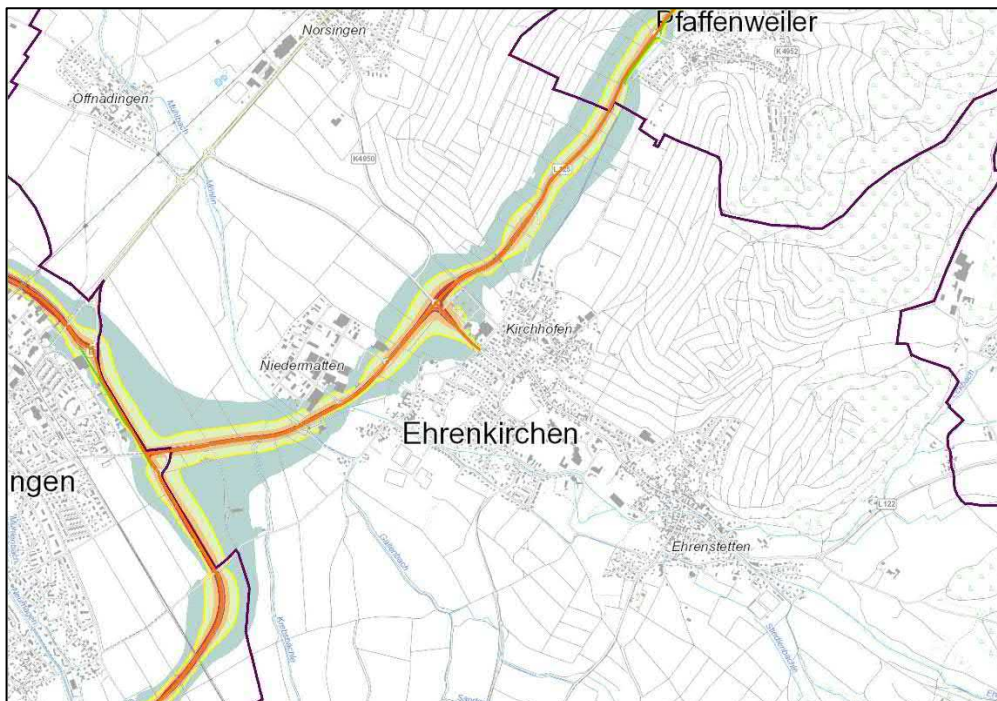




Ehrenkirchen

Lärmaktionsplan, Runde IV



April 2024

3756/1



INGENIEURBÜRO FÜR UMWELTAKUSTIK

BÜRO STUTTGART

Forststraße 9

70174 Stuttgart

Tel: 0711 / 250 876-0

Fax: 0711 / 250 876-99

Email: info@heine-jud.de

Messstelle nach §29 BImSchG

für Geräusche

BÜRO FREIBURG

Engelbergerstraße 19

79106 Freiburg i. Br.

Tel: 0761 / 154 290 0

Fax: 0761 / 154 290 99

BÜRO DORTMUND

Ruhrallee 9

44139 Dortmund

Tel: 0231 / 177 408 20

Fax: 0231 / 177 408 29



Lärmaktionsplan, Runde IV — Ehrenkirchen

Inhaltsverzeichnis

1	Allgemeines	4
1.1	Zuständige Behörde.....	4
1.2	Beschreibung der Kommune und der Hauptverkehrsstraßen	5
1.3	Rechtlicher Hintergrund	5
1.4	Geltende Lärmgrenzwerte	6
2	Bewertung der Ist-Situation	8
2.1	Anzahl von Personen, die Verkehrslärm ausgesetzt sind	8
2.2	Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten	12
2.3	Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Verkehrs- lärm ausgesetzt sind	12
2.4	In der Gemeinde vorhandene Lärmprobleme	12
2.5	Kriterien für die Prioritätensetzung bei der Ausarbeitung des Lärm- aktionsplans.....	13
3	Maßnahmenplanung zur Lärminderung	13
3.1	Maßnahmen an Hauptverkehrsstraßen	14
3.2	Erwarteter Nutzen der Maßnahmen.....	15
3.3	Langfristige Strategie zum Schutz vor Umgebungslärm	15
3.4	Schutz ruhiger Gebiete	16
4	Mitwirkung der Öffentlichkeit	16
5	Finanzielle Information zum Lärmaktionsplan	17
6	Evaluation des Aktionsplans	17
6.1	Überprüfung der Umsetzung.....	17
6.2	Überprüfung der Wirksamkeit	17
7	Anhang	18



Lärmaktionsplan, Runde IV — Ehrenkirchen

Projektleitung:

Ehrenkirchen
Jengerstraße 6

Thomas Breig, Bürgermeister

79238 Ehrenkirchen

Bearbeitung:

Heine + Jud

Dipl.-Geogr. Axel Jud

Ingenieurbüro für Umweltakustik
Stuttgart – Freiburg – Dortmund

Dipl.-Geogr. Christian Reutter



Lärmaktionsplan, Runde IV — Ehrenkirchen

1 Allgemeines

Lärm ist unerwünschter, störender oder belästigender Schall und ist eine der größten von Menschen verursachten Umweltbeeinträchtigungen. Bereits vielfach wurde in umfangreichen Studien die gesundheitsschädliche Wirkung von Lärm bestätigt. „Bereits bei einer mittleren ganztägigen Lärmbelastung von 59 dB(A) besteht ein Risiko von über 5 %, an einer ischämischen Herzkrankheit aufgrund von Straßenverkehrslärm zu erkranken.“¹

Nach Angaben des Umweltbundesamtes ist der Straßenverkehr dabei weiterhin die dominierende Lärmquelle in Deutschland. Etwas drei Viertel der Bevölkerung fühlt sich durch Straßenverkehrslärm gestört oder belästigt.

Auf Grundlage der europäischen Umgebungslärmrichtlinie sollen genau dieser Belastung durch Verkehrslärm entgegengewirkt und somit gesundheitliche Folgen vermindert werden. Dies geschieht über die Identifizierung von Bereichen mit hohen Lärmbetroffenheiten im Rahmen der Lärmkartierung und der Erstellung eines Maßnahmenkonzepts in Lärmaktionsplänen.

1.1 Zuständige Behörde

Für die Aufstellung und Fortschreibung von Lärmaktionsplänen ist in Baden-Württemberg die jeweils betroffene Kommune zuständige Behörde:

Gemeinde Ehrenkirchen
Jengerstraße 6
79238 Ehrenkirchen

www.ehrenkirchen.de

Zur Kontaktaufnahme bezüglich des Lärmaktionsplans dient die E-Mail-Adresse gemeinde@ehrenkirchen.de

Der Aktionsplan wird zwar durch die Kommune aufgestellt, die Zuständigkeit zur Umsetzung der im Aktionsplan genannten Maßnahmen, ist jedoch nicht explizit geregelt. Maßnahmen können nur in enger Abstimmung mit dem jeweiligen Baulastträger des Verkehrswegs oder ggf. der Verkehrsbehörde realisiert werden. Eine Beteiligung der zuständigen Träger öffentlicher Belange ist entsprechend ein wichtiger Bestandteil der Aufstellung eines Lärmaktionsplans.

¹ Lärmaktionsplanung – Lärminderungseffekte von Maßnahmen; Methoden zur Abschätzung von Lärminderungspotentialen; Herausgeber: Umweltbundesamt; Stand: Juli 2023.



Lärmaktionsplan, Runde IV — Ehrenkirchen

1.2 Beschreibung der Kommune und der Hauptverkehrsstraßen

Die Gemeinde Ehrenkirchen mit derzeit rund 7.800 Einwohnern liegt südwestlich von Freiburg im Breisgau und gehört zum Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald. Ehrenkirchen besteht aus den Ortsteilen Kirchhofen, Ehrenstetten, Norsingen, Offnadingen und Scherzingen.

Im Nordwesten des Gemeindegebiets verläuft die B 3 als Ortsdurchfahrt von Norsingen und direkt angrenzend an Scherzingen. Parallel hierzu verläuft am Rand von Kirchhofen die L 125. Die L 122 stellt in Ehrenkirchen eine Ortsdurchfahrt von Kirchhofen und Ehrenstetten dar und verbindet dabei das Schnecken- mit dem Hexental.

Von den genannten Straßen liegt die Verkehrsbelastung nur bei der L 125 sowie bei einem kurzen Abschnitt der L 122 oberhalb der Schwellenwerte der Lärmkartierung von 3.000.000 Kfz pro Jahr bzw. 8.200 Kfz pro Tag. Aufgrund dessen wurde durch die Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg (LUBW) hierfür eine Lärmkartierung vorgenommen.

1.3 Rechtlicher Hintergrund

Mit dem Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005 wurde die Umgebungslärmrichtlinie (2002/49/EG)¹ in deutsches Recht umgesetzt. Die Lärmminierungsplanung - unter der sowohl die Lärmkartierung als auch die Lärmaktionsplanung begrifflich gefasst sind - wurde als sechster Teil mit den §§ 47a - f im Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) verankert.

Ziele dieser Regelungen sind die Lärmbelastung zu senken und ruhige Gebiete vor einer künftigen Verlärmung zu schützen. Hierfür werden die Lärmsituation nach einheitlichen Methoden in Lärmkarten erfasst und nachfolgend in Lärmaktionsplänen eine Bewertung vorgenommen, Minderungsmaßnahmen geplant sowie Festlegungen in Bezug auf ruhige Gebiete getroffen. Die Beteiligung der Öffentlichkeit ist ein wesentlicher Bestandteil der Aufstellung eines Lärmaktionsplans.

Die Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV)², die zuletzt im Mai 2021 geändert wurde, stellt in Verbindung mit den Berechnungsverfahren für

¹ Europäisches Parlament & Rat der europäischen Union (2005): Richtlinie 2005/88/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2005 zur Änderung der Richtlinie 2000/14/EG über die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über umweltbelastende Geräuschemissionen von zur Verwendung im Freien vorgesehenen Geräten und Maschinen. Straßburg.

² Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung) vom 6. März 2006 (BGBl. I S. 516), die zuletzt durch



Lärmaktionsplan, Runde IV — Ehrenkirchen

den Umgebungslärm die methodische Grundlage für die Lärmkartierung dar. Für den hier maßgebenden Straßenverkehrslärm erfolgt die Berechnung gemäß der Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) – BUB¹.

Die nach § 47c des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) erforderliche strategische Lärmkartierung einschließlich der Betroffenheitsanalyse für Straßen mit mehr als 3.000.000 Kfz/a (8.200 Kfz/24h) in der vierten Runde wurde für das Land Baden-Württemberg von der Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz (LUBW) durchgeführt.

Ebenfalls zu kartieren waren Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen/a. Diese Kartierung wird vom Eisenbahn-bundesamt durchgeführt.

Auf Basis der Lärmkartierung sind nach § 47d BImSchG Aktionspläne zu erstellen, in denen Lärmprobleme zu untersuchen sind, die durch die Lärmquellen oberhalb der genannten Schwellenwerte der Verkehrsbelastung verursacht werden. Die Kommunen sind dabei nur für die Lärmeinwirkungen des Straßenverkehrslärms zuständig, während das Eisenbahn-Bundesamt Lärmaktionspläne für den Schienenverkehrslärm erstellt.

1.4 Geltende Lärmgrenzwerte

Zur Bewertung der Lärmsituation im Rahmen der Erstellung von Lärmkarten oder Aktionsplänen nach Umgebungslärmrichtlinie wurden Verfahren eingeführt, die sich von den in Deutschland weiterhin gültigen Verordnungen, Richtlinien und Normen unterscheiden. Die für Lärmaktionspläne ermittelten Immissionen sind entsprechend auch nicht unmittelbar mit Orientierungs-, Richt- oder Grenzwerten deutscher Regelwerke zu vergleichen. Die in Deutschland gültigen Regelwerke stellen letztlich die Beurteilungsgrundlage für eine spätere Umsetzung von Einzelmaßnahmen dar.

Für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen gilt, dass grundsätzlich für alle Bereiche, die in den Lärmkarten erfasst werden, auch Lärmaktionspläne aufzustellen sind. Je höher die Belastung und die Betroffenheit der Einwohner, umso eher ist auch ein umfangreicher Aktionsplan aufzustellen. Im Kooperationserlass des Landes sind hierfür Werte von 65 dB(A) beim L_{DEN} (24-Stunden-Pegel mit Zuschlägen für die Abend- und Nachtzeit) bzw. 55 dB(A) bei L_{Night} (Mittelungspegel für den Zeitraum 22-6 Uhr) genannt, die aber keine Grenz-

Artikel 1 der Verordnung vom 28. Mai 2021 (BGBl. I S. 1251) geändert worden ist. 34. BImSchV - Verordnung über die Lärmkartierung.

¹ Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz (2021): Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe). (BUB).



Lärmaktionsplan, Runde IV — Ehrenkirchen

werte darstellen. Letztlich ist immer im Einzelfall zu entscheiden, welche Verfahrensart sinnvoll ist.

Für die Maßnahmenumsetzung beim Straßenverkehr sind vor allem Regelungen hinsichtlich einer Lärmsanierung und zu verkehrsrechtlichen Maßnahmen relevant.

Als Lärmsanierung werden Schutzmaßnahmen an bestehenden Verkehrswegen bezeichnet. „Sie wird als freiwillige Leistung nach haushaltsrechtlichen Regelungen gewährt“¹. Auf Lärmsanierungsmaßnahmen besteht kein Rechtsanspruch.

Lärmsanierungsmaßnahmen werden in der Regel nur an Gebäuden durchgeführt, die vor Inkrafttreten des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (01.04.1974) errichtet wurden oder die im Geltungsbereich eines Bebauungsplans liegen, der vor diesem Zeitpunkt rechtskräftig wurde.

Die Voraussetzungen für Lärmsanierungsmaßnahmen an Bundesfernstraßen sind in den „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes“² geregelt.

Die Immissionsgrenzwerte für Lärmsanierungsmaßnahmen werden über eine Regelung im Bundeshaushalt vorgegeben. Die Immissionsgrenzwerte für die Umgebung von Straßen liegen beispielsweise für Wohngebiete bei 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts und in Mischgebieten bei 66 dB(A) tags sowie 56 dB(A) nachts. Im Vergleich zur letzten Runde der Lärmaktionsplanung liegen diese Werte um 3 dB(A) unter den damals geltenden Werten. Somit sind inzwischen – bei Vorliegen weiterer Voraussetzungen – eher Maßnahmen der Lärmsanierung realisierbar.

Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz vor dem Lärm sind z.B. Maßnahmen zur Verkehrslenkung (Wegweisung, Einrichten von Einbahnstraßen etc.), Lichtzeichenregelungen (Grüne Welle, Nachtabschaltung etc.), Geschwindigkeitsbeschränkungen und Verkehrsverbote (Lkw-Fahrverbote, Beschränkung auf Anlieger etc.).

Für solche Maßnahmen bestehen keine allgemeingültigen Grenzwerte. Als untere Schwelle werden i. d. R. die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (z. B. für Wohngebiete 59 dB(A) tags, 49 dB(A) nachts, für Mischgebiete 64 dB(A) tags, 54 dB(A) nachts) herangezogen. Je höher die Belastung ist, umso eher sind auch verkehrsbeschränkende Maßnahmen vorzusehen, wobei immer im Einzelfall auch potenzielle negative Wirkungen einer Maßnahme zu bewerten sind, die durch ungewollte Verkehrsverlagerungen in

¹ Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) (2011) - 7 A 11.10.

² Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97.



Lärmaktionsplan, Runde IV — Ehrenkirchen

andere schutzbedürftige Bereiche oder einen unverhältnismäßigen Eingriff in die Funktion eines Verkehrsweges entstehen können.

2 Bewertung der Ist-Situation

Zur Bewertung der aktuellen Lärmbelastung dient insbesondere die aktuelle Stufe der Lärmkartierung. Diese basiert auf den regelmäßigen Verkehrszählungen auf Hauptverkehrsstraßen sowie den örtlichen Randbedingungen (z. B. Geländeverlauf, Fahrbahnbelag, Geschwindigkeit, Lärmschutzanlagen, Bebauung).

Die Ergebnisse der landesweiten Lärmkartierung 2022¹ liegen als Isophonenpläne vor, die Bereiche gleicher Immissionspegel farblich abgestuft darstellen. Dabei werden in 5 dB(A)-Schritten Klassen gebildet. Aus den Plänen ist somit die Ausbreitung des Schalls vom Verkehrsweg in die Umgebung unter Berücksichtigung der vorhandenen räumlichen Situation abzulesen. Bei dichter Bebauung wird der Schall stärker abgeschirmt als bei einer freien Schallausbreitung. Die Lärmkarten des Straßenverkehrslärms sind für den Zeitbereich L_{DEN} (gemittelter 24h-Wert) in Anlage I und für den Nachtzeitraum L_{NIGHT} (22-6 Uhr) in Anlage II zusammengestellt.

Die neuen, in der Europäischen Union vereinheitlichten Berechnungsmethoden für die Lärmkartierung führen bei gleichen Eingangsdaten wie Verkehrsmenge, Geschwindigkeit oder baulich-räumlichen Bedingungen zu teilweise deutlich anderen Berechnungsergebnissen als die bisherigen Berechnungsverfahren. Die Ergebnisse der aktuell vorliegenden Lärmkartierung nach BUB sind daher nicht unmittelbar mit Lärmkarten aus früheren Kartierungsrunden oder mit Berechnungsergebnissen aus den nationalen Berechnungsvorschriften vergleichbar. Auf einen direkten Vergleich der Lärmkarten wird daher verzichtet.

2.1 Anzahl von Personen, die Verkehrslärm ausgesetzt sind

Anhand der „Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm“ (BEB)² werden aufbauend auf den Lärmkarten die durch Lärm betroffenen Flächen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser sowie der von Lärm betroffenen Einwohnerinnen und Einwohnern zusammengestellt. Dies erfolgt ebenfalls im Rahmen der landesweiten Lärmkartierung durch die LUBW.

¹ Lärmkartierung Baden-Württemberg 2022 gemäß BImSchG, sechster Teil / Richtlinie 2002/49/EG; Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg.

² Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz (2021): Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm. (BEB).



Lärmaktionsplan, Runde IV — Ehrenkirchen

Auch hierbei haben sich in der aktuellen Runde der Lärmkartierung und -aktionsplanung deutliche Veränderungen ergeben. Die Ermittlung der Belastetenzahlen erfolgt aus einer Überlagerung aus statistischen Eingangsdaten (z. B. Einwohner_innen in einem von Lärmimmissionen betroffenen Baublock) und rechnerischen Annahmen zu deren räumlicher Verteilung im Baublock und zum Maß der Betroffenheit durch Lärmbelastungen. Einen weiteren Einfluss auf die Belastetenzahlen haben die überarbeiteten Grenzen der Pegelklassen, die aufgrund der Rundungsregeln in der aktuellen Runde zu einer Verschiebung der Klassengrenzen um 0,5 dB(A) führen. Änderungen des Kartierungsumfangs, des Verkehrsaufkommens, der Einwohnerzahlen, der Bauungsstruktur etc. können ebenfalls zu veränderten Kartierungsergebnissen beitragen.

Im Ergebnis werden beim neuen Berechnungsverfahren deutlich mehr belastete Menschen in den zu kartierenden Pegelklassen ausgewiesen, ohne dass der Lärm tatsächlich zugenommen hat.

Die auf Basis der aktuellen Methodik ermittelten Zahlen der in den einzelnen Lärmpegelbereichen betroffenen Flächen, Gebäudeeinheiten und Einwohnerinnen und Einwohnern sind in den folgenden Tabellen zusammengestellt.

Die Belastetenzahlen der LUBW-Kartierung aus den Jahren 2017¹ und 2022² sind in Tabelle 1 und Tabelle 2 dargestellt.

Tabelle 1 – Anzahlen belasteter Einwohner der Lärmkartierungen 2017 und 2022

Jahr	Lärmbelastete Einwohner									
	LDEN* in dB(A)					L _{Night} ** in dB(A)				
	≥55-59	≥60-65	≥65-70	≥70-75	≥75	≥50-55	≥55-60	≥60-65	≥65-70	≥70
2017	8	6	1	0	0	7	1	0	0	0
2022	184	16	5	0	0	20	5	0	0	0

* LDEN gemittelter 24h-Wert mit Zuschlägen für die Abend- und Nachtzeit ** L_{Night} 22 – 6 Uhr

¹ Betroffenzahlen aus der Belastungsstatistik 2017; Herausgeber: LUBW Landesamt für Umwelt Baden-Württemberg, Referat 34; Stand: 09.05.2019.

² Betroffenzahlen aus der Belastungsstatistik 2022; Herausgeber: LUBW Landesamt für Umwelt Baden-Württemberg, Referat 34; Stand: 11.10.2023.



Lärmaktionsplan, Runde IV – Ehrenkirchen

Tabelle 2 – Belastete Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser und Flächen; in Klammern: Lärmkartierung 2017

Pegelbereich [dB(A)]	Belastete Wohnungen [Anzahl]	Belastete Schulen [Anzahl]	Belastete Krankenhäuser [Anzahl]	Belastete Flächen [km ²]
L _{den} > 55	97 (6)	0 (0)	0 (0)	2,6 (0,6)
L _{den} > 65	2 (0)	0 (0)	0 (0)	0,5 (0,1)
L _{den} > 75	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0,1 (0,0)
Summe	99 (6)	0 (0)	0 (0)	3,2 (0,7)

Im Vergleich zur letzten Runde der Lärmkartierung nahmen die Zahlen der betroffenen Einwohner tags und nachts durchweg zu. Der Umfang der kartierten Straßen hat sich in Bezug auf die L 125 verändert. Wurde diese 2017 nur nördlich des Kreisverkehrs mit der L 122 berücksichtigt, umfasst die aktuelle Lärmkartierung auch den Abschnitt südlich davon. Hintergrund hierfür ist eine Änderung der Klassifizierung der Straße. War dieser Abschnitt in der letzten Runde als Kreisstraße noch nicht Teil der Lärmkartierung, wurde er diesmal als Landesstraße mit aufgenommen.

Die der Lärmkartierung zugrundeliegenden Verkehrsbelastungen der kartierten Hauptverkehrsstraßen haben seit der letzten Runde die in der folgenden Tabelle zusammengestellten Änderungen erfahren:



Lärmaktionsplan, Runde IV – Ehrenkirchen

Tabelle 3 – Verkehrsstärken der Kartierungen 2017 und 2022

Jahr	Verkehrsmenge (DTV)	Schwerverkehr	Lkw-Anteil		
			Tag 6 – 18 Uhr	Abend 18 – 22 Uhr	Nacht 22 – 6 Uhr
			Kfz/24 h		
<i>L 125 – nordöstlich Kreisverkehr Offnadinger Straße</i>					
2017	16.347	278	1,7	1,7	1,7
2022	18.584	243	1,4	0,6	2,3
<i>L 125 – südwestlich Kreisverkehr Offnadinger Straße</i>					
2017	*	*	*	*	*
2022	15.045	421	3,1	1,0	4,8
<i>Offnadinger Straße</i>					
2017	9.920	298	3,4	1,0	3,7
2022	10.281	299	2,7	1,3	2,3

* nicht Bestandteil der Kartierung

Die Gesamt-Kfz sind in allen Straßen seit der Lärmkartierung 2017 gestiegen. Bei den Lkw haben sich die Gesamt-Zahlen jedoch nicht gesteigert, sodass die Lkw-Anteile durchweg zurückgegangen sind.

Eine weitere Änderung gegenüber der letzten Runde der Lärmkartierung stellt die auf 30 km/h (früher: 50 km/h) beschränkte zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Offnadinger Straße im innerörtlichen Bereich dar.

Neue Lärmschutzanlagen wurden im Umfeld der kartierten Hauptverkehrsstraßen nicht errichtet.

Wesentliche Siedlungsentwicklungen mit maßgebendem Einfluss auf die Anzahl der betroffenen Einwohner sind nicht vorhanden.

Insgesamt sind die Änderungen der Betroffenheiten überwiegend auf den oben beschriebenen Wechsel der Ermittlungsmethodik und in geringerem Maß auf die zusätzliche Berücksichtigung eines weiteren Abschnitts der L 125 zurückzuführen. Die übrigen beschriebenen Änderungen seit der letzten Runde haben jeweils nur geringe Einflüsse auf die Ergebnisse.



Lärmaktionsplan, Runde IV — Ehrenkirchen

2.2 Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten

Insgesamt ergeben sich damit folgende Betroffenzahlen, in den bei der Lärmkartierung berücksichtigten Lärmbelastungen für das im Lärmaktionsplan erfasste Gebiet:

Im Tagzeitraum sind 205 Personen Pegelwerten über 55 dB(A) L_{DEN} ausgesetzt. In der Nacht liegt die Zahl der Betroffenen über 50 dB(A) L_{Night} bei 25 Personen.

2.3 Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Verkehrslärm ausgesetzt sind

Die Ermittlung der betroffenen Personen¹ erfolgt auf der Basis des Anhangs III der Umgebungslärmrichtlinie² entsprechend der dort enthaltenen Expositions-Wirkungs-Beziehungen. In Tabelle 4 sind die Betroffenzahlen mit gesundheitlichen Auswirkungen aufgeführt.

Tabelle 4 – Gesundheitsschädliche Auswirkungen durch Straßenlärm

Gesundheitsschädliche Auswirkungen	Anzahl Betroffener
starke Belästigungen durch Straßenverkehr	27
lärmbedingte Schlafstörungen	1
ischämische Herzkrankheit	0

Bezogen auf die Gesamtgemeinde sind somit nur geringe Auswirkungen durch das kartierte Straßennetz zu erkennen.

2.4 In der Gemeinde vorhandene Lärmprobleme

Für die Fortschreibung des Lärmaktionsplans lassen die Ergebnisse nicht auf relevante Lärmprobleme schließen. Von Pegeln über L_{DEN} 65 dB(A) und L_{NIGHT} 55 dB(A) sind durch die kartierten Straßen jeweils 5 Einwohner/-innen betroffen. Da die Straßen, die Bestandteil der Lärmkartierung waren, fast ausschließlich außerorts verlaufen, sind hierdurch nur moderate Lärmbeeinträchtigungen vorhanden.

In der realen Situation sind die Lärmbeeinträchtigungen durch die Ortsdurchfahrten der B 3 (Norsingen) und L 122 (Kirchhofen und Ehrenstetten) sicher

¹ Betroffenzahlen aus der Belastungsstatistik 2022; Herausgeber: LUBW Landesamt für Umwelt Baden-Württemberg, Referat 34; Stand: 11.10.2023.

² Europäisches Parlament & Rat der europäischen Union (2002): Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm.



Lärmaktionsplan, Runde IV — Ehrenkirchen

höher einzustufen. Gerade dort wurden in den letzten Jahren umfassende Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h angeordnet, sodass auch für die Anwohner dieser Straßen wesentliche Entlastungen erreicht werden konnten.

Insgesamt sind somit aktuell keine Lärmprobleme zu erkennen, die über den Lärmaktionsplan zu regeln wären.

2.5 Kriterien für die Prioritätensetzung bei der Ausarbeitung des Lärmaktionsplans

Ziel von Maßnahmen ist eine wirksame Minderung der Lärmbelastung insbesondere für Lärmschwerpunkte bei einem möglichst effizienten Mitteleinsatz und die Vermeidung unerwünschter Folgen von Maßnahmen. Zur Priorisierung von Maßnahmen dienen somit zunächst erkannte Lärmschwerpunkte und im zweiten Schritt das Kosten-Nutzen-Verhältnis, wenn verschiedene Maßnahmen für denselben Bereich bestehen.

3 Maßnahmenplanung zur Lärminderung

Zur Maßnahmenplanung im Zuge der Fortschreibung eines Lärmaktionsplans dient u. a. der Blick auf bereits durchgeführte Maßnahmen sowie auf Maßnahmen, die im bestehenden Lärmaktionsplan festgelegt wurden. Zudem ist zu prüfen, ob sich aus den oben beschriebenen Ergebnissen der aktuellen Runde der Lärmkartierung bzw. aus Änderungen der örtlichen Situation ein neuer Handlungsbedarf zeigt.

Hinsichtlich der festgelegten Maßnahmen aus dem bestehenden Lärmaktionsplan 2015¹ wird der Umgang im Zuge der Fortschreibung in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

¹ Lärmaktionsplan Stufe 2 - Gemeinde Ehrenkirchen, Dezember 2015; Heine + Jud Ingenieurbüro für Umweltakustik, Stuttgart



Lärmaktionsplan, Runde IV — Ehrenkirchen

Tabelle 5 – Maßnahmen bestehender LAP, Stand der Umsetzung und Umgang in der Fortschreibung

Nr.	Maßnahme	zuständig	Stand/Umgang
1	Ortsdurchfahrt Offnadingen (L 187) Tempo 30	Verkehrs- behörde	umgesetzt
2	Ortsdurchfahrt Offnadingen (L 187) Tempo 30 lärmoptimierte Fahr- bahndeckschicht	Straßenbau- verwaltung	wird vorerst nicht wei- terverfolgt, da bereits Tempo 30 angeordnet wurde. Ggf. erfolgt eine erneute Prüfung bei anstehender Sanierung oder Erneue- rung der Fahrbahndeck- schicht

3.1 Maßnahmen an Hauptverkehrsstraßen

Auf den zuvor genannten Grundlagen aufbauend werden hier nachfolgend die Maßnahmen an Hauptverkehrsstraßen zusammengestellt. Dabei werden jeweils auch Maßnahmen genannt, die bereits vorhanden sind, was auch Maßnahmen in Umsetzung und in Vorbereitung befindliche Maßnahmen umfasst. Auf die Nennung länger zurückliegender Maßnahmen (vor der Aufstellung des bestehenden Lärmaktionsplans) sowie von Maßnahmen ohne kommunalen Bezug (z. B. fahrzeugseitige Minderungen wie Reifen, Motoren etc.) wird jeweils verzichtet.

Die im Lärmaktionsplan aus dem Jahr 2015 vorgeschlagene Maßnahme einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h in der Ortsdurchfahrt Offnadingen (L 187) wurde umgesetzt. Zusätzlich wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit am Ortseingang von Kirchhofen auf der Offnadinger Straße (L 122), im Bereich nördlich des Knotenpunktes „Lairenstraße-Offnadinger Straße“, von 50 km/h auf 30 km/h reduziert.

Folgende weitere Maßnahmen befinden sich in Umsetzung bzw. wurden bereits umgesetzt:

- Um den Radverkehr im Gemeindegebiet weiter zu fördern, wurde ein externes Büro beauftragt, mit der Zielsetzung, das bestehende Radwegenetz zu optimieren.
- Realisierung eines Parkraumkonzepts im Ortskern von Kirchhofen (Lazarus-Schwendi-Straße, Batzenbergstraße, Herrenstraße, Hofmattenweg,



Lärmaktionsplan, Runde IV — Ehrenkirchen

Otto-Löw-Straße, Lairenstraße, Känelgärten, Bärenstraße, Schloßstraße, Berg- und Salzgasse) unter Beteiligung eines Verkehrsplaners.

- Realisierung von Parkraumkonzepten in den Weilern Unter- und Oberambringen.

3.2 Erwarteter Nutzen der Maßnahmen

Die geplanten Maßnahmen tragen vor allem zu einer möglichst attraktiven Nutzung lärmarmen Verkehrsmittel bei und sollen dazu beitragen, Parksuchverkehre zu vermeiden. Eine konkrete Angabe zur Wirkung ist hier, wie auch eine räumliche Zuordnung, nicht möglich. Insgesamt wird die rein schalltechnische Wirkung als gering eingeschätzt.

3.3 Langfristige Strategie zum Schutz vor Umgebungslärm

Als langfristige Strategien gelten Maßnahmen, die über einen Realisierungszeitraum von fünf Jahren hinausreichen. Dies kann eine Einzelmaßnahme betreffen, die erst danach realisiert werden kann oder auch gesamtstädtische Planwerke umfassen, die über längere Zeiträume angelegt sind, wie z. B. in der Bauleitplanung oder Verkehrsplanung.

Im Einzelnen umfasst die Fortschreibung des Lärmaktionsplans folgende langfristige Strategien:

Tabelle 6 – Langfristige Strategien

Nr.	Maßnahme	Zuständig
1	Berücksichtigung der kommunalen Lärmsituation im Rahmen der Flächennutzungs- und Bebauungsplanung	Gemeinde
2	Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen	Verkehrsbehörde
3	Einsatz lärmindernder Fahrbahndeckschichten im Zuge anstehender Erhaltungs- oder Erneuerungsmaßnahmen	Jeweiliger Straßenbaulastträger



Lärmaktionsplan, Runde IV — Ehrenkirchen

3.4 Schutz ruhiger Gebiete

Ziel von Lärmaktionsplänen soll es auch sein, ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen (§ 47d Abs. 2 BImSchG). Geeignete Gebiete sollen im Rahmen der Lärmaktionsplanung identifiziert und als ruhige Gebiete im Lärmaktionsplan festgeschrieben werden. Die Festlegung ruhiger Gebiete liegt im Ermessen der Gemeinden.

Als ruhige Gebiete kommen grundsätzlich zunächst Gebiete in Frage, die keinen relevanten anthropogenen Geräuschen (z. B. Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm) ausgesetzt sind. Dabei sind nicht alle lärmarmen Bereiche gleich geeignet, sondern vor allem solche, die von Menschen zur Erholung genutzt werden können. Die ruhigen Gebiete sollen also ein Erholungsraum vor dem technisch verursachten Lärm bieten.

Durch die geografische Lage von Ehrenkirchen bestehen in ausreichendem Maß ruhige Erholungsbereiche, deren Fortbestand auch ohne Festlegung im Lärmaktionsplan gesichert ist. Eine Aufnahme konkreter Bereiche in den Lärmaktionsplan und auch weitergehende Maßnahmen sind deshalb nicht erforderlich.

4 Mitwirkung der Öffentlichkeit

In der Zeit vom 12.02.2024 bis 12.03.2024 lagen die Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Runde IV im Entwurf sowie die Straßenverkehrslärmkarten beim Bürgermeisteramt Ehrenkirchen zur Einsichtnahme aus. Während der Auslegungsfrist konnten Stellungnahmen zum Planentwurf schriftlich oder zur Niederschrift bei der Gemeindeverwaltung abgegeben werden.

Aus der Bevölkerung gingen keine Stellungnahmen ein. Die Träger öffentlicher Belange wurden nicht angeschrieben, da keine weiteren Maßnahmen geplant sind.

Somit kann die vorliegende Fortschreibung des Lärmaktionsplans ohne Änderungen beschlossen werden.



Lärmaktionsplan, Runde IV — Ehrenkirchen

5 Finanzielle Information zum Lärmaktionsplan

Finanzielle Angaben zu Kosten der Aufstellung des Lärmaktionsplans und insbesondere zum Kosten-Nutzen-Verhältnis der Maßnahmen stellen eine freiwillige Angabe dar. Im vorliegenden Fall wird bewusst auf eine Zahlenangabe verzichtet, da sich die Kosten der Einzelmaßnahmen derzeit nicht verlässlich beziffern lassen und der Nutzen ohne rechnerischen Nachweis der Pegelmin-derungen nicht quantifiziert werden kann.

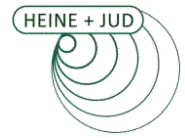
6 Evaluation des Aktionsplans

6.1 Überprüfung der Umsetzung

Spezifische Regelungen zur Überprüfung der Umsetzung der Maßnahmen sind im vorliegenden Fall nicht erforderlich. Nach Aufstellung des Lärmaktionsplans wird die Gemeinde Ehrenkirchen die in ihrer Verantwortung liegenden Maßnahmen angehen. Die Umsetzung wird im Rahmen der nächsten Fortschreibung des Lärmaktionsplans überprüft.

6.2 Überprüfung der Wirksamkeit

Hierzu gelten sinngemäß die Ausführungen in Abschnitt 6.1. Hierbei bestehen durch die Ergebnisse der Lärmkartierung auch quantifizierte Grundlagen.



Lärmaktionsplan, Runde IV — Ehrenkirchen

7 Anhang

Lärmkartierung

Straßenverkehrslärm Kartierung 2022 der LUBW – L_{DEN}

Anlage I

Straßenverkehrslärm Kartierung 2022 der LUBW – L_{Night}

Anlage II

Verfahrensdaten

12.02. – 12.03.2024

Offenlage und Beteiligung der TÖBs

23.04.2024

Gemeinderatsbeschluss über die Fortschreibung des Lärmaktionsplans in der vorstehenden Fassung

Ehrenkirchen, den _____

Thomas Breig, Bürgermeister

