsbehörde unterstützt im rechtlich vorge-gebenen Rahmen grundsätzlich alle Maßnah-men, die zu einem verbesserten Schutz der Wohnbevölkerung vor Straßenlärm führen kön-nen. Auf Wunsch von Kommunen und in Be-nehmen mit der jeweils zuständigen Straßen-verkehrsbehörde stehen wir auch für eine fachli-che Beratung zu geplanten verkehrsbeschrän-	

Nr.	Betroffene Straße	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
				kenden Maßnahmen zur Verfügung. Dementsprechend werden wir allen Maßnahmen zustimmen, die nach Fachrecht zulässig sind. Um eine möglichst reibungslose Umsetzung der angestrebten Maßnahmen zu gewährleisten empfehlen wir einen engen Austausch mit den straßenverkehrsrechtlichen Entscheidungsträgern bereits vor der Verabschiedung des Lärmaktionsplanes. Im Übrigen schließen wir uns der mit uns abgestimmten Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde der Großen Kreisstadt Lörrach an. 2. Passive Lärmschutzmaßnahmen an lärmbelasteten Gebäuden Die Umsetzung der im Lärmaktionsplan vorgeschlagenen Maßnahmen erfolgen nach Fachrecht und den für die jeweiligen Verkehrsträger maßgeblichen Vorschriften. An Bundesfern- und Landestraßen können dabei bauliche Maßnahmen an der Straße oder vom Lärm betroffenen Gebäude nur im Rahmen einer Lärmsanierung und der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel zu Lasten des Bundes oder des Landes als Straßenbaulastträger realisiert werden. An Bundesstraßen müssen die im Bundeshaushalt festgelegten und nach den ""Richtlinien für	Wird zur Kenntnis genommen.

Nr.	Betroffene Straße	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
				den Lärmschutz an Straßen"" (RLS-19) ermittelten Auslösewerte für Lärmsanierung, in reinen und allgemeinen Wohngebieten 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht, oder in Mischgebieten 66 dB(A) am Tag und 56 dB(A) in der Nacht überschritten werden. Eine Lärmsanierung kommt nur für Gebäude in Betracht, die vor dem 01.04.1974 errichtet wurden. Bei der Lärmsanierung handelt es sich um eine freiwillige Leistung des Straßenbaulastträgers.	
12	allgemein	**Handelsverband Südbaden e.V.**	06.12.2022	besten Dank für die Beteiligung. Der stationäre Handel ist durch den stetig steigenden Onlinehandel besonders auch während der Coronapandemie in einem großen Transformationsprozess. Der Kunde von heute hat vom Onlinehandel mitgenommen, dass alles einfach und bequem gehen muss. Dies gilt natürlich auch für die Erreichbarkeit und das Parken für den stationären Handel. Alles, was der Kunde als unbequem empfindet, wird dazu führen, dass es zu einer Umlenkung in einen anderen Einkaufsstandort bzw. und Netz kommt. Gerade der Onlinehandel verursacht durch die Logistik mit den Kleintransportern zunehmend Lärm und Umweltbelastung. Wenn schon die Anreise unbequem, umständ-	Wird zur Kenntnis genommen. Dem Ziel der Erhaltung eines attraktiven Einzelhandelsangebots in Lörrach ist voll zuzustimmen. Dies betrifft aber vor allem Aspekte, die über den Lärmaktionsplan nicht berührt werden. Die zu erwartenden Auswirkungen auf Anfahrzeiten sind so gering, dass sie im Vergleich zu typischen täglichen oder stündlichen Schwankungen der Verkehrsqualität wie auch der Dauer einer Parkplatzsuche kaum ins Gewicht fallen. Da Tempo 30 tendenziell zu einer Verstetigung des Verkehrs führt, ist auch nicht von vermehrten Staus auszugehen. Die E-Mobilität wird auch in Lörrach zu-

Nr.	Betroffene Straße	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
				lich und unangenehm ist, haben die Innenstadt-händler keine Chance, die Kundinnen und Kunden für sich zu gewinnen. In ganz Deutschland werden Maßnahmen zur Aktivierung einer Innenstadt diskutiert - so auch in Lörrach. Zudem kann die Stadt von Bundesmitteln profitieren, um die Innenstadt lebendig zu erhalten. Aus den vorher Gesagten sind bauliche Maßnahmen zur Lärmreduzierung zu favorisieren. Temporeduzierungen, die zu Staus führen, belasten die Erreichbarkeit der Innenstadt und den Einzelhandel. Zudem dürfte der Trend zur E-Mobilität zusätzlich zu einer Reduzierung des Lärmpegels führen.	nehmenden Einfluss auf die Fahrzeugflotte und die verkehrliche Infrastruktur ausüben. Da schon bei geringen Geschwindigkeiten das Reifen-Fahrbahn-Geräusch das Gesamtgeräusch wesentlich prägt und der Anteil der E-Fahrzeuge nur über Jahre zunehmen wird, ist hierüber aber nur eine allmähliche Verbesserung möglich. Eine Alternative für die Entlastung der Bevölkerung rund um die Hauptstraßen besteht hierüber aktuell nicht.
13	allgemein	**Eisenbahn Bundesamt Außenstelle Karlsruhe / Stuttgart**	08.12.2022	als Anlage sende ich Ihnen die Stellungnahme des Eisenbahn-Bundesamtes zur Lärmaktionsplanung der Stadt Lörrach. vielen Dank für die Zusendung Ihrer Unterlagen zur Lärmaktionsplanung an das Eisenbahn-Bundesamt. Gerne nehme ich hierzu Stellung. Im Beteiligungsverfahren im Rahmen der Lärmaktionsplanung erhalten auch Behörden die Gelegenheit sich zu beteiligen, dies stellt in Abgrenzung zum Baugesetzbuch (BauGB) keine Beteiligung Träger öffentlicher Belange (TöB) dar. Seit dem 1. Januar 2015 ist das Eisenbahn-Bundesamt nach § 47e Abs. 4 Bundes-Immissions-	Wird zur Kenntnis genommen.

Nr.	Betroffene Straße	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
				schutzgesetz (BImSchG) für die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplans für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes zuständig. Eine Haupteisenbahnstrecke ist durch § 47b BImSchG als ein Schienenweg von Eisenbahnen nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr definiert. Sonstige Schienenwege werden in der Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes nicht berücksichtigt. Weitere Informationen zum Thema Lärmaktionsplanung an den Haupteisenbahnstrecken finden Sie im Internet unter folgendem Link: http://www.laermaktionsplanung-schiene.de Im vorliegenden Lärmaktionsplan der Stadt Lörrach zur Runde 3 vom August 2022 weisen Sie auf Seite 12 korrekterweise auf die Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes zur Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung nach EU-Umgebungslärmrichtlinie an den Haupteisenbahnstrecken des Bundes hin. Tabelle: Auszug aus Anlage 3 zum Gesamtkonzept der Lärmsanierung des Bundes (Stand:03/2020) Ort Lage des Sanierungsbereichs Strecke Nr. von km bis km Länge Lörrach 4400 9,7 9,9 0,2 Lörrach 4400 10,1 10,2 0,1 Bitte berücksichtigen Sie außerdem, dass auf-	

Nr.	Betroffene Straße	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
				grund einer erneuten Absenkung des Auslösewertes für die Lärmsanierung auf 54 dB(A) in der Nacht eine Neuberechnung der Anlage 3 notwendig ist. Die neuen Auslösewerte werden seit Inkrafttreten der überarbeiteten Förderrichtlinie Lärmsanierung ab dem 1. Juli 2022 angewendet. Die Absenkung macht es erforderlich, dass alle Sanierungsabschnitte, auch bereits sanierte Abschnitte, einer Neuberechnung unter Berücksichtigung der neuen Auslösewerte unterzogen werden müssen. Die neue Anlage 3 wird voraussichtlich im Jahr 2023 veröffentlicht werden. Im vorliegenden Lärmaktionsplan werden in Kapitel 6, S. 29 ff. ruhige Gebiete vorgeschlagen, die sich nach aktueller Datenlage der Lärmkartierung des Eisenbahn-Bundesamtes im Lärmwirkungsbereich eines Schienenweges der Eisenbahnen des Bundes befinden (z. B. Hauptfriedhof Lörrach, Aichele Park, Hebelpark). Dadurch sind die Gebiete von Schienenverkehrslärm beeinträchtigt. Ich bitte Sie, diesen Aspekt bei der Ausweisung ruhiger Gebiete zu berücksichtigen. Wenn Sie darüber hinaus Fragen und Anmerkungen zur Lärmaktionsplanung haben, stehen meine Kolleginnen, Kollegen und ich Ihnen gerne zur Verfügung.	Änderungen an den ruhigen Gebieten werden nicht vorgenommen. Diese wurden unter Kenntnis der jeweiligen Lärmeinwirkungen ausgewählt. Im städtischen Bereich ist es dabei unvermeidlich, dass diese auch einer Lärmbelastung ausgesetzt sind. Dennoch können die ruhigen Gebiete als relative leisere Rückzugsräume erhalten und vor einer Zunahme des Lärms geschützt werden, wozu auch Lärmsanierungsmaßnahmen der Bahn einen Beitrag leisten können, die aber nicht

Nr.	Betroffene Straße	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
					über den städtischen Lärmaktionsplan gesteuert werden.
14	allgemein	**ED Netze GmbH**	09.12.2022	vielen Dank für Ihre Nachricht und die Bekanntmachung zur förmlichen Beteiligung für den Lärmaktionsplan. gegen die Aufstellung eines Lärmaktionsplanes haben wir keine Einwände. Gerne möchten wir an weiteren Verfahren beteiligen werden.	Wird zur Kenntnis genommen
15	allgemein	**Gemeindeverwaltung Riehen**	09.12.2022	Sie gelangten am 02. November per E-Mail an die Gemeinde Riehen mit Bekanntmachung zur förmlichen Beteiligung für den Lärmaktionsplan der Stadt Lörrach. Die dazugehörigen Unterlagen wurden am Montag, 07. November 2022 auf Ihrer Internetseite zur Verfügung gestellt und durch die Abteilung Bau, Mobilität und Umwelt (BMU) der Gemeindeverwaltung Riehen bezogen. Es ist ein einstufiges Beteiligungsverfahren vorgesehen. Die Gemeinde Riehen bedankt sich für die Einladung zum Beteiligungsverfahren und nimmt gerne wie folgt Stellung: Die Gemeinde Riehen begrüßt die Bestrebung der benachbarten Stadt Lörrach, die Schallemissionen reduzieren zu wollen, die durch den motorisierten Verkehr erzeugt werden. Die ermittelten Leitlinien Baulicher Lärmschutz und Steuerung des Verkehrs sind nachvollziehbar, werden als zielführend erachtet und daher gestützt.	Wird nicht berücksichtigt.

Nr.	Betroffene Straße	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
	Dammstraße			Dies trifft ebenso auf die vorgeschlagenen Maßnahmen zu (Einsatzlärmmindernder Fahrbahndeckschichten, passiver Lärmschutz sowie Erweiterung/ Einführung Tempo 30). Auch die über § 47d BlmS hinausgehenden freiwilligen Untersuchungen können nachvollzogen und gestützt werden. Nichtsdestotrotz weist die Gemeinde darauf hin, dass die Umsetzung der Massnahmen keine negativen Auswirkungen für Riehen zur Folge haben darf. Ein großes Anliegen ist daher, dass die Lärmreduktionsmaßnahmen nicht dazu führen, dass die Hauptverkehrsachsen nur unter erheblich größerem Aufwand zu erreichen sind. Beispielsweise soll der Hauptteil des Verkehrs von Lörrach nach Basel weiterhin über die Zollfreie Strasse geführt werden. Die Umsetzung der Schallschutzmassnahmen, insbesondere der Temporeduktion auf der Dammstrasse, darf keine Umlenkung des Verkehrs auf die Basler Strasse zur Landesgrenze auf die Lörracherstraße in Riehen nach sich ziehen. Dies auch vor dem Hintergrund, dass es sich bei der Dammstrasse nicht um eine Achse, für die nach §47d BlmS und nach der Lärmkartierung zwingend ein Aktionsplan zu erarbeiten ist. Der Gemeinderat bittet daher die verantwortli-	Das Ziel der Gemeindeverwaltung Riehen einer Vermeidung von Verkehr in andere schutzbedürftige Bereiche wird voll geteilt. Für die Wiesentalstraße B317 (Zollfreie Straße) sind keine weitergehenden Temporeduzierungen geplant. Eine abschnittsweise Einführung von Beschränkungen soll aber möglichst vermieden werden. Die Voraussetzungen für Beschränkungen liegen in den im Lärmaktionsplan beschriebenen Bereichen durchweg vor und relevante Verlagerungen durch die geplante Geschwindigkeitsbeschränkung in der Dammstraße sind nicht zu erwarten. Daher ist nicht zu begründen, nur einen Teil der Anwohner der Dammstraße zu entlasten.

Nr.	Betroffene Straße	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
				chen Planer, die Auswirkungen der Massnahmen entlang der Dammstrasse sorgfältig zu prüfen. Er regt zudem an, die Maßnahme vorerst abschnittweise einzuführen. Beispielsweise könnte es ausreichen, die Maßnahme in einer ersten Phase im Abschnitt Wiesenstraße-Käppele strasse umzusetzen, wo ihr Wirkungsgrad gemäß Anhang 14 voraussichtlich am höchsten sein dürfte. Schließlich regt der Gemeinderat die Prüfung einer Temporeduktion auf dem Abschnitt der Basler Strasse Knoten Dammstrasse / Landesgrenze an, zur Vorbeugung von Ausweichverkehr in Richtung Ortskern Riehen. Die Gemeinde Riehen bedankt sich bei der Stadt Lörrach für die Kenntnisnahme und Erwägung ihrer Stellungnahme.	Die Lärmbelastungen entlang der Basler Straße südlich der Dammstraße sind geringer als z. B. in den nördlichen Abschnitten der Basler Straße oder auch an der Dammstraße. Zudem grenzen in diesem Bereich überwiegend gemischt genutzte Flächen an die Basler Straße, sodass am Tag nur vereinzelt geringe Überschreitungen der zumutbaren Lärmwerte vorliegen. Dies stellt zumindest für den Tageszeitraum keine ausreichende Grundlage für eine Geschwindigkeitsbeschränkung dar. Eine rein nächtliche Beschränkung, die sich von den ansonsten bestehenden und vorgesehenen Beschränkungen unterscheidet, erscheint für eine einheitliche, nachvollziehbare Regelung als nachteilig. Im Ergebnis wird bei der aktuell bestehenden Lärmsituation diese Maßnahme nicht in den Lärmaktionsplan aufgenommen. mit der nächsten Fortschreibung kann diese Situation erneut geprüft werden.

Nr.	Betroffene Straße	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
16	A 98	**Autobahn GmbH des Bundes Süd-west**	12.12.2022	für die Beteiligung am o.a. Verfahren und die Gelegenheit zur Stellungnahme möchten wir uns bei Ihnen bedanken. Die Stadt Lörrach hat den Lärmaktionsplan für ihr Stadtgebiet fortgeschrieben. Der Plan, der u. a. auch die BAB A 98 mit einbezieht, wurde gemäß § 47d Abs. 3 BImSchG nun für die Dauer von einem Monat öffentlich ausgelegt. Die Autobahn GmbH des Bundes wurde zu dem aktuellen Lärmaktionsplan der Stadt Lörrach als Träger öffentlicher Belange (TöB) angehört und um Stellungnahme gebeten. Der Autobahn GmbH des Bundes wurde zum 1. Januar 2021 die Verwaltung der Bundesautobahnen im Rahmen ihrer Eigenschaft als Bundesverwaltung übertragen. Vor diesem Hintergrund nimmt die Autobahn GmbH, Niederlassung Südwest, in Abstimmung mit der Außenstelle Freiburg als Träger öffentlicher Belange zu dem Entwurf des Lärmaktionsplanes Stellung. Im Maßnahmenkatalog zum Lärmschutzgutachten wird vom beauftragten Ingenieur Büro Fichtner vorgeschlagen, die Lärmschutzwände entlang der BAB A 98 zu verlängern bzw. zu erhöhen. Dieser Vorschlag stammt noch aus den ersten Untersuchungen aus dem Jahr 2015. Er ist allerdings in der aktuellen Beschlussvorlage der Stadt Lörrach nicht mehr enthalten. D.h. innerhalb des uns jetzt vorliegenden Lärmaktionsplan sind konkret keine weiteren Lärmschutzmaßnahmen für den Bereich der BAB A 98 vorgesehen.	Wird zur Kenntnis genommen. Die Fortschreibung des Lärmaktionsplans führt die genannte Maßnahme nur im Hinblick auf den Stand der Umsetzung von Maßnahmen des Lärmaktionsplans von 2015 auf. Sie ist keine Maßnahme des fortgeschriebenen Lärmaktionsplans. Zu Möglichkeiten einer Umsetzung wird sich die Stadtverwaltung mit der Autobahn GmbH als Straßenbaulastträger abstimmen.

Nr.	Betroffene Straße	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
				Bei der o.g. Maßnahme handelt es sich um die Einzige innerhalb des Lärmaktionsplans die die Belange der Autobahn GmbH des Bundes unmittelbar tangiert hätte. Wir möchten dennoch gerne auf den Vorschlag des Ingenieur Büro Fichtner über die Verlängerung bzw. Erhöhung der vorhandenen Lärmschutzwände an der BAB A 98 eingehen und Ihnen nach vertiefender Prüfung der Unterlagen folgendes mi□eilen: Ein rechtlicher Anspruch auf Lärmschutz im Rahmen der sogenannten Lärmvorsorge besteht, wenn Straßen neu gebaut oder wesentlich geändert werden. Für diesen Fall schreiben die gesetzlichen Regelungen vor, dass die in der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) festgelegten Immissionsgrenzwerte einzuhalten sind. Diese Voraussetzungen liegen im Fall der BAB Immissionsgrenzwerte einzuhalten sind. Diese Voraussetzungen liegen im Fall der BAB A98 auf der Höhe der Stadt Lörrach allerdings nicht vor. Aus diesem Grund bestehen für die Autobahn GmbH auch keine rechtlichen Verpflichtungen an den bestehenden Lärmschutzwänden Verbesserungen vorzunehmen. Im Fall der A 98 bei Lörrach kommen somit nur zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der freiwilligen Lärmsanierung in Betracht. Im Gegensatz zur Lärmvorsorge besteht hierbei jedoch kein rechtlicher Anspruch auf die Einhaltung bestimmter Lärmgrenzwerte. Durch die	Siehe oben

Nr.	Betroffene Straße	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
				bestehenden Lärmschutzwände im Bereich des identifizierten Lärmschwerpunkts im Umfeld der Rampen der Anschlussstelle Lörrach-Mitte werden die Auslösewerte der Lärmsanierung weitestgehend eingehalten.	
				An vereinzelten Gebäuden wird der nächtliche Auslösewert von 54 dB(A) voraussichtlich überschritten. Aus statischen Gründen ist jedoch die im Lärmaktionsplan aufgegriffene nachträgliche Erhöhung der bestehenden Lärmschutzwände nicht möglich. Dies gilt grundsätzlich auch für die zusätzliche Anbringung von Aufsätzen bzw. geneigten Elementen. Vor dem Hintergrund der geringen Überschreitungen der Auslösewerte der Lärmsanierung sind daher auch längerfristig keine Verbesserungen durch eine eventuelle Erhöhung der Lärmschutzwand im Zuge eines Ersatzneubaus bzw. durch eine Verlängerung der bestehenden Verlängerung der bestehenden Lärmschutzwände zu erwarten. Die Niederlassung Südwest der Autobahn GmbH wird den betreffenden Streckenabschnitt auf Grundlage der Ergebnisse der Umgebungslärmkartierung 2022 und des darauf aufbauenden Lärmsanierungsprogramms erneut bewerten im Streckennetz mit deutliche höheren Betroffenheiten prioritär zu bearbeiten. Die Umsetzung der Maßnahme "Erhöhung der vorhandenen Lärmschutzwände an der BAB A 98 im Bereich der Stadt Lörrach" ist daher unsererseits	Siehe oben

Nr.	Betroffene Straße	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
				erneut abzulehnen.	
17	**Allgemein**	**Landratsamt Lörrach a) Fachbereich Straßen**	04.01.2022	Nach § 51 Straßengesetz (StrG) ist die Untere Straßenbaubehörde für die betriebliche und bauliche Unterhaltung der Bundes- und Landesstraßen zuständig und vertritt den Landkreis als Baulastträger der Kreisstraßen. Bundesautobahnen fallen nicht in die Zuständigkeit der unteren Straßenbaubehörde. Im hier vorliegenden Fall, bezieht sich unsere Stellungnahme auf die Betroffenheit von Bundes-, Landes- und Kreisstraßen. Lärmschutzmaßnahmen im Zusammenhang mit Lärmaktionsplanung unterliegen den Regelungen des Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung BaWü. Abwägungsprozess und Ermessensausübung sind beschrieben. Das Prüfschema ist für die Verkehrsbehörde bindend. Gemäß Erlass kommen straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen in Betracht, wenn die Schwellenwerte 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht erreicht oder überschritten werden. Zur Beurteilung konkreter Lärmbetroffenheiten aus Straßenverkehrslärm sind nach Erlasslage Gebäudelärmkarten nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) zu erstellen. Anhand dieser ist die konkrete Anzahl und Lage deutlicher Betroffenheiten festzustellen sowie der Zielwert von 3 dB(A) zur Lärmminderungswirkung nachzuweisen. (Um Beachtung der RLS-19, die seit dem	Wird zur Kenntnis genommen.

Nr.	Betroffene Straße	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
				01.03.2021 eingeführt worden sind, wird gebeten!) Die 3. Stufe des Lärmaktionsplan der Stadt Lörrach sieht bauliche Maßnahmen und Maßnahmen zur Verkehrssteuerung (z.B. Temporeduzierungen) vor: Maßnahme1: Einsatz lärmmindernder Fahrbahndeckschichten (Anlage 13.2) Die Auswahl der geeigneten Fahrbahndeckschichten erfolgt gemäß den vorgelegten planungsunterlagen im jeweiligen Planungsverfahren und ggf. in Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger.	Wird zur Kenntnis genommen
	L 141 im Bereich Tumringer Straße/Gretherstraße			Maßnahme 2: Passiver Lärmschutz an lärmbelasteten Gebäuden (Anlage 13.3) Der Lärmaktionsplan sieht derzeit keine konkrete Planung für Förderprogramme zum Einbau von Lärmschutzfenstern vor. Allerdings solle der Maßnahmenbereich des passiven Lärmschutzes bei der Fortschreibung des Lärmaktionsplanes erneut geprüft werden. Maßnahme 3: Tempo 30 auf der L 141 im Bereich Tumringer Straße/Gretherstraße (Anlage 14.3) Durch die zeitlich durchgängige Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf dem entsprechenden Straßenabschnitt kann gemäß dem Maßnahmenblatt eine Minderung von 2,5 dB(A) an den angrenzenden Gebäuden erreicht werden. Dadurch reduziert sich die Betroffenheitsanzahl des Lärmpegels über 60	Wird zur Kenntnis genommen. Wird zur Kenntnis genommen.

Nr.	Betroffene Straße	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
				dB(A) am Tag von 224 auf 163.	
	Wallbrunnn-straße			Maßnahme 4: Tempo 30 auf der L 141 im Bereich Wallbrunnnstraße (Anlage 14.4) Durch die zeitlich durchgängige Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf dem entsprechenden Abschnitt kann gemäß dem Maßnahmenblatt eine Minderung von 2,3 dB(A) an den angrenzenden Gebäuden erreicht werden. Dadurch reduziert sich die Betroffenheitsanzahl des Lärmpegels über 60dB (A) am Tag von 78 auf 48.	Wird zur Kenntnis genommen
				Es werden anhand der vorgelegten Unterlagen des Lärmaktionsplan der 3. Stufe keine negativen Auswirkungen oder Verkehrsumlagerungen ersichtlich. Die Temporeduzierung an der K 6344 ist trotz der geringen Reduzierung der Betroffenheit aufgrund der Verkehrsbelastung am Knotenpunkt der Eisenbahnstraße nachvollziehbar. Die untere Straßenbaubehörde hat gegen den vorliegenden Lärmaktionsplan grundsätzlich keine Bedenken. Wir weißen jedoch darauf hin, dass Stadt Lörrach nach den Unterlagen zum Lärmaktionsplan 49.000 Einwohner (Erläuterungsbericht Kapitel 1) hat. Gemäß § 43(3) StrG sind Gemeinden mit mehr als 30.000 Einwohnern Träger der Straßenbaulast für Ortsdurchfahrten im Zuge von Landes- und Kreis-straßen. Somit ist die Stadt Lörrach Straßenbaulastträger	Wird zur Kenntnis genommen

Nr.	Betroffene Straße	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
				der L 141 und der K 6344 im Zuge der Orts-durchfahrten.	
	Eisenbahn-straße			Maßnahme 5: Tempo 30 auf der K 6344 im Ei-senbahnstraße (Anlage 14.7) Durch die zeitlich durchgängige Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf dem entsprechenden Streckenabschnitt kann gemäß dem Maßnahmenblatt eine Minderung von 2,3 dB(A) an den angrenzenden Gebäuden erreicht werden. Dadurch reduziert sich die Be-troffenheitsanzahl des Lärmpegels über 60dB (A) am Tag von 46 auf 41. Es werden anhand der vorgelegten Unterlagen des Lärmaktions-plan der 3. Stufe keine negativen Auswirkungen oder Verkehrsumlagerungen ersichtlich. Die Temporeduzierung an der K 6344 ist trotz der geringen Reduzierung der Betroffenheit auf-grund der Verkehrsbelastung am Knotenpunkt der Eisenbahnstraße nachvollziehbar. Die untere Straßenbaubehörde hat gegen den vorliegenden Lärmaktionsplan grundsätzlich keine Bedenken. Wir weißen jedoch darauf hin, dass Stadt Lörrach nach den Unterlagen zum Lärmaktionsplan 49.000 Einwohner (Erläute-rungsbericht Kapitel 1) hat. Gemäß § 43(3) StrG sind Gemeinden mit mehr als 30.000 Einwoh-nern Träger der Straßenbaulast für Ortsdurch-fahrten im Zuge von Landes- und Kreisstraßen. Somit ist die Stadt Lörrach Straßenbaulastträger	

Nr.	Betroffene Straße	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
				der L 141 und der K 6344 im Zuge der Orts-durchfahrten. 22.11.2022	
		Landratsamt Lörrach b) Gesundheits-amt	04.01.2023	Der Fachbereich Gesundheit befürwortet grund-sätzlich schallmindernde Maßnahmen. Dabei sollten aktive Schallschutzmaßnahmen bevorzugt werden. Als Informationsquellen über gesundheitliche Risiken für durch Lärm belastete Personen eig-nen sich u.a.: • die Internetseite des Umweltbundesamtes „Auswirkungen des Lärms auf die Gesund-heit“ https://www.umweltbundesamt.de/themen/ver-kehr-laerm/laermwirkungen#gehorschaden-und -stressreaktionen • Ratgeber des Umweltbundesamtes „Lärm - das unterschätzte Risiko“: https://www.umweltbundesamt.de/publikatio-nen/laerm-unterschaetzte-risiko • Internetseite des Robert-Koch-Instituts mit Daten aus dem RKI-Gesundheitsmonitoring https://www.rki.de/DE/Content/Ge-sundAZ/L/Laerm/Laerm_inhalt.html • Übersichtsarbeit im Deutschen Ärzteblatt „Auswirkungen von Lärm auf das Herz-Kreislauf-System“ (Deutsches Ärzteblatt, Jg. 116, Heft 14, 5.April 2019) https://www.aerz-teblatt.de/archiv/206499/Auswirkungen-	Wird zur Kenntnis genommen.

Nr.	Betroffene Straße	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
				von-Laerm-auf-das-Herz-Kreislauf-System • "Gesundheitliche Auswirkungen von Umgebungslärm im urbanen Raum (Bundesgesundheitsblatt, Jg.2020, Heft 63, 2.Juli 2020) https://www.springermedizin.de/gesundheitliche-auswirkungen-von-umgebungslaerm-im-urbanen-raum/18141924?fulltextView=true • Empfehlungen aus der WHO-Leitlinie für Umgebungslärm für die Europäische Region (2018): Für durch Straßenverkehr bedingte Lärmpegel empfiehlt die LEG die durchschnittliche Lärmbelastung Lden auf 53 Dezibel und die nächtliche Lärmbelastung Lnight auf 45 Dezibel zu verringern, da Lärmpegel oberhalb dieser Werte mit schädlichen gesundheitlichen Auswirkungen bzw. Beeinträchtigungen des Schlafes verbunden sind. https://www.euro.who.int/de/media-centre/sections/press-releases/2018/press-information-note-on-the-launch-of-the-who-environmental-noise-guidelines-for-the-european-region"	