

Lärminderungsplanung

der

Stadt Bühl

Übersicht

1. Einleitung	S	2
2. Ermittlung der Lärmbelastungen	S	5
3. Betroffenenanalyse	S	7
4. Lärmschwerpunkte	S	9
5. Lärmaktionsplan	S	11
6. Formales, Verfahrensdaten	S	25

ANHANG 'Lärmschwerpunkte' - Lagepläne-

Allein in Baden-Württemberg klagen mehr als drei Millionen Bürgerinnen und Bürger über eine zu hohe Lärmbelastung in ihrem Wohnumfeld. Hierbei kommt dem Verkehrslärm eine besonders hohe Bedeutung zu.

Auch wenn bereits seit vielen Jahren Lärmsanierungsprogramme für Bundesfernstraßen und Schienenwege bestehen (1978 bzw. 1999) fehlte es bisher an Ansätzen, das Thema Umgebungslärm umfassend anzugehen. Das Bundesimmissionsschutzgesetz bot hier zwar mit dem § 47a die Möglichkeit zur Erstellung von Lärminderungskonzepten, genutzt wurde dieses Instrument aber kaum.

Das änderte sich erst durch die Umgebungslärm-Richtlinie (Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm), die im Jahr 2002 durch die Europäische Union erlassen wurde. Umgesetzt in deutsches Recht ist diese die Grundlage für die Lärminderungsplanung.

Wesentliche Bestandteile sind:

- Aufstellung von Lärmkarten zur Ermittlung der Belastung durch Umgebungslärm
- Ausarbeitung von Lärmaktionsplänen mit kurz-, mittel- und langfristigen Maßnahmen zur Reduzierung der Belastungen
- Schutz sogenannter 'Ruhiger Gebiete' vor einer zukünftigen Verlärmung (bspw. durch Verkehrsverlagerungen)

Die Umgebungslärmrichtlinie setzt dabei auf eine intensive Information und Beteiligung der Öffentlichkeit, um eine möglichst breite Basis zu erhalten.

Festgelegt ist, dass bei Überschreitung bestimmter Kriterien ein Lärmaktionsplan aufgestellt werden muss.

Die Lärminderungsplanung, die aus der Bestandsaufnahme, Festlegung der Ziele und dem eigentlichen Lärmaktionsplan(= Maßnahmenplan) besteht, ist dann alle fünf Jahre fortzuschreiben.

Im ersten Schritt sind vor allem die Ballungszentren im Fokus der Richtlinie. Aber auch kleinere Kommunen betrifft die Umgebungslärmrichtlinie, wenn sie etwa von Hauptverkehrslinien berührt werden.

1.1 Leitbild und Ziele

Das grundlegende Ziel der Umgebungslärmrichtlinie ist, aufzuzeigen, wo Menschen so durch Lärm beeinträchtigt sind, dass ihre Lebensqualität erheblich sinkt und Maßnahmen zur Verbesserung dieser Situation zu entwickeln.

Dazu gehört nicht nur, aktuelle Defizite aufzuzeigen und zu beseitigen, sondern auch die Ausrichtung auf eine nachhaltige Stadtentwicklungspolitik incl. der Verkehrsentwicklungsplanung.

Ziel muss sein, diese Entwicklungsinstrumente dazu zu nutzen, dass

- die gesamte Bevölkerung so gut wie möglich vor gesundheitsgefährdendem Lärm geschützt wird,
- bisher wenig durch Lärm beeinträchtigte Bereiche weiterhin vor einer Verlärmung geschützt werden,
- hohe Lärmbelastung auf Bereiche konzentriert wird, die ausreichende Abstände von der Wohnbebauung haben oder bei denen die Wohnbebauung durch aktive Lärmschutzmaßnahmen geschützt ist.

Um dies zu erreichen, ist es wichtig, auf der einen Seite das Bedürfnis nach Mobilität der Bürger und auf der anderen Seite die durch die Motorisierung entstehende Lärmbelastung in Einklang zu bringen. Hier ist neben lenkenden Maßnahmen sicher auch wichtig, auf eine Änderung der Verkehrsmittelwahl hinzuwirken.

Die Lärminderungsplanung kann nur zu einem kleinen Teil auf kommunaler Ebene umgesetzt werden. Ziel des Planungsprozesses muss es daher auch sein, alle betroffenen Träger öffentlicher Belange frühzeitig einzubeziehen. Vorgesehene Maßnahmen des eigentlichen Aktionsplanes müssen ebenso wie städtebauliche Entwicklungsziele mit der übergeordneten Planung koordiniert und in diese eingearbeitet werden.

1.2 Rechtsgrundlagen

Die Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm wurde in den Jahren 2005 und 2006 in deutsches Recht umgesetzt. Sie wurde z.T. in das Bundesimmissionsschutzgesetz selbst eingearbeitet und teilweise über eine ergänzende Verordnung umgesetzt. Der Wortlaut der Umgebungslärmrichtlinie ist fast wörtlich in die Rechtsvorschriften eingeflossen:

- Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm - vom 24.6.2005 (Änderung des BImSchG)
- Verordnung über die Lärmkartierung - 34. BImSchV - vom 6.3.2006
- Bekanntmachung der vorläufigen Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm n. § 5 Abs.1 der Verordnung über die Lärmkartierung - vom 17.8.2006

1.3 Umsetzung

Der erste Schritt, die Aufstellung der Lärmkarten, ist in zwei Stufen vorgesehen. In der ersten Stufe sind Ballungszentren, Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnlinien und Großflughäfen zu untersuchen. In der zweiten Stufe sollen dann auch geringer belastete Verkehrswege und kleinere Ballungsräume berücksichtigt werden. Es handelt sich hier nicht um Belastungsmessungen, sondern die Lärmbelastung wird über standardisierte Berechnungsverfahren ermittelt.

Umgebungs-lärmrichtlinie - Zuständigkeiten -	Zuständigkeit für die Kartierung	Erfassungsgrenze für die 1. Stufe	Erfassungsgrenze für die 2. Stufe
Ballungsräume	jeweilige Kommune	>250.000 Einwohner	>100.000 Einwohner
Hauptverkehrsstraßen	LUBW	> 6 Mio Kfz/Jahr (>16.400 Kfz/Tag)	> 3 Mio Kfz/Jahr (> 8.200 Kfz/Tag)
Großflughäfen	LUBW	>50.000 Flugbewegungen/Jahr	>50.000 Flugbewegungen/Jahr
Haupteisenbahnstrecken - bundeseigene - nicht-bundeseigene	Eisenbahnbundesamt LUBW	>60.000 Züge/Jahr	>30.000 Züge/Jahr

Die Datenerfassung erfolgte, wie aus der Tabelle erkennbar ist, durch unterschiedliche Behörden. Die Erfassungsdaten der ersten Stufe sollten im Sommer 2007 bereit stehen, die zweite Stufe ist für Sommer 2012 vorgesehen.

Für die Erstellung von Lärmaktionsplänen sind dann die jeweils betroffenen Kommunen zuständig.

Auf der Basis der außerhalb von Ballungsräumen von LUBW (Landesanstalt für Umwelt und Messungen Baden-Württemberg) und EBA (Eisenbahnbundesamt) erstellten Lärmkarten müssen sie die Notwendigkeit der Erstellung eines Lärmaktionsplanes überprüfen und diesen ggf. erstellen.

Da die Daten teilweise erst mit über einem Jahr Verspätung bereit gestellt werden konnten, wurden die eigentlich bis Sommer 2008 zu erstellenden LAP erst in wenigen Kommunen abgeschlossen.

Ist der Lärmaktionsplan einmal abgeschlossen, so haben ihn die öffentlichen Planungsträger bei ihren Planungen zu berücksichtigen.

2. Ermittlung der Lärmbelastungen LÄRMMINDERUNGSPLANUNG

In der ersten Stufe wurden in Bühl folgende Verkehrswege durch EBA und LUBW kartiert:

1. Bundesbahnstrecke Karlsruhe-Base
2. Bundesautobahn A 5
3. B 3 neu in Teilabschnitten
4. L 85/ L83 in Teilabschnitten

Die Verkehrsbelastung von Teilabschnitten der B 3 neu und der L 83/85 lagen zum Zeitpunkt der Datenerfassung knapp unter 16.400 KFZ pro Tag. Diese wurden auf Kosten der Stadt durch die LUBW miterfasst, um ein besseres Bild zu erhalten.

Die Ergebnisse der Datenerfassungen der LUBW sind seit September 2007, die Daten des Eisenbahnbundesamtes seit August 2008 veröffentlicht.

Von LUBW und EBA wurden verschiedene Daten zur Verfügung gestellt. Auf Grundlage eines digitalen Geländemodells der betroffenen Verkehrswege incl. der Lärmschutzeinrichtungen wurde zunächst die Lärmbelastung durch farbige Flächenmarkierung in Übersichtsplänen (unterschiedliche Farben je 5 dB(A)-Schritt) dargestellt.

Daneben erfolgte die Auswertung in Form einer Betroffenenstatistik und von Fassadenpegel (je 'schützenswertem' Gebäude) in 5 dB(A)-Schritten bis zu einer Lärminintensität $L_{den} > 55\text{dB(A)}/L_{night} > 45\text{dB(A)}$.^{*1}

2.1 Grundlagen der Berechnung

Die Ermittlung der Lärmpegel basiert auf neuen EU-harmonisierten Berechnungsverfahren. Auf der Grundlage von Verkehrsbelastungen und digitalem Geländemodell wurden 24-Stunden-Pegel [L_{DEN}] und 8-Stunden-Pegel [L_{Night}] errechnet,

- Der Tag-Lärmindex L_{DEN} ist ein Maß für die ganztägige Lärmbelastung (24 Stunden). Laute Pegel am Abend (18-22 Uhr) und in der Nacht (22-6 Uhr) werden dabei stärker berücksichtigt als Pegel am Tage (6-18 Uhr).
- Der Nacht-Lärmindex L_{Night} ist ein Maß für die Nachtstunden von 22:00 bis 6:00 Uhr,

Es handelt sich dabei um sogenannte äquivalente Dauerschallpegel oder Mittelungspegel. Das bedeutet, dass nicht die höchsten Lärmspitzen maßgebend sind, sondern der durchschnittliche Lärmwert über die betrachtete Zeit.

Maßgebend für die Lärmbelastung an einem Gebäude ist dabei ein Punkt in 4 m Höhe.

Die hier errechneten Lärmwerte weichen teilweise erheblich von den Werten ab, die auf Grundlage der deutschen Lärmberechnungsvorschriften ermittelt wurden. Im deutschen Recht gibt es z.B. keinen 24-Stunden-Wert, sondern nur die Tagwerte auf der einen und Nachtwerte auf der anderen Seite.

Besonders schwerwiegend werden die Unterschiede aber bei der Betrachtung von Bahnanlagen. Nach den z.B. für die Planfeststellung einer Neubaustrecke der Bahn geltenden Richtlinien werden von den errechneten Werten pauschal 5 dB(A) abgezogen. Begründet wird dies damit, dass der Bahnlärm weniger störend sei als andere Lärmarten. Dieser Wert stellt dann die maßgebende Lärmbelastung an einem Punkt dar. Da die Umgebungslärmrichtlinie keinen sogenannten „Schienenbonus“ kennt, liegt die Lärmbelastung am gleichen Punkt mindestens 5 dB(A) höher.

Das ist auch der Grund dafür, dass die Messergebnisse der DB AG im Rahmen der sogenannten Nachinbetriebnahmemessungen (nach deutschen Berechnungsvorschriften) in den Jahren 2006 und 2008 ^{*2} deutlich niedrigere Lärmbelastungen ergaben als die Lärmberechnungen des EBA. Berücksichtigt man allerdings die systematischen Unterschiede der Methoden, so lässt sich feststellen, dass die Berechnungsergebnisse des EBA plausibel sind.

*1 Die allgemein zugänglichen Daten der LUBW und des EBA zur Gemarkung stehen im Internet zur Verfügung. Links auf diese Websites sind auf der Home-Page der Stadt Bühl unter „Aktuell“/„Lärminderungsplanung“ eingestellt. Ebenso können die Flächendarstellungen über „Service“/ „Grafisches Informationssystem“ über den Layer „Lärmkartierung“ abgerufen werden. Informationen zu den Fassadenpegeln an einzelnen Gebäuden stehen allerdings nur Berechtigten zur Verfügung. Sie werden auf Antrag von der Stadtverwaltung zur Verfügung gestellt.

*2 Nahezu parallel zu den Berechnungen des EBA wurden durch die DB Netz AG die sog. Nachinbetriebnahmemessungen in Bühl durchgeführt. Es handelte sich dabei um eine Auflage aus der Planfeststellung zum Ausbau der Rheintalbahn. Danach muss nach der Inbetriebnahme geprüft werden, ob die Prognosewerte aus der Planfeststellung tatsächlich eingehalten werden. Es wurden Messungen an verschiedenen Gebäuden entlang der Trasse durchgeführt.

Ob eine Gemeinde einen Lärmaktionsplan aufstellen muss, lässt sich erst beurteilen, wenn die Lärmkarten vorliegen. Ergeben sich hier erhebliche Lärmbelastungen, so muss ein Lärmaktionsplan aufgestellt werden. Kriterien bei der Entscheidung, ob ein Plan aufzustellen ist, sind:

1. die Höhe der Belastung,
2. die Anzahl der von Lärm Betroffenen,
3. Nutzung der betroffenen Flächen.

Verbindliche Grenzwerte hierzu gibt es nicht. Unstreitig ist aber, dass dort, wo 70 dB(A) L_{den} und 60 dB(A) L_{night} überschritten werden, regelmäßig ein Aktionsplan aufzustellen ist.

Das Umweltbundesamt empfiehlt in seiner Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (2006) als Auslösekriterien für die Lärmaktionsplanung zunächst die Überschreitung von L_{den} / L_{night} 65 / 55 dB(A) in Gebieten mit Wohnnutzung. In einer zweiten Stufe wird als Auslösewert 60/50 dB(A) empfohlen.

Hintergrund ist, dass bereits bei Überschreiten von 65/55 dB(A) auf Dauer mit erheblichen Gesundheitsgefahren zu rechnen ist. Bei Werten über 60/50dB (A) geht man von erheblichen Belästigungen und damit einer Verminderung der Wohnqualität aus.

3.1 Betroffene in der Stadt Bühl

Die aktuellen Betroffenenanalysen von LUBW und EBA geben folgende Belastungsdaten an:

Belastete Einwohner - L_{den}

Bezeichnung	Grenzwert	Straße	Schiene
Besondere Lärm-brennpunkte	> 75 dB(A)	0	20
Lärmbrennpunkte	>70 dB(A)	22	240
Lärmschwerpunkte	>65 dB(A)	140	510
	>60 dB(A)	536	1560
	>55 dB(A)	1862	3210

L_{night}

Bezeichnung	Grenzwert	Straße	Schiene
Besondere Lärm-brennpunkte	> 70 dB(A)	0	10
Besondere Lärm-brennpunkte	>65dB(A)	0	190
Lärmbrennpunkte	>60 dB(A)	23	420
Lärmschwerpunkte	>55 dB(A)	260	1210
	>50 dB(A)	947	2990
	>45 dB(A)	k.A.	4370

Daneben sind nach der Kartierung des EBA noch 14 Schulgebäude mit Werten $L_{den} > 55$ dB(A) L_{den} und 1 Schulgebäude mit $L_{den} > 65$ dB(A) betroffen.

Das höher belastete Schulgebäude ist die neue Realschule. Hier wurde im Rahmen des Baus auf ausreichenden Schallschutz in den Schulräumen geachtet.

Bei den obigen Tabellenwerten für die Betroffenen ist zu berücksichtigen, dass die Berechnungsmethode zu einer Unterschätzung der Zahl der Betroffenen führt.

Die Berechnung ordnet die Einwohner eines Gebäudes je zu einem Viertel einer Fassadenseite zu. Das führt dazu, dass von vier Bewohnern eines Einfamilienhauses, das nur an einer Seite die Werte einer bestimmten Lärmkategorie überschreitet nur ein Bewohner gezählt wird. Annähernd realistisch sind die Zahlen für große Wohngebäude.

Bei den Kartierungsergebnissen ist aber auch zu berücksichtigen, dass an der einen oder anderen Stelle durch Überlagerung von zwei oder mehr Emittenten höhere Belastungswerte entstehen können. Diese sind hier ebenfalls nicht berücksichtigt. Eine Überprüfung im Bereich der nordwestlichen Ecke des Baugebietes Wasserbett, in dem sich Bahn- und Straßenimmissionen überschneiden, ergab allerdings nur geringfügige Erhöhung der Gesamtpegel.

3.2 Weitere potentielle Emittenten

Die Umgebungslärmrichtlinie sieht für den Raum Bühl nur die Berücksichtigung von Eisenbahn und Straße für die Erstellung einer Lärmaktionsplanung vor.

Daneben können aber durchaus noch andere Quellen Lärm erzeugen, der zu deutlich höheren Gesamtbelastungen führt. Möglicherweise relevante Quellen können Fluglärm vom Baden-Airport in Rheinmünster oder Belastungen durch Gewerbebetriebe sein.

3.2.1 Fluglärm

Bühl wird auch bei weiterem Ausbau des Flugverkehrs durch Immissionen, die größer sind als 45 d(B)a nachts, bzw. 55 d(B)A tags nicht berührt: Diesen Nachweis führt das lärmphysikalische Gutachten aus 2002. Zum Umfang des Gewerbeverkehrs zum Flughafen liegen hier keine Angaben vor.

3.2.2 Gewerbelärm

Lärmemissionen von Gewerbe und Industrie liegen in Bühl und den Stadtteilen weit unter den Erheblichkeitsschwellen. Mit einer jahrzehntelangen, konsequenten Ansiedlungspolitik und durch vorausschauendes Flächenmanagement wurde erreicht, dass es bisher keine Konflikte zwischen Wohnen und Arbeiten gab, die nicht lösbar gewesen wären. Das soll auch für die zukünftige Stadtentwicklung so bleiben.

4.1 Belastete Bereiche

Hohe Belastungen finden sich in den nachfolgend aufgelisteten Bereichen. Die Belastungshöhe, Anzahl der Betroffenen und ein Lageplan findet sich für jede Teilfläche in der Anlage 1.

Lfd. Nr.	Verkehrsader	Lärmschwerpunkte	Maximale Belastung L _{den} /L _{night}	Betroffene > 65/55 dB(A)	
				L _{den}	L _{night}
A1	L 83	Ortskern Altschweier entlang L 83	> 70/60	246	242
A2	L 83	Am Mattemühlkreisel, Am Bierkeller	> 65/55	30	143
A3	L 83	Hessensteg	> 65/55	19	49
B1	L 83	Vordere Honau	>65/55	7	7
B2	L 83	Reihenhausbebauung Im Grün	>65/55	38	797
C	L 85	Römerstraße Vimbuch	> 65	4	x
D1	B 3 neu	Beethovenstraße	>60/50	x	x
E1	DB	West Rheinstraße-Bühlot	>70/65	119	272
E2	DB	Ost Rheinstraße, Bahnhof, Güterstraße	>70/65	327	396
E3	DB	Martin-Luther-Straße/Amselstraße	>70/65	186	513
F1	A 5	Balzhofen	>65/60	77	194
F2	A 5	Weitenung	>65/55	29	111
F3	A 5	Witstung	>65/55	10	24
				1092	2708

Anzumerken ist, dass der Bereich Beethovenstraße derzeit noch deutlich niedriger belastet ist. Es ist aber wegen der in absehbarer Zeit zu erwartenden Fertigstellung der B 3 neu im Norden mit einer deutlich höheren Verkehrs- und damit auch Lärmbelastung zu rechnen.

4.2 Analyse von Belastungsbereichen

Die oben aufgelisteten Bereiche sind im nächsten Schritt weiter zu analysieren.

Ziel der Analyse ist es, herauszufinden, wo aufgrund der Höhe der Lärmbelastung und/oder der Zahl der Betroffenen vorrangig Lärminderungsmaßnahmen notwendig sind.

Dabei sind natürlich zunächst einmal die Bereiche näher zu betrachten, bei denen Werte > 70/60 dB(A) erreicht werden und kein passiver Lärmschutz vorhanden ist. Für die Ermittlung des passiven Lärmschutzes ist neben der Erfassung der Daten der DB AG auch die Prüfung verschiedener Bebauungspläne notwendig, da diese teilweise Festsetzungen zum Lärmschutz enthalten.

Folgende B-Pläne enthalten entsprechende Festsetzungen:

Lfd.-Nr.	B-Plan-Nr.	Name Bebauungsplan	Rechtskraft	Festsetzung Lärm
AUTOBAHN				
Balzhofen				
1	3782-1	Bühlfeld,	1995	JA
Vimbuch				
2				
Weitenung	3788-6	Neuäcker, 4.Änderung	1992	JA
3				
	3789-12	Kreuzfeld	2005	JA
BUNDESSTRASSE 3 - NEU				
4				
5	3780-5	Berufsschulzentrum	1974	JA
6		Eichet-Eichert	1988	JA
7	3780-17	Kirchgaßmatten	1992-1994	JA
	3780-34	Weststadtschule	1997	JA
BUNDESSTRASSE 3 - ALT				
8				
	3780-32	Wasserbett	1988-2005	JA
LANDESSTRASSE 83				
9				
10	3780-40	Sonnhalde	2007	JA
11		Hintere Honau	1991	JA ?
12	3780-28	Vordere Honau	1975	JA
13		Am Hessensteg	2006	JA
	3781-6	Südliche Bühler Seite	1997	JA
LANDESSTRASSE 85				
14				
15	3788-2	Hurst	2006	JA
	3788-6	Neuäcker	1991	JA
BAHNLINIE				
16				
17	3780-37	Im Unteramthof	2004	JA
18		Hindenburgstraße/Bahnhof	2008	JA
	3780-32	Wasserbett, 4. Änderung	2005	JA

Daneben ist noch zu berücksichtigen, ob bereits geplante Maßnahmen noch nicht umgesetzt sind. Dies gilt insbesondere für die BAB5. Hier wurden im Rahmen der Planfeststellung erhebliche Aufwendungen für einen aktiven Schallschutz entlang der Trasse festgelegt. Durch Lärmschutzwände und Wälle soll dafür gesorgt werden, dass die Ortslagen vor Lärm über 64/54 dB(A) und nach Bebauungsplan als Wohngebiet ausgewiesene Flächen vor Lärm über 59/49 dB(A) geschützt werden. An einzelnen Punkten sind ergänzende passive Maßnahmen erforderlich.

Damit sind für die bisher stark lärmbelasteten Bereiche in

- Weitenung/Witstung

- Oberbruch
- Oberweier
- Balzhofen
- Moos

entlang der BAB 5 keine weiteren Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.

5. LÄRMAKTIONSPLAN

Das Kernelement der Lärminderungsplanung ist der Aktionsplan, in dem alle vorgesehenen Maßnahmen zur Lärmreduzierung aufzunehmen sind.

Dabei stehen vorerst, d.h. im Lärmaktionsplan der Stufe I (2008/09), technische Maßnahmen von hoher Effizienz im Vordergrund. Kurzfristig umzusetzende Maßnahmen werden langfristig umzusetzenden Maßnahmen oder Konzeptionen vorangestellt.

Der Maßnahmenkatalog ist im Rahmen der Pflicht zur Fortschreibung des Lärmaktionsplans alle fünf Jahre zu überprüfen und ggf. zu ergänzen.

Grundlage für die Festlegung konkreter Maßnahmen sind die Kartierungsergebnisse von LUBW und EBA, die in Abschnitt 4 bzw. der Anlage 1 dargestellt sind.

Bestandteile der Lärmaktionsplanung sind:

1. *Festlegung der Minderungsziele*
2. *Bauliche Maßnahmen in Lärmschwerpunkten*
3. *Verkehrskonzeption*
4. *Politische Initiativen*
5. *Organisatorische Ansätze vor Ort*
6. *andere administrative Maßnahmen*

5.1 Festlegung der Minderungsziele

Als allgemeine Ziele der Stadt Bühl zur Bekämpfung des Umgebungslärms werden festgelegt:

Kurzfristig ...

die Wohnbevölkerung vor Lärmbelastungen $> 70/60$ dB(A) L_{den}/L_{night} zu schützen. Ab diesen Werten sind Beeinträchtigungen der Gesundheit gravierend. Wo dies nicht möglich ist, sind Innenraumpegel von $40/30$ dB(A) L_{den}/L_{night} sicher zu stellen.

Mittelfristig ...

die Zielwerte der Lärminderungsplanung für lärmbelastete Gebiete mit $65/55$ dB(A) L_{den}/L_{night} soweit wie möglich zu erreichen und dort wo dies nicht möglich ist, Innenraumpegel von $40/30$ dB(A) L_{den}/L_{night} sicher zu stellen.

Langfristig ...

sicher zu stellen, dass die erreichten Lärmschutzwerte dauerhaft gehalten werden und Gebiete mit überwiegender Wohnfunktion Lärmbelastungen von $50/35$ dB(A) L_{den}/L_{night} nicht überschreiten.

Konkret werden alle Bereiche in den Maßnahmenkatalog der Lärmaktionsplanung aufgenommen, die die Belastungsstufe 65/55 dB(A) überschreiten oder bei denen eine solche Überschreitung zu erwarten ist.

Die Datenerfassung von LUBW und EBA oberhalb der Auslöseschwelle ergibt

**932 Bürger mit Belastungen > 65 dB(A) L_{den} und
2113 Bürger mit Belastungen > 55 dB(A) L_{night}**

Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass 83 % der tagsüber und rund 91 % der nachts lärmbelasteten Menschen durch Bahnlärm betroffen sind. Für einen großen Teil dieses Personenkreises wurden passive Schallschutzmaßnahmen entweder vorgeschrieben oder zumindest angeboten.

Damit ist davon auszugehen, dass diese Betroffenen innerhalb ihrer Wohnräume ausreichenden Schallschutz haben. Dennoch ist zumindest die Freizeitgestaltung im Außenbereich erheblich eingeschränkt.

Ziel muss es daher sein, auch hier mittelfristig einen für die Gesundheit unbedenklichen Außenlärm-Grenzwert von 65/55 dB(A) zu erreichen. Dort, wo dies nicht möglich ist, muss mindestens sichergestellt werden, dass im Wohn- bzw. Schlafzimmerbereich ein Maximalpegel (innen) von 40/30 dB(A) unterschritten wird.

Ist dieses Ziel erreicht, kann von einer „guten Lärmsituation“ bzw. von erreichtem „guten Lärmschutz“ gesprochen werden.

5.2 Bauliche Maßnahmen in Lärmschwerpunkten

Entscheidend bei baulichen Maßnahmen, die in den Lärmaktionsplan aufgenommen werden, wird die Mitwirkungsbereitschaft der Baulastträger sein. Denn die betroffenen Straßen sind Bundes- und Landesstraßen. Baulast- und damit Kostenträger für die Straßen sind die Bundesrepublik Deutschland für die B 3 neu, das Land Baden-Württemberg für die L 83 und L85 und die DB Netz AG für die Eisenbahnlinie. Einzige Ausnahme ist hier die Ergänzung des bereits vorhandenen Lärmschutzwalles Römerstraße, der zwar an einer Landesstraße errichtet, aber durch die Stadt finanziert wurde.

Die Lärmschwerpunkte in Bühl mit dazu passenden Ansätzen zur Lärminderung sind nachfolgend aufgelistet (**vgl. Anhang 'Lärmschwerpunkte' -Lagepläne-**):

A1 Streckenabschnitt L83, zwischen Gemarkungsgrenze und Mattenmühlkreisel

INNERORTSLAGE, Altschweier - Voraussichtlich ist eine Verbesserung der Schallbelastung nur durch passive Schallschutzmaßnahmen möglich. Inwieweit zumindest teilweise aktiver Schallschutz möglich ist, ist weiter zu prüfen.

A2 Streckenabschnitt L83, am Mattenmühlkreisel

AM BIERKELLER und Wohngebiet MATTENMÜHLE - Die Aufrüstung der vorhandenen Lärmschutzwand mit absorptionsfähigem Material führt zu keiner spürbaren Verbesserung der Situation. Die Möglichkeit von aktiven Maßnahmen südlich der Bühlertalstrasse ist zu prüfen.

A3 Streckenabschnitt L83, zwischen Mattenmühlkreisel und B3-alt-

HESSENSTEG - Auf Grund der Höhenlage der Straße ist eine erhebliche Verbesserung voraussichtlich durch einfache Maßnahmen wie absorptionsfähige Geländerverkleidungen an der Brücke möglich

A4 Streckenabschnitt L83, zwischen Mattenmühlkreisel und B3-alt-

VORDERE HONAU - Maßnahmen wären insbesondere im Bereich der Infobucht erforderlich. Auch hier ist zu prüfen, ob der Aufwand auf Grund der Höhenlage der Straße begrenzt bleiben kann.

B Streckenabschnitt L85, zwischen B3-alt- und Bussmattenkreisel

KINDERHAUS 'SONNENSCHNEIEN' - Es ist davon auszugehen, dass die Lärmbelastung nach Fortführung des B 3 neu- Ausbaus nach Norden reduziert wird. Im Rahmen verkehrslenkender Maßnahmen wird eine Reduzierung des in die Hauptstraße einbiegenden Verkehrs angestrebt.

C Streckenabschnitt B3-n- zwischen Bussmattenkreisel und Weißgärberkreuzung

RÖMERSTRASSE, Vimbuch - Der vorhandene Lärmschutzwall wurde am östlichen Abschluss mit Holzwänden ergänzt. Am Ende dieser Wand werden einzelne Gebäude in der Römerstraße stark durch Lärm belastet. Eine Ergänzung der bisherigen Maßnahmen ist zu prüfen.

D1 Streckenabschnitt B3-n-, zwischen Bosch- und LUK-Kreuzung

WESTSTADT, Beethovenstrasse - Die bestehende Lärmschutzwand ab dem Sandbach, Länge 338m, soll in nördliche Richtung um ca. 270m verlängert und insgesamt erhöht werden. Wie bereits dargestellt, liegt die aktuelle Lärmbelastung zwar unter der Auslöseschwelle, durch eine zu erwartende starke Zunahme der Verkehrsbelastung auf der B 3 neu ist ein verbesserter Schutz aber unumgänglich.

E1-3 Lärmschwerpunkte entlang der Eisenbahn

Der viergleisige Ausbau der Rheintalbahn wurde Ende der 90-iger Jahre abgeschlossen. Der dafür erforderliche Planfeststellungsbeschluss erfolgte 1988. Grundlage für die hier erfolgten Lärmschutzmaßnahmen war der „Neubaustreckenerlass“ dieser ermöglichte im Rahmen der Einzelfallprüfung die Überschreitung der Grenzwerte um 5 dB(A). Diese Grenzwertüberschreitung wurde im Planfeststellungsabschnitt Bühl-Ottersweier für generell anwendbar erklärt.

Nach dieser Richtlinie war die Erreichung von 65/55 dB(A) in Wohngebieten, 70/60 dB(A) in Dorf-, Misch- und Kerngebieten und 75/65 dB(A) in Gewerbe- und Industriegebieten gefordert. Soweit dies nicht mit aktiven Maßnahmen, also insbesondere Schallschutzwänden zu erreichen war, erfolgte die Ergänzung durch passive Maßnahmen.

Allerdings wurde aktiver Schallschutz im Gegensatz zu den heutigen Planungen nur in sehr begrenztem Umfang festgesetzt. Die Zahl von 522 Gebäuden, an den passive Schallschutzmaßnahmen angeboten wurden, zeigt, dass die Schallschutzwände nicht annähernd für einen ausreichenden Schallschutz sorgen können.

Das 2006 und 2008 durchgeführte Beweissicherungsverfahren der DB Projekt-Bau zeigte, dass die prognostizierten Werte der tatsächlichen Situation weitgehend entsprechen. Auch wenn die endgültige Bewertung noch strittig ist, sind gravierende Abweichungen von der Prognose nicht zu erwarten.

Durch den aus der damaligen Rechtslage resultierenden unzureichenden aktiven Schallschutz sind die Lärmbelastungen im Außenbereich mit teilweise über 75 dB(A) L_{den} so hoch, dass die Lebensqualität erheblich sinkt. Die aktiven Lärmschutzmaßnahmen sind daher so zu verstärken, dass die Auslösewerte in den Wohnbereichen zumindest weitestgehend eingehalten werden können. Neben klassischen Lärmschutzwänden gibt es eine Vielzahl von z. T. noch in der Erprobung befindlichen Maßnahmen, die möglicherweise für Abhilfe sorgen können. Zumindest die folgenden Alternativen sollten geprüft werden:

Maßnahme	Erläuterung	Konflikte, Effekte
Lärmschutzwand erhöhen	Erhöhung um 1-1,5 m mit Schallabsorbierender Oberfläche	Erhöhung statisch nicht möglich, erforderlich wäre Abbruch und Neubau
Besonders überwachtetes Gleis	Regelmäßiges Abschleifen der Gleise, um die Fahrgeräusche zu reduzieren	Lärminderung von 3 dB(A)
Absorbierendes Gleisbett	Ersatz des üblichen Schotters durch ein Material das besonders schallabsorbierende Eigenschaften hat	Nur bei Neubau oder grundlegender Sanierung einsetzbar
Abgerundete LS-Wand-Kronen	Reduzierung der Schallbeugung an der Oberkante der Lärmschutzwand	Lärminderung wird unterschiedlich bewertet
Schienen nahe Absorberpaneelle	Aktiver Lärmschutz fast unmittelbar an der Quelle	Ergänzung zum vorhandenen Schallschutz, Wind und Fahrradgeräusche werden aber nicht beeinflusst
Radschalldämpfer	Insbesondere Reduzierung unerwünschter Resonanzen	Unmittelbar an der Quelle
Schaumglasschotter als Absorptionsschicht vor Betonschallschutzwänden	Verbesserung bestehender Wände durch stärker schallschluckende Eigenschaften	Platz wird in der Regel fehlen.

F 1-2 Lärmschutz entlang der BAB 5

Wie bereits in 4. ausgeführt, sind in der Planfeststellung zum 6-spurigen Ausbau der A 5 umfangreiche aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen ausgewiesen. Weitere Maßnahmen sind nicht erforderlich.

Für alle aktiven und ggf. passiven Lärmschutzmaßnahmen sind detaillierte Lärmberechnungen durchzuführen. Die Auslegung und bauliche Planung der Maßnahmen richtet sich außerdem nach den örtlichen, stadtgestalterischen, topographischen und verkehrstechnischen Rahmenbedingungen.

Prioritäten

Die Realisierung der baulichen Maßnahmen muss finanzierbar sein und kann nur in Schritten erfolgen. Abhängig von der Höhe der Lärmbelastung und von der Anzahl betroffener Bürger und in Hinblick auf die Finanzierungshöhe wurden die folgenden Prioritäten festgelegt.

Prioritätenliste für die vorhandenen Lärmschwerpunkte					
	Bereich	Situation	vorgesehene Maßnahmen	Kostentragung	Priorität
A1	Streckenabschnitt L 83 Gemarkungsgrenze Bühlertal - Mattenmühlkreisel	ca 15 Gebäude liegen über den Sanierungswerten von 70/60 dB(A)	Förderung passiver Schallschutzmaßnahmen; aktiver Schallschutz vorr. nicht möglich	Land+Stadt	1
A 2	Am Bierkeller/Mattenmühle	Emmissionsüberlagerung Bühlertalstraße und L 83 führt zu Belastungen > 65/55 dB(A) für 5-6 Gebäude	Lärmschutzwand ; evtl. zwischen L83 und Bühlertalstraße; Forderung aus der AG: Tempo 50 auf Bühlertalstraße	Stadt	2
A3	Hessensteg	Belastungen im Bereich Hessensteg an einzelnen Wohngebäuden über 65/55dB(A)	aktiver Schallschutz z.B: durch absorbierende Geländerverkleidungen	Stadt	3
B1	Vordere Honau, Streckenabschnitt L83 zwischen Hessensteg und B3-alt-	Belastungen an ca. 5 Einfamilienhäusern LN _{ght} >55 db(A)	aktiver Schallschutz z.B: durch Schallschutzwand	Stadt	3
B2	Bereich Wasserbett, Streckenabschnitt L85 zwischen B3- alt- und Bußmattenkreisel an der B3-n-	insbesondere im Bereich Kindergarten ist eine Lärmbelastung L _{DEN} dB(A)bis 60-65 dB(A) vorhanden.	verkehrslenkende Maßnahmen zur Reduzierung des Verkehr auf der L 85 durch Aufwertung der Hurststrasse als Erschließungsachse für die Gewerbegebiete	Stadt	3
C	Bereich Römerstraße, Vimbuch - Streckenabschnitt L85 zwischen Bußmattenkreisel und Vimbacherstr.	Seit Wall/Wandbau entlang Römerstraße am Ende plötzlich auftretender Lärm und Belastungen von der L85 östlich des Walls.	Verlängerung der LSW um ca. 200-300 m Richtung Weißgärberkreuzung von Betroffenen vorgeschlagen	Stadt	2
D	B 3-n- Streckenabschnitt zwischen Siemensstraße bis SWEG-Gleis	Derzeit Belastung 60/50dB(A); durch Fortführung B 3 n und gezielte Verkehrslenkung in Richtung B3 n erhebliche Zunahme des Lärm zu erwarten	Verlängerung der vorhandenen LSW (383m) um 270m und Erhöhung der bestehenden LSW	Stadt/ Bund	3
E1	DB West Rheinstraße-Bühlot	Derzeit Belastungen teilweise >70/60 dB(A), aber aktiver (DB AG) und passiver Lärmschutz vorhanden (teilweise auch Auflage Baugenehmigungen)	Verbesserung des aktiven Lärmschutz durch Erhöhung vorhandener LSW, besonders überwachtes Gleis, Absorptionsbrecher o.ä., ergänzt durch passive Schallschutzmaßnahmen,so weit nicht über Baugenehmigung vorgeschrieben oder von DB AG angeboten	Stadt /DB AG	1
E2	DB Ost Kirchgaßgraben/Bühlot	Derzeit Belastungen teilweise >70/60 dB(A) im Bereich der Wohngebäude, aber aktiver und passiver Lärmschutz vorhanden (durch DB AG)	Verbesserung des aktiven Lärmschutz durch Erhöhung vorhandener LSW, besonders überwachtes Gleis, Aufsatz für vorh. LSW zur Verbesserung der Absorption	Stadt /DB AG	2
E 3	DB Ost Martin-Luther-Straße-Amselstraße	Derzeit Belastungen teilweise >70/60 dB(A) im Bereich der Wohngebäude, aber aktiver und passiver Lärmschutz vorhanden (durch DB AG)	Verbesserung des aktiven Lärmschutz durch Erhöhung vorhandener LSW, besonders überwachtes Gleis, Aufsatz für vorh. LSW zur Verbesserung der Absorption	Stadt /DB AG	2

5.3 Verkehrskonzeption

Der Straßenverkehr ist neben der Bundesbahnstrecke Karlsruhe-Basel die einzige relevante Quelle der Lärmbelastung für den Lärmaktionsplan in Bühl. Er läuft zwar heute bereits stark gebündelt über wenige Hauptverkehrsstraßen ab, durch die starke Belastung dieser Strecken besteht aber die Gefahr der zunehmenden Verkehrsverlagerung in die Anliegerstraßen. Eine solche Verlagerung führt natürlich auch zu einer zunehmenden Lärmbelastung der Anliegerstraßen und steht den Zielen der Lärminderungsplanung entgegen.

Insbesondere der Lückenschluss der B 3 neu zwischen Baden-Baden-Steinbach und Sinzheim wird zu einer deutlich erhöhten Verkehrsbelastung auf der B 3 neu führen, so dass die bereits heute zu den Hauptverkehrszeiten kritische Situation weiter verschärft wird.

Unter anderem aus diesem Grund wurde 2008 ein Verkehrsentwicklungsgutachten beim Büro Brilon, Bondzio und Weiser, Bochum in Auftrag gegeben. In einem ersten Schritt soll untersucht werden, wie die Attraktivität der sog. Tangenten B 3 neu und L85 so gesteigert werden kann, dass die Innenstadt und die Ortsdurchfahrt Vimbuch entlastet werden.

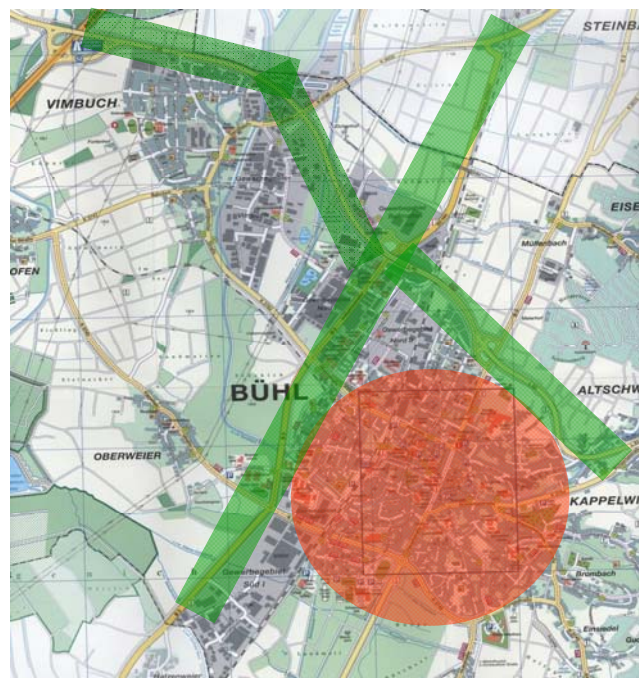
Die weiteren Schritte des Gutachtens sind dann Aufstellung und Anwendung eines Verkehrsmodells und die Erarbeitung eines Verkehrsentwicklungsplans.

Grundlage für diese Untersuchungen ist der sog. 34-Punkte Katalogs, der am 26. Juli 2000 vom Gemeinderat zur Verkehrsentwicklung der Stadt Bühl beschlossen wurde.

Die hier zur Verkehrslenkung vorgesehenen Maßnahmen werden untersucht, ggf. modifiziert und ergänzt. Da mit der Stärkung der Hauptachsen auch eine erhöhte Verkehrs- und damit Lärmbelastung verbunden ist, ist dies im Zusammenhang mit der Prüfung aktiver Lärmschutzmaßnahmen zu berücksichtigen.

Insbesondere die Lärmschutzeinrichtungen entlang des Neubaugebietes Kirchgaßmatten an der B 3 neu erhalten durch eine gezielte Verkehrslenkung auf die B 3 neu stärkere Bedeutung.

Die Grundstruktur des Verkehrsaufbaus in der Gesamtstadt soll darüber hinaus weiterhin dafür sorgen, dass starke Verkehrsbelastungen auf die Hauptstrecken beschränkt bleiben:



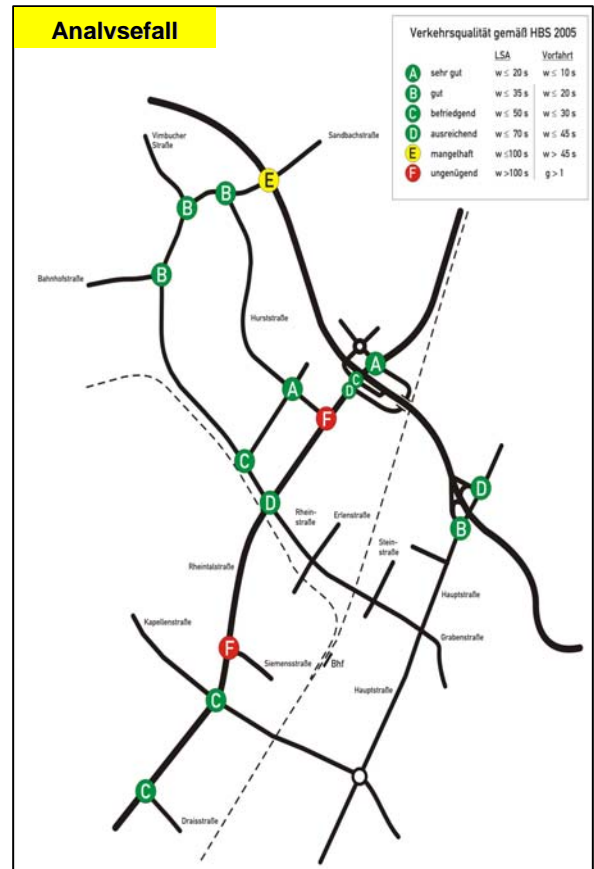
Aktueller Stand

Im Rahmen der Grundlagenermittlung Mitte 2008 hat das Büro Verkehrszählungen und –befragungen an ausgewählten Punkten des Straßennetzes sowie Befahrungen durchgeführt. Die Analyse der derzeitigen Situation hat gezeigt, dass vor allem an vorfahrtgeregelten Knotenpunkten der B3-neu für den Linksabbieger eine mangelhafte oder ungenügende Verkehrsqualität besteht.

Daher ist zunächst einmal zu prüfen, wie diese Knotenpunkte entschärft werden können und darüber hinaus zu klären, wie die B 3 neu insgesamt beschleunigt werden kann.

Daneben wird ein Umbau der Kreuzung L 85/Sandbachstraße (Weissgärber-Kreuzung) und die Änderung der weiteren Verkehrsführung in Richtung der Industrie- und Gewerbegebiete in der Diskussion geprüft.

Diese „LKW-Route“, die über die Hurststraße geführt werden könnte, würde auch eine Entlastung der Ortsdurchfahrt Vimbuch möglich machen



Aufgabe der weiteren Planung und Modellierung ist es nun, gemeinsam mit den Straßenbaulastträgern eine Lösung zu entwickeln, die die Verkehrssituation im Sinne einer Bündelung der Verkehrsströme optimiert. Diese Strecken sind mit aktiven Lärmschutzmaßnahmen so aufzurüsten, dass die Auslösewerte keinesfalls mehr erreicht werden.

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden die nachfolgenden Punkte diskutiert, die nun im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung geprüft und ggf. ausgearbeitet werden.

Maßnahmen und Alternativen		Verfolgte Ziele	Konflikte, Effekte
1	Stärkung des Vorrangerschließungsnetzes B 3 n und L 85/L83	Reduzierung des Durchgangsverkehrs durch die Innenstadt und Vimbuch	Entlastung der umgebauten Hauptstraße, verschiedener Nebenstraßen und der Vimbucher Straße
2	LKW-Routenkonzept	Bündelung der Gewerbegebietsanfahrten, Entflechtung des Gewerbeverkehrs vom sonstigen Individualverkehr	Entlastung des Knotenpunktes L85/B 3 neu
3	Grüne Welle auf der B 3 neu incl. Kreuzungsausbau	Steigerung der Attraktivität der B 3 neu	Bündelung des Durchgangsverkehrs, aber erheblicher Grunderwerbsbedarf, da Kreuzungsausbau erforderlich; Grundstücksausfahrten sollten reduziert werden

Maßnahmen und Alternativen		Verfolgte Ziele	Konflikte, Effekte
4	Kreisverkehre auf der B 3 neu	Alternative zu 3.	s. 3.
5	Rückbau Kreuzung Erlenstraße/B 3 neu	Reduzierung der Störfaktoren auf der B 3 n	Vereinfachung der Verkehrsbeziehungen
6	Ausbau Kreuzung Dieselstraße/ B 3 neu	Verbesserung der LKW-Anbindung, auch in das Gewerbegebiet Froschbächle	Vierarmige Kreuzung wegen der versetzten Lage von Dieselstraße und Zufahrt zum Froschbächle schwierig
7	Fuß- und Radwegeunterführung LuK-Kreuzung	Erhöhung der Knotenpunktkapazität	Verbesserung der Gesamtabwicklung und der Situation für Fußgänger
8	Anschluss Siemensstraße an die K 3749	Entlastung oder Aufgabe der problematischen Kreuzung B 3 neu/ Siemensstraße	Grunderwerb erforderlich
9	Optimierung der Weisgärberkreuzung	Verbesserung der Leistungsfähigkeit und Optimierung der Anbindung Hurststraße als Hauptstrecke LKW-Routen	Entlastung der Kreuzung B 3 n/L85 und Trennung LKW vom sonstigen Individualverkehr
10	Ausbau der Dr. Georg-Schaeffler-Straße für LKW-Verkehr	LKW-Routenführung durch Hurststraße/Dr.-Georg-Schaeffler-Straße /Rheinstraße	s. 9.

5.4 Politische Initiativen

Für die Bevölkerung im Rheintal haben Initiativen für mehr Lärmschutz eine besonders hohe Bedeutung. Bedingt durch die topografische Situation und die Lage im Herzen Europas verlaufen große Verkehrsadern mit Bedeutung für ganz Europa durch die Region. Neben der BAB 5 ist hier vor allem die Rheintalbahn zu nennen, die bereits heute als Nord-Süd-Strecke von Rotterdam nach Genua Europas wichtigste Güterverkehrsachse auf der Schiene ist. Mit der Fertigstellung des viergleisigen Ausbaus dieser Strecke im Rheintal wird die Verkehrsbelastung zweifellos weiter steigen.

Ähnliches gilt für die A 5, deren sechsspüriger Ausbau im Raum Bühl gerade beginnt. Eher regionale Bedeutung haben dagegen die ebenfalls im Rheintal verlaufenden Bundesstraßen 3 und 36. Sie verstärken aber natürlich die Lärmbelastung für die Bevölkerung im Rheintal.

Aus diesem Grund sind konkrete Maßnahmen an einzelnen Punkten nur begrenzt zielführend. Notwendig sind politische Initiativen auf nationaler und internationaler Ebene, um die Randbedingungen zu verändern und technische Fortschritte schneller zur Entlastung der betroffenen Bürger einzusetzen.

Politische Forderungen

- Die Lärmbelastung an den wichtigen Verkehrswegen muss mit den Grundsätzen der EU-Umgebungslärmrichtlinie vereinbar sein.
- Der Schutz der Bevölkerung vor schädlichem Umgebungslärm muss auch an bereits bestehenden Verkehrstrecken so gewährleistet werden, dass gesundheitliche Gefährdungen ausgeschlossen werden können. Lärmsanierungsprogramme müssen dort ansetzen, wo die vom Umweltbundesamt festgestellten Werte von 65/55 dB(A) L_{den}/L_{night} überschritten werden.
- Die Berechnungsgrundlagen für Lärmschutz sind zu harmonisieren und auf die europäischen Richtlinien abzustimmen. Insbesondere der Wegfall des Schienenbonus hat erhebliche Bedeutung.
- Die Verkehrsbaulasträger sind dazu aufzufordern, Neuentwicklungen wie z.B. schienennahe Absorber im Zugverkehr zu forcieren, um hocheffiziente aktive Maßnahmen zu fördern.
- Die bereits in den nationalen Verkehrslärmschutzpaketen 2007 und 2009 des Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vorgesehenen Initiativen zur Lärmentlastung sind zu forcieren. Insbesondere die Entwicklung und der Einsatz geräuscharmer Fahrzeuge und lärmabhängiger Trassenpreise im Schienenverkehr müssen mit Nachdruck weiter betrieben werden.

Um den Forderungen ein stärkeres politisches Gewicht zu verleihen, wird sich die Stadt bemühen, gemeinsam mit anderen Kommunen entlang des Rheintales aufzutreten und diese Forderungen gegenüber den zuständigen Behörden und Politikern vertreten....

5.5 Organisatorische Ansätze

Auch die Wahl des Verkehrsmittels hat natürlich Auswirkungen auf die Umwelt- und speziell Lärmbelastung. Die Förderung einer umweltfreundlichen Verkehrsmittelwahl ist daher ein weiterer Baustein für die Reduktion der Lärmbelastung.

Die Verkehrsmittelwahl zugunsten des Umweltverbundes ist nur dann attraktiv, wenn folgende Faktoren gewährleistet sind:

- Sicherheit
- Attraktivität
- Zeitersparnis oder zumindest nur sehr geringe Zeitverluste
- Geringe Kosten

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden hier folgende Ansatzpunkte entwickelt, die sich teilweise auch überschneiden:

Beeinflussung Modal-Split – Emissionsmindernde Verkehrsmittelwahl

Maßnahme	Verfolgte Ziele	Konflikte, Effekte
1 Radwegenetz weiterentwickeln, Vernetzung mit Nachbargemeinden	Vernetzung von Teilgebieten, Routen bündeln	Attraktivitätssteigerung für das Fahrrad
2 Verbesserte Unterhaltung der Radwege	Erhöhung der Fahrqualität	siehe 1.
3 Durchgängigkeit der Radwegebeschilderung	Orientierung vereinfachen, Führung auch von Ortsunkundigen	siehe 1.
4 Schließfächer dezentral an Einkaufsschwerpunkten	Verbesserung der Einkaufssituation für Menschen, die mit Fahrrad oder ÖPNV in die Stadt kommen	Attraktivitätssteigerung für ÖPNV und Fahrrad
5 Haltestellen kombiniert mit Angebot von Mieträdern	Verbesserung der Mobilität der ÖPNV-Benutzer	Attraktivitätssteigerung für den ÖPNV
6 Fahrradshuttle, Transport der Räder von der Innenstadt in die Hangzone (Neusatz etc)	Beseitigung von Hemmnissen für die Fahrrad-Nutzung	Kombination ÖPNV-Fahrrad zur Attraktivitätssteigerung
7 Förderung des ÖPNV; Werbung zur Mentalitätsveränderung	Weitere Verbesserung der Takte und der Umsteigebeziehungen	Attraktivitätssteigerung für den ÖPNV
8 Durchlässigkeit der Tarifverbünde (Übergangstarife) verbessern	Unverhältnismäßig teure Fahrten zwischen den Verbänden abschaffen	Attraktivitätssteigerung für den ÖPNV
9 Stündlicher Bustakt Bühl-Achern	siehe 7.	Attraktivitätssteigerung für den ÖPNV
10 Ausbau des Verbundtickets	Mehr Veranstaltungen mit ÖPNV Nutzung verbinden	Attraktivitätssteigerung für den ÖPNV
11 Car-Sharing ausbauen	Stärkung der bereits vorhandenen Initiativen	
12 Kompatibilität Fahrrad/ÖPNV verbessern	siehe 5. und 6.	Kombination ÖPNV-Fahrrad zur Attraktivitätssteigerung
13 Förderung und Moderation von Fahrgemeinschaften	Verbesserung der Nutzungsmöglichkeiten	Reduzierung der Gesamtbelastung der Straßen

Diese Ansatzpunkte sind im weiteren Verfahren detailliert auf Effizienz und Machbarkeit zu untersuchen und ggf. umzusetzen.

5.6 Andere, administrative Maßnahmen

Neben den baulichen, organisatorischen und politischen Ansätzen gibt es durch die Stadtentwicklung und das Straßenverkehrsrecht wichtige Instrumentarien zur Beeinflussung der Lärmentwicklung.

5.6.1 Planerisch, konzeptioneller Lärmschutz

Neben kurz- oder mittelfristigen Maßnahmen, sind langfristige Strategien notwendig, die den geforderten Prozess der Lärmreduzierung über Jahre entwickeln.

Durch vorausschauende Planung, die die notwendigen Wege so ´verkürzt´, dass sie mit den geräuschlosen und schadstofffreien Verkehrsmitteln Fahrrad und zu Fuß zurückgelegt werden können, wird die Stadtentwicklungsplanung ihren Beitrag leisten. Folgende Grundsätze sind dabei von großer Bedeutung.

- Innenentwicklung vor Außenentwicklung
- Dezentrale Konzentration in den Ortsteilen, Angebot des täglichen Bedarfs in den Ortsteilen absichern oder wiederbeleben
- Förderung der städtischen Wohn- und Lebensqualität, Erhalt weitgehend unbelasteten WA-Bereiche, Tempo-30-Zonen
- Konzentration von Gewerbe und Kfz-bezogenen Nutzern sowie enge Anbindung von innenstadtnahen Stellplätzen an das übergeordnete Verkehrsnetz.

Maßnahmenübersicht

Maßnahmen	Verfolgte Ziele	Konflikte, Effekte
1 Bestehende Wohngebiete vor Durchgangsverkehr schützen	Erhalt der hohen Lebensqualität durch Schutz vor einer Verkehrszunahme	Durch höhere Motorisierungsgrade oftmals dennoch größere Belastung
2 Erholungsflächen als sog. Ruhige Gebiete definieren	Schutz von „Ruhigen Gebieten“ vor einer Verlärmung und Erhalt der Funktion als Rückzugsraum	
3 Zentralität in den Ortsteilen fördern und erhalten z.B. durch sog. Nachbarschaftsläden	Reduzierung der PKW-Nutzung durch kürzere Wege	Daneben Attraktivitätssteigerung in den Ortsteilen

5.6.2 Ordnungsrechtliche Instrumente zur Lärminderung

Inbesondere durch die Begrenzung zulässiger Geschwindigkeiten und den Ausschluss des Schwerlastverkehrs auf bestimmten Strecken kann auch mit ordnungsrechtlichen Instrumentarien Lärmschutz betrieben werden.

Nicht in allen Fällen sind solche Maßnahmen allerdings zielführend. Hinzu kommt, dass bei klassifizierten Straßen oftmals Vorschriften Geschwindigkeitsbegrenzungen limitieren.

Konkret sind folgende Punkte detailliert zu prüfen und, sofern Erfolg versprechend, umzusetzen:

Maßnahmenübersicht

Maßnahmen		Verfolgte Ziele	Konflikte, Effekte
1	Tempo 50 in Vimbuch zwischen REAL-und Weißgärber-Kreuzung	Reduzierung der Lärmbelastung durch Reduzierung der Geschwindigkeit von 70 km/h auf 50 km/h	Die Maßnahme entspricht nicht den Richtlinien für Bundes— und Landesstraßen und deren Ausbaustandart für eine zügige Verkehrsabwicklung
2	Tempo 50 in Altschweier zwischen Parkplatz Honau und Mattenmühlekreisel	s.o.	s.o.

6.1 Aufstellung der Lärminderungsplanung

Für die Aufstellung der Lärminderungsplanung ist ein mehrstufiges Verfahren ähnlich der Bauleitplanung vorgesehen. Dabei wird Wert darauf gelegt, dass eine aktive Öffentlichkeitsbeteiligung von Anfang an erfolgt. So gibt § 47 f des BImSchG vor, die Öffentlichkeit zu Vorschlägen für Lärmaktionspläne zu hören und ihr rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit zu geben, an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken.

Folgende Verfahrensschritte sind vorgesehen:

1. Aufstellungsbeschluss
2. Mitwirkung der Bürger
3. Beschluss des Entwurfes durch den Gemeinderat
4. Auslegung des Planentwurfes und Beteiligung der Träger öffentlicher Belange
5. Öffentliche Erörterung
6. Beschlussfassung des Gemeinderats mit Beschluss über die eingegangenen Anregungen und Einwände
7. Öffentliche Bekanntmachung
8. Berichterstattung an die EU über das Land Baden-Württemberg

6.2 Stand des Verfahrens

Am 27.2.08 hat der Gemeinderat der Stadt Bühl den Beschluss zur Aufstellung eines Lärmaktionsplanes gefasst.

Auftakt für die Mitwirkung der Bürger war eine erste Information zur Kartierung der LUBW im Jahr 2007.

Am 2.12.08 folgte eine weitere Bürgerinformation -die offizielle Einführungsveranstaltung- in der u.a. die mittlerweile komplett vorliegenden Daten aus den Kartierungen von LUBW und EBA erläutert werden konnten. Die Bürger wurden in dieser Informationsveranstaltung zur Mitarbeit in einer von der Stadtverwaltung neu ins Leben gerufenen Arbeitsgruppe eingeladen.

Daneben wurde die Öffentlichkeit über die Örtliche Presse, die Stadtnachrichten und die Internetseite der Stadt Bühl zur Lärminderungsplanung und die Mitwirkungsmöglichkeiten informiert.

Ergänzend wurde die Mail-Adresse laermminderung@buehl.de eingerichtet, um eine unmittelbare Kontaktaufnahme mit den jeweiligen Ansprechpartnern zu erreichen.

Die Unterlagen zur Lärmkartierung sind darüber hinaus im Rathaus 5 EG ausgehängt. Bürger mit berechtigtem Interesse haben die Möglichkeit, die Berechnungsergebnisse für einzelne Punkte an Wohngebäuden, sog. Fassadenpegel, zu erhalten

Daten der Informationsveranstaltungen zur Lärmminderungsplanung, bzw. der Sitzungen der Arbeitsgruppe jeweils dienstags 18:00h im CDU-Fraktionsraum, Friedrichstr.2 (UG des Gemeinderatssaals):

- | | |
|----------------------------|-----------------|
| • Einführungsveranstaltung | 2.12.08 |
| • 1. Arbeitsgruppensitzung | 31.3.09 |
| • 2. Arbeitsgruppensitzung | 12.5.09 |
| • 3. Arbeitsgruppensitzung | 23.6.09 |
| • 4. Arbeitsgruppensitzung | 6.10.09 |
| • 5. Arbeitsgruppensitzung | 12.01.10 |

Im Rahmen der Arbeitsgruppensitzungen wurde diskutiert, welche Ansatzpunkte in der Lärmaktionsplanung überhaupt angegangen werden sollten, wo aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen sinnvoll wären und wie die sonstigen Ansatzpunkte angegangen werden können.

Die Ergebnisse der Sitzungen wurden von der Verwaltung aufgearbeitet und erneut zur Diskussion gestellt.

6.3 Weiteres Vorgehen

Nach Beschluss des Lärmaktionsplanes sind Gespräche mit den beteiligten Fachbehörden aufzunehmen und Fachplaner zu beauftragen, um die oben dargestellten Maßnahmen umzusetzen.

6.4 Kosten

Eine Bezifferung der Kosten für die geplanten Maßnahmen kann erst im Zuge der weiteren Planung erfolgen.