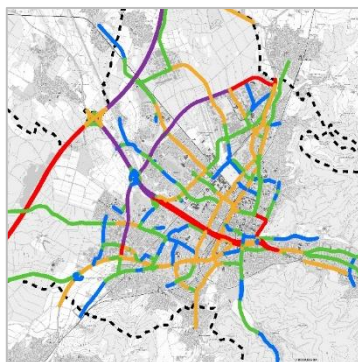
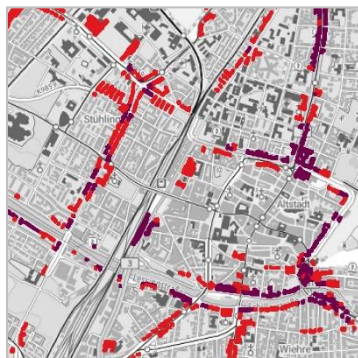
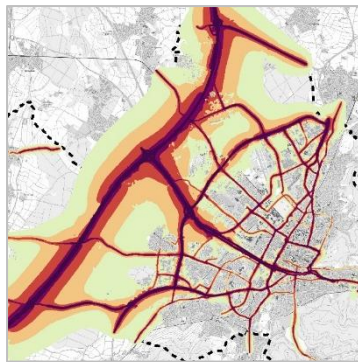


PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD

Stadt Freiburg im Breisgau Lärmaktionsplan – Fortschreibung zur 4. Runde





Lärmaktionsplan – Fortschreibung zur 4. Runde

im Auftrag der
Stadt Freiburg im Breisgau

bearbeitet von
PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD, Aachen/Berlin

Jochen Richard
Hilde Richter-Richard

Aachen, Oktober 2025



INHALTSVERZEICHNIS

Gliederung gemäß Anlage V EU-Umgebungslärmrichtlinie

0.	Ziel und Zweck des Lärmaktionsplans	1
1.	Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnen oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen	2
2.	Zuständige Behörde	7
3.	Rechtlicher Hintergrund	8
4.	Geltende Grenzwerte gemäß Artikel 5 ULR	12
5.	Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten	13
	5.1 Straßenverkehr	13
	5.2 Schienenverkehr	19
	5.3 Gewerbelärm	25
	5.4 Belastungsachsen	28
	5.4.1 Straßenverkehr	28
	5.4.2 Schienenverkehr	34
	5.4.3 Belastungsraum	40
	5.5 Ruhige Gebiete	42
6.	Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen	48
	6.1 Straßenverkehr	48
	6.2 Bundeseigene Haupteisenbahnen	49
	6.3 Nebenbahnen und Stadtbahn	51
	6.4 Gewerbe/Industrie	52
7.	Protokoll der öffentlichen Anhörungen gemäß Art. 8 (7) ULR	53
8.	Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung	54
9.	Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, einschließlich Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete	59
	9.1 Bedeutung strategischer Maßnahmen auf gesamtstädtischer Ebene	59



9.2	Klimamobilitätsplan.....	60
9.3	Maßnahmen an Belastungsachsen Straßenverkehr	61
9.4	Einzelfallprüfungen Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit.....	65
9.4.1	Verfahren der Einzelfallprüfung.....	65
9.4.2	Durchführung der Einzelfallprüfungen	68
9.4.2.1	Elsässer Straße (Berliner Allee – Paduaallee).....	68
9.4.2.2	B 3 Schnewlinstraße (B 31a bis Busbahnhof)	72
9.4.2.3	B 3 Friedrichstraße – Friedrichring (Bismarckallee bis Habsburgerstr.)	76
9.4.2.4	Leopoldring – Schlossberggring (Habsburgerstraße bis Schwabentorplatz)	80
9.4.2.5	Schwabentorring (Schwabentorplatz bis B 31 Leo-Wohleb-Straße).....	84
9.4.2.6	Greiffeneggring (Schwabentorplatz bis Wallstraße)	88
9.4.2.7	B 31 Schreiberstraße/ Lessingstraße – B 31a (Gartenstraße bis Dreisamquerung)	91
9.4.2.8	K 9860 Breisacher Straße (Berliner Allee bis Marchstraße)	99
9.4.2.9	Hohenzollernstraße – Eschholzstraße (Friedrich-Ebert-Platz bis Feuerwache Eschholzstraße).....	103
9.4.2.10	B 3 Habsburgerstraße (Leopoldring bis Stefan- Meier-Straße).....	108
9.4.2.11	Sundgauallee (Paduaallee bis Aschenbrennerstraße).....	113
9.4.2.12	Paduaallee (Wohnbebauung Auf der Bleiche bis Dreisam).....	118
9.4.2.13	Berliner Allee (Eisenbahnbrücke Breisacher Bahn bis südlich Bissierstraße)	122
9.4.2.14	K 9853 Opfinger Straße (Am Lindewaldle bis Güterbahnstrecke)	127
9.4.2.15	Uffhauser Straße (Opfinger Straße bis B 3 Guildfordallee).....	131
9.4.2.16	Eschholzstraße (Dorfbach bis Basler Straße)	135
9.4.2.17	Wiesentalstraße (Eisenbahnbrücke Rheintalbahn bis Merzhauser Str.)	139
9.4.2.18	L 122 Merzhauser Straße (Stadtgrenze bis Basler Straße).....	143
9.4.2.19	L 133 Schwarzwaldstraße (Nepomukbrücke bis Bruggastraße).....	147
9.4.2.20	Kappler Straße – Hansjakobstraße (Anschluss B 31 bis Schwarzwaldstraße)	151
9.4.2.21	Günterstalstraße (Erwinstraße bis Schillerstraße)	156
9.4.2.22	B 3 Basler Straße – Kronenstraße (Neuenburger Straße bis Schwimmbadstraße)	160
9.4.2.23	B 3 Isfahanallee (Eisenbahnbrücke bis Tullastraße).....	165



9.4.2.24	Friedhofstraße (Eisenbrücke Breisacher Bahn bis Rennweg)	169
9.4.2.25	Stefan-Meier-Straße (Habsburgerstraße bis Friedrichstraße)	173
9.4.2.26	Waldkircher Straße (Rennweg bis Zähringer Straße)	177
9.4.2.27	Karlsruher Straße (Komturstraße bis Zähringer Straße)	181
9.4.3	Fahrbahndecken bei Sanierung, Um- und Neubau	184
9.5	Schutz ruhiger Gebiete	185
9.6	Schienenverkehr	186
9.7	Mögliche private Beiträge zur Lärminderung	197
10.	Langfristige Strategie	199
11.	Finanzielle Informationen	200
12.	Geplante Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans	202
13.	Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen	203

Anhänge

I	Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase
II.1	Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 2. Phase
II.2	Hinweise aus der Mitwirkung der TÖB – 2. Phase
III	Begriffsbestimmungen nach Artikel 3 EU-Umgebungslärmrichtlinie



ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1.1:	Untersuchte Lärmquellen – Straße.....	4
Abb. 1.2:	Untersuchte Lärmquellen – Schienenwege.....	5
Abb. 1.3:	Untersuchte Lärmquellen – Industrie und Gewerbe (IED-Anlagen).....	6
Abb. 5.1:	Eingangsdaten Lärmkarten Straße – Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV).....	14
Abb. 5.2:	Eingangsdaten Lärmkarten Straße – Zulässige Höchstgeschwindigkeit.....	15
Abb. 5.3:	Eingangsdaten Lärmkarten Straße – Fahrbahnoberfläche (gemäß BUB-D).....	16
Abb. 5.4:	Strategische Lärmkarte – Straßenverkehr L_{den}	17
Abb. 5.5:	Strategische Lärmkarte – Straßenverkehr L_{night}	18
Abb. 5.6:	Strategische Lärmkarte L_{den} – Schienenwege des Bundes.....	20
Abb. 5.7:	Strategische Lärmkarte L_{night} – Schienenwege des Bundes.....	21
Abb. 5.8:	Strategische Lärmkarte L_{den} – Stadtbahn und Nebenbahnen des Bundes.....	22
Abb. 5.9:	Strategische Lärmkarte L_{night} – Stadtbahn und Nebenbahnen des Bundes.....	23
Abb. 5.10:	Lärmkennzifferkarte Nachtlärmindex mit vordringlichen Lärmschwerpunkten [EBA].....	24
Abb. 5.11:	Strategische Lärmkarte Industrie-/ Gewerbe (IED-Anlagen) L_{den}	26
Abb. 5.12:	Strategische Lärmkarte Industrie-/ Gewerbe (IED-Anlagen) L_{night}	27
Abb. 5.13:	Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung $L_{den} \geq 65$ dB(A) – Straßenverkehr.....	29
Abb. 5.14:	Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung $L_{night} \geq 55$ dB(A) – Straßenverkehr.....	30
Abb. 5.15:	Belastungsachsen Straßenverkehr $L_{den}/L_{night} \geq 65/55$ dB(A) – Straßenverkehr.....	33
Abb. 5.16:	Belastete Gebäude L_{den} – Schienenverkehr.....	35
Abb. 5.17:	Belastete Gebäude L_{night} – Schienenverkehr.....	36
Abb. 5.18:	Belastungsachsen Schienenverkehr.....	39
Abb. 5.19:	Belastungsraum.....	41
Abb. 9.1:	Maßnahmenbereiche des Klimamobilitätsplans [Stadt Freiburg].....	60
Abb. 9.2:	Straßenabschnitte Einzelfallprüfung – verringerte zulässige Höchstgeschwindigkeit.....	67



TABELLENVERZEICHNIS

Tab. 1.1:	Gewerbelärm – kartierte IED-Anlagen.....	3
Tab. 3.1:	Beurteilungspegel der 16. BImSchV (Lärmvorsorgewerte)	10
Tab. 6.1:	Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen – Straßenverkehr	48
Tab. 6.2:	Lärmbelastete Flächen – Straßenverkehr	48
Tab. 6.3:	Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Wohnungen, Schul-, Kita- und Krankenhausgebäude – Straßenverkehr	49
Tab. 6.4:	Geschätzte Anzahl der Fälle ischämischer Krankheiten, starker Belästigung und starker Schlafstörungen – Straßenverkehr	49
Tab. 6.5:	Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen – Haupteisenbahnen	49
Tab. 6.6:	Lärmbelastete Flächen – Haupteisenbahnen	50
Tab. 6.7:	Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser – Haupteisenbahnen	50
Tab. 6.8:	Geschätzte Anzahl der Fälle ischämischer Krankheiten, starker Belästigung und starker Schlafstörungen – Haupteisenbahnen	50
Tab. 6.9:	Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen – Nebenbahnen und Stadtbahn	51
Tab. 6.10:	Lärmbelastete Flächen – Nebenbahnen und Stadtbahn	51
Tab. 6.11:	Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser – Nebenbahnen und Stadtbahn.....	51
Tab. 6.12:	Geschätzte Anzahl der Fälle ischämischer Krankheiten, starker Belästigung und starker Schlafstörungen – Nebenbahn und Stadtbahn.....	52
Tab. 6.13:	Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen – Gewerbe/ Industrie.....	52
Tab. 6.14:	Lärmbelastete Flächen – Gewerbe/ Industrie.....	52
Tab. 6.15:	Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser – Gewerbe/ Industrie.....	52
Tab. 8.1:	Umsetzungsstand Maßnahmen der 2. Runde	54
Tab. 9.1:	Katalog der Prüfkriterien	65
Tab. 9.2:	Bewertungstabelle Elsässer Straße (Berliner Allee – Paduaallee).....	69
Tab. 9.3:	Bewertungstabelle B 3 Schnewlinstraße (B 31a bis Busbahnhof)	73
Tab. 9.4:	Bewertungstabelle B 3 Friedrichstraße – Friedrichring (Bismarckallee bis Habsburgerstraße)	77
Tab. 9.5:	Bewertungstabelle Leopoldring – Schlossberggring (Habsburgerstraße bis Schwabentorplatz).....	81
Tab. 9.6:	Bewertungstabelle Schwabentorring (Schwabentorplatz bis B 31 Leo-Wohleb-Straße).....	85
Tab. 9.7:	Bewertungstabelle Greiffeneggring (Schwabentorplatz bis Wallstraße)	89
Tab. 9.8:	Daten der Abschnittsbildung B 31 – B 31a	91
Tab. 9.9:	Bewertungstabelle B 31 Schreiberstraße – B 31a (Gartenstraße bis Dreisamquerung).....	93
Tab. 9.10:	Anzahl belasteter Personen und Gebäude nach Straßenabschnitt tags	95



Tab. 9.11:	Anzahl belasteter Personen und Gebäude nach Straßenabschnitt nachts	95
Tab. 9.12:	Bewertungstabelle Breisacher Straße K 9860 (Berliner Allee bis Marchstraße)	100
Tab. 9.13:	Bewertungstabelle Hohenzollernstraße – Eschholzstraße (Friedrich-Ebert-Platz bis Feuerwache Eschholzstraße)	104
Tab. 9.14:	Bewertungstabelle B 3 Habsburgerstraße (Leopoldring bis Stefan-Meier-Straße)	109
Tab. 9.15:	Bewertungstabelle Sundgauallee (Paduaallee bis Aschenbrennerstraße)	114
Tab. 9.16:	Bewertungstabelle Paduaallee (Wohnbebauung Auf der Bleiche bis östlich Dreisam)	119
Tab. 9.17:	Bewertungstabelle Berliner Allee (Eisenbahnbrücke Breisacher Bahn bis Bissierstraße)	123
Tab. 9.18:	Bewertungstabelle Opfinger Straße K 9853 (Straße Am Lindenwäldle bis Güterbahnstrecke)	128
Tab. 9.19:	Bewertungstabelle Uffhauser Straße (Opfinger Straße bis B 3 Guildfordallee)	132
Tab. 9.20:	Bewertungstabelle Eschholzstraße (Dorfbach bis Basler Straße)	136
Tab. 9.21:	Bewertungstabelle Wiesentalstraße (Eisenbahnbrücke Rheintalbahn bis Merzhauser Straße)	140
Tab. 9.22:	Bewertungstabelle Merzhauser Straße L 122 (Stadtgrenze bis Basler Straße)	144
Tab. 9.23:	Bewertungstabelle L 133 Schwarzwaldstraße (Nepomukbrücke bis Bruggastraße)	148
Tab. 9.24:	Bewertungstabelle Kappler Straße – Hansjakobstraße (Anschluss B 31 bis Schwarzwaldstraße)	152
Tab. 9.25:	Bewertungstabelle Günterstalstraße (Erwinstraße bis Schillerstraße)	157
Tab. 9.26:	Bewertungstabelle Basler Straße – Kronenstraße (Neuenburger Straße bis Schwimmbadstraße)	161
Tab. 9.27:	Bewertungstabelle B 3 Isfahanallee (Eisenbahnbrücke bis Tullastraße)	166
Tab. 9.28:	Bewertungstabelle Friedhofstraße (Eisenbahnüberführung Breisacher Bahn bis Rennweg)	170
Tab. 9.29:	Bewertungstabelle Stefan-Meier-Straße (Habsburgerstraße bis Friedrichstraße)	174
Tab. 9.30:	Bewertungstabelle Waldkircher Straße (Rennweg bis Zähringer Straße)	178
Tab. 9.31:	Bewertungstabelle Karlsruher Straße (Komturstraße bis Zähringer Straße)	182
Tab. 9.32:	Straßendeckschichtkorrektur gemäß RLS-19	184
Tab. 9.33:	Noch zu bearbeitende Sanierungsbereiche an Schienenwegen des Bundes [EBA]	187
Tab. 11.1:	Auslösewerte Lärmsanierung	200



ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

BauGB	-	Baugesetzbuch
BEB	-	Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm
BImSchG	-	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BImSchV	-	Bundes-Immissionsschutzverordnung
BGBI	-	Bundesgesetzblatt
BMVBS	-	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BMDV	-	Bundesministerium für digitales und Verkehr
BUB	-	Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe)
DB	-	Deutsche Bahn AG
dB	-	Dezibel
dB(A)	-	A-bewerteter Schalldruckpegel
DIN	-	Deutsches Institut für Normung
DTV	-	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
EBA	-	Eisenbahn-Bundesamt
EG	-	Europäische Gemeinschaft
EU	-	Europäische Union
EuGH	-	Europäischer Gerichtshof
FNP	-	Flächennutzungsplan
GIS	-	Geografisches Informationssystem
IED-Anlagen	-	Richtlinie über Industrieemissionen, RL 2010/75/EU, Industrial Emissions Directive
L _{Aeq}	-	Äquivalenter Dauerschallpegel
L _{den}	-	Tag-Abend-Nacht-Lärmindex
L _{day}	-	Mittelungspegel für den Tag von 06:00 - 18:00 Uhr
L _{evening}	-	Mittelungspegel für den Abend von 18:00 - 22:00 Uhr
L _{night}	-	Mittelungspegel für die Nacht von 22:00 - 06:00 Uhr
LAI	-	Bund/ Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz
LAP	-	Lärmaktionsplan
ÖPNV	-	Öffentlicher Personennahverkehr
RLS-19	-	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen 2019
RLS-90	-	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen 1990
StVO	-	Straßenverkehrsordnung
UBA	-	Umweltbundesamt
ULR	-	Umgebungslärmrichtlinie
VCD	-	Verkehrsclub Deutschland
VBEB	-	Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm
VBUS	-	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen
VBUSch	-	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienen
VBUI	-	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Industrie und Gewerbe
VBUF	-	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen
VLärmSchRL97	-	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz in der Baulast des Bundes



0. Ziel und Zweck des Lärmaktionsplans

Die Lärminderungsplanung ist ein seit 2002 durch die EU-Umgebungslärmrichtlinie vorgeschriebenes, umweltpolitisches Planungsinstrument. Unter Umgebungslärm sind im Sinne der Richtlinie Geräusche zu verstehen, die von Verkehrswegen sowie von Geländen für industrielle Tätigkeiten hervorgerufen werden und durch ihre Eigenschaften (Lautstärke und Struktur) für den Menschen als belästigend (subjektiv) oder sogar belastend (gesundheitsgefährdend) wahrgenommen werden.

Der Lärmaktionsplan hat den Zweck, Maßnahmen zu entwickeln, um die Lärmbelastung für die Bevölkerung zu reduzieren. Er dient dazu, die Lebensqualität der Menschen zu verbessern, indem er Strategien zur Lärminderung in städtischen und ländlichen Gebieten festlegt. Zudem soll der Plan dazu beitragen, gesundheitliche Risiken, die durch Lärm entstehen können, zu minimieren. Durch die Einbeziehung der Öffentlichkeit und relevanter Akteure soll sichergestellt werden, dass die Maßnahmen effektiv und nachhaltig sind.

Die gesetzlichen Grundlagen sind im Bundes-Immissionsschutzgesetz (§§ 47a-f BImSchG) in Verbindung mit der europäischen Umgebungslärmrichtlinie (Richtlinie 2002/49/EG) geregelt. Der Inhalt eines Lärmaktionsplans ist in Anlage V der Umgebungslärmrichtlinie festgeschrieben. Der Inhalt des Lärmaktionsplans folgt formell diesen Vorgaben. Weitergehende grundlegende Informationen zum Lärmaktionsplan sind vor allem in den Kapiteln 1. bis 4. zu finden.

Aufgrund der vom Land Baden-Württemberg festgelegten Zuständigkeit für die Erstellung von Lärmaktionsplänen ist die Stadt Freiburg verpflichtet, als "Ballungsraum" im Sinne der ULR einen Lärmaktionsplan zu erarbeiten und alle fünf Jahre fortzuschreiben.

Mit der Drucksache G-23/060 hatte die Verwaltung die Ergebnisse der Lärmkartierung 2022, die der Fortschreibung des Lärmaktionsplans zu Grunde liegt, vorgelegt und das vorgesehene Verfahren zur Mitwirkung der Öffentlichkeit an der Erarbeitung der Fortschreibung des Lärmaktionsplans dargestellt. Auf Grundlage dieser Drucksache hat der Gemeinderat als Auslösewerte für den Lärmaktionsplan eine Lärmbelastung von $L_{den} = 65 \text{ dB(A)}$ und $L_{Night} = 55 \text{ dB(A)}$ festgelegt. Für Belastungsachsen mit einer gemittelten Lärmbelastung durch Straßenverkehr, Schienenverkehr und bestimmte Gewerbebetriebe von $\geq 65 \text{ dB(A)}$ über 24 Stunden (= Lärmindex Day Evening Night, L_{den}) oder von $\geq 55 \text{ dB(A)}$ in der Nacht (22 bis 6 Uhr, L_{Night}) an den Gebäudefassaden muss der Lärmaktionsplan Maßnahmen zur Lärminderung prüfen und ggf. festlegen.

Bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans ist die Öffentlichkeit zu hören. Bürgerinnen und Bürger sowie Vereine, Verbände oder Initiativen haben die Möglichkeit, an der Aufstellung des Lärmaktionsplans mitzuwirken und Anregungen zu Lärminderungsmaßnahmen zu geben. Die Ergebnisse der Mitwirkung sind im weiteren Aufstellungsverfahren zu berücksichtigen.

In der ersten Phase der Mitwirkung wurden die Ergebnisse der Lärmkartierung vorgestellt und dargelegt, an welchen Straßenzügen die Auslösewerte überschritten werden. Für die zweite Phase der Mitwirkung liegt nun der Entwurf des fortgeschriebenen Lärmaktionsplans vor.



1. Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnen oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen

Ballungsraum

Nach § 47b BImSchG ist ein Ballungsraum ein Gebiet mit einer Einwohnerzahl von über 100.000 und einer Bevölkerungsdichte von mehr als 1.000 Einwohnern pro Quadratkilometer. In Baden-Württemberg definieren sich die Ballungsräume über die Einwohnerzahl der Gemeinden. Die Stadt Freiburg im Breisgau zählt mit 234.563 zum 30. September 2022 zu den Ballungsräumen. Sie hat eine Fläche von 153 km².

Hauptverkehrsstraßen

Es wurden Straßen mit einer DTV >4.000 Kfz kartiert.

Eisenbahnen

Folgende Schienenstrecken wurden kartiert:

- Die Rheintalbahn als bundeseigene Eisenbahn, Streckennummer 4000, teilt sich innerhalb des Stadtgebiets auf in die Hauptbahnstrecke und die weiter westlich gelegene Güterbahnstrecke (4312). Auf beiden Strecken verkehren mehr als 30.000 Züge/Jahr. Zuständig: EBA
- Darüber hinaus gibt es die Breisacher Bahn (4310) und die Höllentalbahn als bundeseigene Eisenbahnen (4300), die zwar nicht mit mehr als 30.000 Zügen/Jahr befahren werden, jedoch im Ballungsraum kartierungspflichtig sind. Zuständig: Stadt Freiburg.
- Weiterhin verfügt die Stadt Freiburg über ein Stadtbahnnetz von 35,7 km Länge, das gleichfalls in die Kartierung einging. Zuständig: Stadt Freiburg.

Großflughäfen

Die Stadt Freiburg befindet sich bezüglich der Auslösewerte des Lärmaktionsplans nicht im Lärmwirkungsbereich eines Großflughafens mit mehr als 50.000 Flugbewegungen/ Jahr (Starts und Landungen).

Militärisch genutzte Flughäfen sowie Regionalflughäfen und Landeplätze sind nicht Gegenstand der Lärminderungsplanung.

Industrie- und Gewerbelärm

In Ballungsräumen sind Industrie- und Gewerbeanlagen mit IED-Anlagen, sowie Häfen für die Binnen- oder Seeschifffahrt mit einer Gesamtumschlagsleistung von mehr als 1,5 Mio. Tonnen pro Jahr zu kartieren. Zuständig: Stadt Freiburg.



Mit der Umsetzung der IED in deutsches Recht werden Betreiber von gemäß BImSchG und 4. BImSchV genehmigungspflichtigen Großanlagen als IED-Anlage eingestuft. Folgende Anlagen wurden kartiert:

Tab. 1.1: Gewerbelärm – kartierte IED-Anlagen

Cerdia Acetow	Engesserstr. 8, 79108 Freiburg
ChemCon GmbH	Engesserstraße 4B, 79108 Freiburg
Dunmore Europe GmbH	Hausener Weg 1, 79111 Freiburg
Micronas GmbH	Hans-Bunte-Straße 19, 79108 Freiburg
Nexwafe	Hans-Bunte-Straße 19, 79108 Freiburg
Performance Polyamides GmbH	Engesserstraße 8, 79108 Freiburg
RCA Reuter Chemische Apparatebau KG	Engesserstraße 4B, 79108 Freiburg
Schlachthof Betriebs GmbH	Tullastr.73,79108 Freiburg
Schwarzwaldmilch Freiburg	Haslacher Str. 12, 79115 Freiburg
Universitätsklinikum Freiburg	Hugstetter Str. 55, 79106 Freiburg
Universitätsklinikum Freiburg Heizkraftwerk	Hartmannstraße 1, 79106 Freiburg
Wärmeverbundkraftwerk Cerdia	Engesserstr. 8, 79108 Freiburg
RETERRA Freiburg GmbH	Tullastraße 68B, 79108 Freiburg
Klotz GmbH	Liebigstraße 12, 79108 Freiburg
REMONDIS SÜD GmbH	Siemensstraße 16, 79108 Freiburg
BAREG Recycling und Entsorgung GmbH & Co.KG	Auerstraße 1, 79108 Freiburg
Deponie Eichelbuck	Eichelbuckstraße 1, 79108 Freiburg

Andere Lärmquellen

Nach § 47a BImSchG gilt der sechste Teil des BImSchG nicht für Lärm, der von der davon betroffenen Person selbst oder durch Tätigkeiten innerhalb von Wohnungen verursacht wird, für Nachbarschaftslärm, Lärm am Arbeitsplatz, in Verkehrsmitteln oder Lärm, der auf militärische Tätigkeiten in militärischen Gebieten zurückzuführen ist.

Probleme mit diesen Lärmquellen sind außerhalb des Lärmaktionsplans zu regeln.

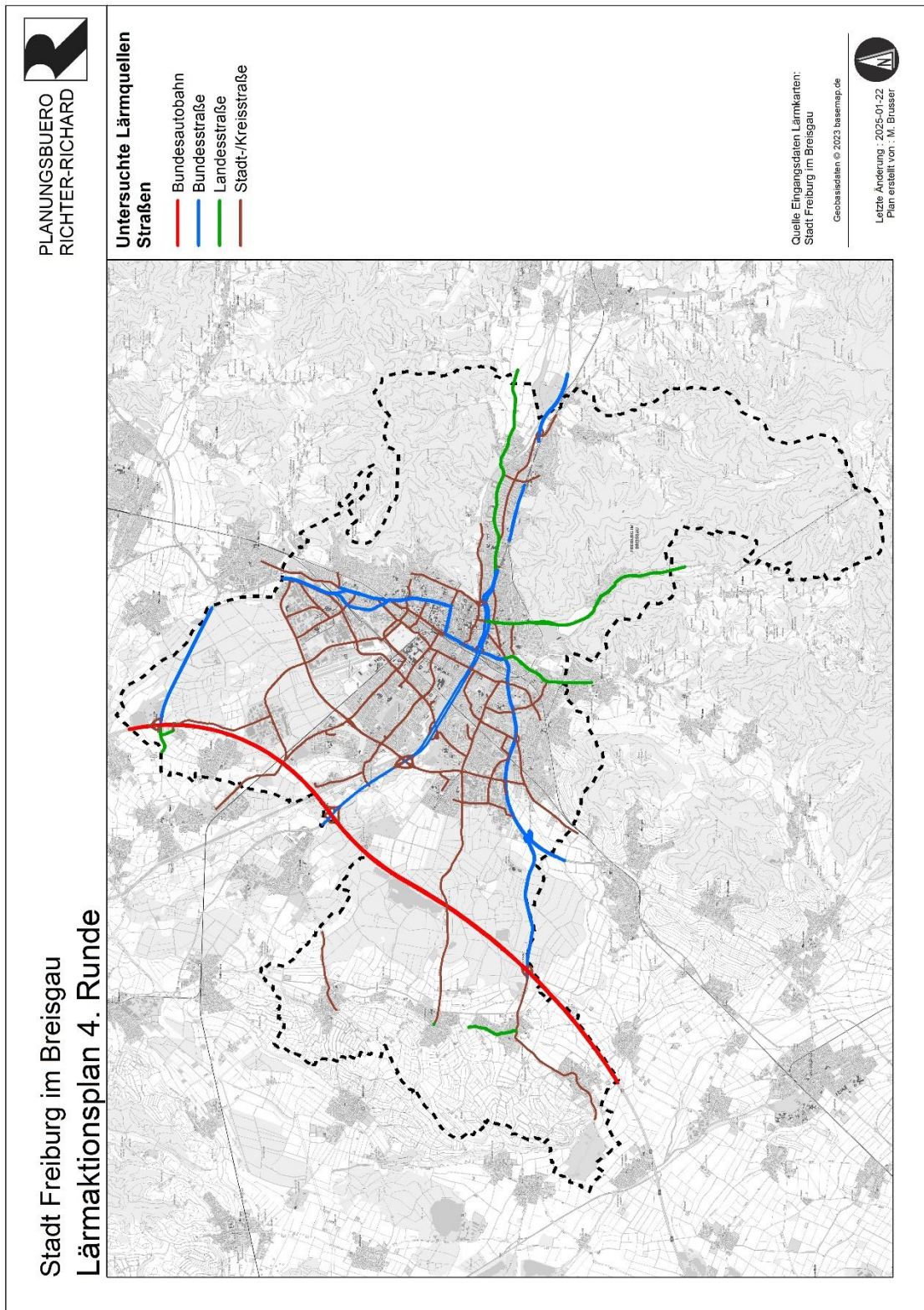


Abb. 1.1: Untersuchte Lärmquellen – Straße

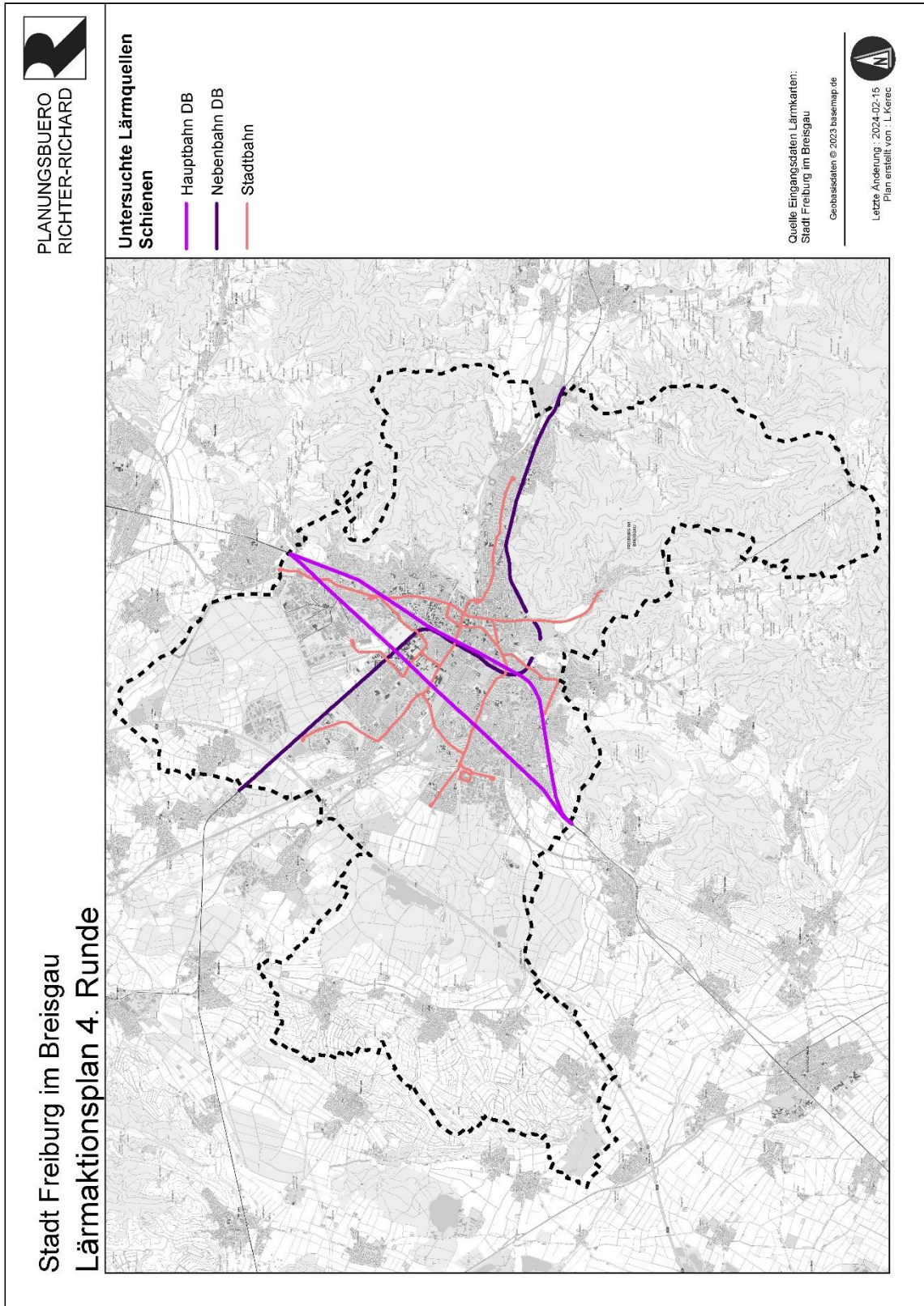


Abb. 1.2: Untersuchte Lärmquellen – Schienenwege

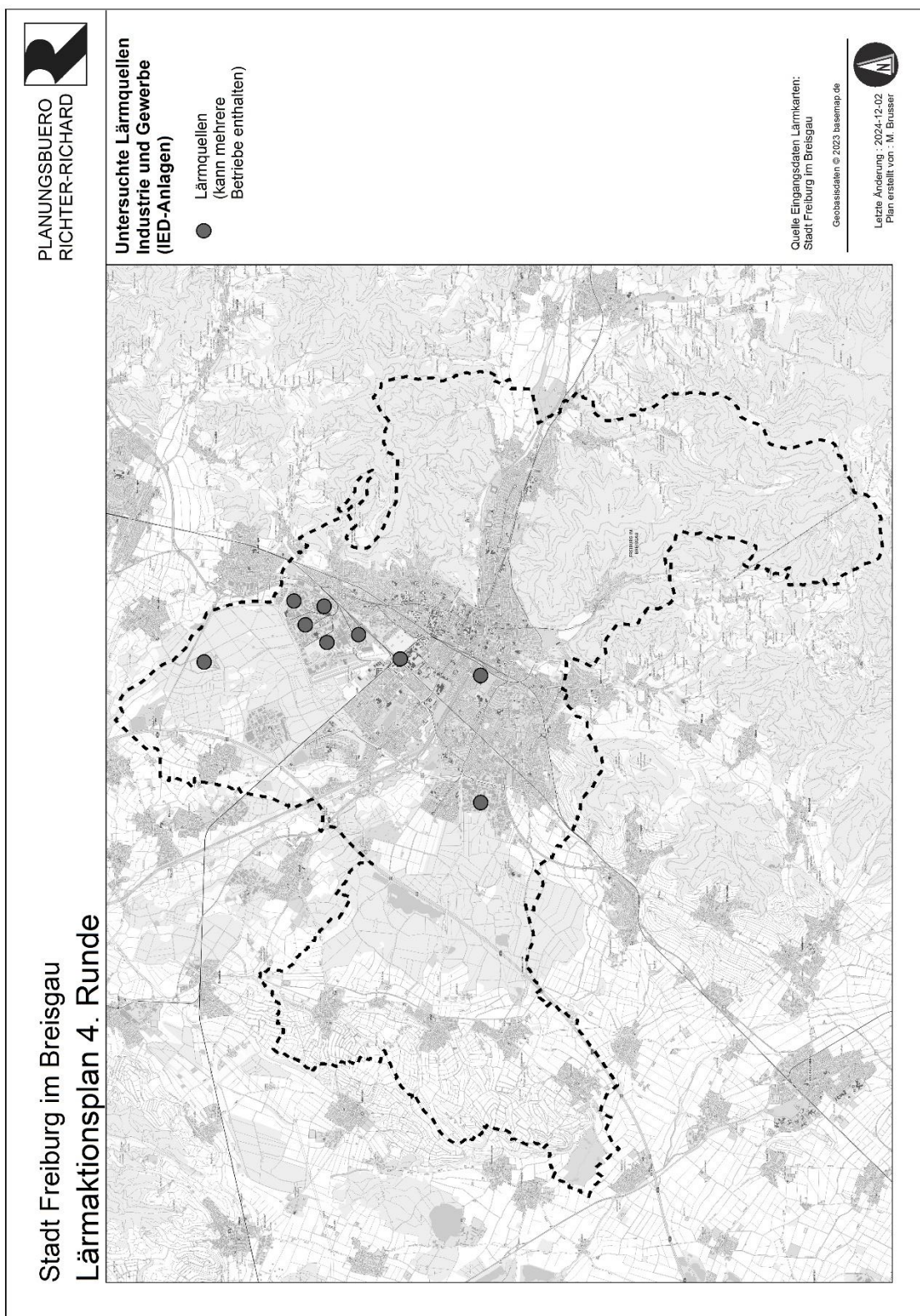


Abb. 1.3: Untersuchte Lärmquellen – Industrie und Gewerbe (IED-Anlagen)



2. Zuständige Behörde

Für die Erstellung der strategischen Lärmkarten des Straßenverkehrslärms, des Schienenverkehrslärms nichtbundeseigener Eisenbahnen und Nebenbahnen sowie des Industrie- und Gewerbelärms sind in den Ballungsräumen die Gemeinden zuständig. Für die Kartierung der bundeseigenen Hauptbahnen ist das EBA zuständig.

Die Zuständigkeit für den Lärmaktionsplan regelt § 47e BImSchG. Sie liegt bei den Gemeinden oder den nach Landesrecht zuständigen Behörden. In Baden-Württemberg bestätigt das Landesrecht die Zuständigkeit der Gemeinde als zuständige Behörde:

Stadt Freiburg im Breisgau
Garten- und Tiefbauamt
Fehrenbachallee 12
79106 Freiburg

Tel. 0761 201-4688
E-Mail: GuT@stadt.freiburg.de

Internet: www.freiburg.de

Gemeindeschlüssel: 08 3 11 000

Bei den Hauptbahnen mit mehr als 30.000 Zugbewegungen pro Jahr ist das Eisenbahnbundesamt für den Lärmaktionsplan zuständig.

Der Lärmaktionsplan ist als Lang- und Kurzfassung von der Gemeinde dem zuständigen Landesministerium zu übergeben. Dieses ist zuständig für die Mitteilung der Kurzfassung an das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (nach § 47c Abs. 5 und 6 sowie nach § 47d Abs. 7 BImSchG), das wiederum die Unterlagen an die EU-Kommission weiterleitet.

3. Rechtlicher Hintergrund

Vorbemerkung

Seit der 3. Runde der Lärmaktionspläne haben sich nahezu alle Richtlinien und Berechnungsverordnungen zum Lärmschutz auf EU- wie auch auf nationaler Ebene verändert. Ein direkter Vergleich der bisherigen und der neuen Werte als Zeitreihe ist nicht möglich. Als Folge ist der Lärmaktionsplan der 4. Runde nicht nur eine einfache Fortschreibung, sondern erfordert eine umfassende Neuaufstellung des Lärmaktionsplans.

EU-Recht

Im Jahr 2002 trat die EU-Umgebungslärmrichtlinie (2002/49/EG) in Kraft. Der Begriff Lärmaktionsplan wird in der Richtlinie wie folgt definiert:

- *"Ein Plan zur Regelung von Lärmproblemen und von Lärmauswirkungen, erforderlichenfalls einschließlich Lärminderung".*

Ziel der Richtlinie ist, ein gemeinsames Konzept zur Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm zu realisieren, um schädliche Auswirkungen einschließlich Belästigungen durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu vermindern.

Lärminderungspläne sind bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Aufstellung zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten.

Die zuständigen Behörden haben nun in der 4. Runde bis zum 18. Juli 2024 Zeit, die Lärmaktionspläne der 3. Runde zu überprüfen.

Als Anhang III sind die Begriffsbestimmungen nach Artikel 3 der EU-Umgebungslärmrichtlinie beigefügt.

Nationale Umsetzung des EU-Rechts

Die Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 25. Juni 2002 ist im Juni 2005 mit der Einfügung der §§ 47a-f in das Bundes-Immissionsschutzgesetz und mit Erlass der 34. BImSchV in nationales Recht überführt worden.

Umgebungslärm bezeichnet "belästigende oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten ausgeht" (§ 47b BImSchG).

Die Lärmaktionspläne müssen gemäß § 47d Abs. 2 BImSchG folgende Mindestanforderungen der Anlage V der EU-Umgebungslärmrichtlinie erfüllen:



- *"Eine Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnstrecken oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die berücksichtigt werden,*
- *Benennung der zuständigen Behörde,*
- *Erläuterung des rechtlichen Hintergrunds,*
- *Nennung aller geltenden Grenzwerte gemäß Artikel 5 ULR*
- *eine Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten,*
- *eine Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen und verbesserungsbedürftigen Situationen,*
- *das Protokoll der öffentlichen Anhörungen gemäß Artikel 8 Absatz 7,*
- *Auflistung der bereits vorhandenen oder geplanten Maßnahmen zur Lärmminde-*
- *rung,*
- *die Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete,*
- *Darstellung der langfristigen Strategie,*
- *finanzielle Informationen (falls verfügbar): Finanzmittel, Kostenwirksamkeitsana-*
- *lyse, Kosten-Nutzen-Analyse,*
- *die geplanten Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergeb-*
- *nisse des Lärmaktionsplans."*

Gemäß § 47d Abs. 3 BImSchG wird die Öffentlichkeit zu den Vorschlägen der Lärmaktionspläne gehört. Sie erhält rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit, an der Ausarbeitung und Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Die Ergebnisse der Mitwirkung sind zu berücksichtigen.

Nationales Recht zum Lärmschutz

Der Lärmaktionsplan muss zwar die Anforderungen der EU-Umgebungslärmrichtlinie erfüllen, doch erfolgt die Umsetzung der im Lärmaktionsplan beschlossenen Maßnahmen nach den nationalen Vorschriften von Bund und Ländern, was Konflikte nicht ausschließt. Nachfolgend werden deshalb die wesentlichen rechtlichen Grundlagen auf Bundesebene kurz vorgestellt.

Gemäß § 45 StVO können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Das gilt unter anderem für den Schutz der Bevölkerung vor Lärm. Der Einsatz straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen erfolgt nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007. Sie gelten allgemein für bestehende Straßen und betreffen vor allem Verkehrsbeschränkungen, Verkehrsverbote und Verkehrsumleitungen (§ 45 StVO). Eine Prüfpflicht zur Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen und somit auch Anspruch auf eine ermessensfehlerfreie Entscheidung besteht bereits bei Überschreitung der Lärmvorsorgewerte der 16. BImSchV (Gefahrenlage).

Tab. 3.1: Beurteilungspegel der 16. BImSchV (Lärmvorsorgewerte)

Nutzung/Gebietskategorien	Beurteilungspegel	
	Tag	Nacht
Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime	57 dB(A)	47 dB(A)
Reine und allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete	59 dB(A)	49 dB(A)
Kern-, Dorf- und Mischgebiete, Urbane Gebiete	64 dB(A)	54 dB(A)
Gewerbegebiet	69 dB(A)	59 dB(A)

Kooperationserlass Baden-Württemberg

Der Kooperationserlass des Landes Baden-Württemberg eröffnet als Landesrecht hilfreiche Vereinfachungen und Klarstellungen gegenüber dem nationalen Recht zum Lärmschutz. Die für den Freiburger Lärmaktionsplan der 4. Runde wichtigsten Punkte sind nachfolgend zusammengefasst:

- 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 grundsätzliche Wertungen, lassen aber auch andere Wertungen zu, sofern sie fachlich begründet sind.
- Die Rechtsprechung orientiert sich bei 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 eine ermessensfehlerfreie Entscheidung über eine verkehrsbeschränkende Maßnahme.
- Bei der Ermessensausübung zu straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen ist in Bereichen, die dem Wohnen dienen, zu beachten, dass nach der Lärmwirkungsforschung Werte ab 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts im gesundheitskritischen Bereich liegen. Bestehen deutliche Betroffenheiten mit Lärmpegeln über den genannten Werten, verdichtet sich das Ermessen zum Einschreiten.
- Bei einer Überschreitung dieser Werte um 2 dB(A) reduziert sich das Ermessen hin zur grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung von Maßnahmen auf den betroffenen Straßenabschnitten.
- Spätestens bei Lärmpegeln ab 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts überschreitet die Lärmbelastung die grundrechtliche Schwelle zur Gesundheitsgefährdung. Solche Lärmsituationen müssen dann abwägungsgerecht gelöst werden.
- Als Ergebnis einer Abwägung sind auch Maßnahmen mit einer geringeren Lärmreduzierung als 3 dB(A) zu akzeptieren. Stehen beispielsweise einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h andere Belange wie die Verkehrsfunktion (überregionale Verkehrsbeziehung und Bündelungsfunktion der Straße) entgegen, so ist



als Ergebnis auch eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h trotz geringerer Lärminderung möglich, auch ohne dass mit der Maßnahme eine Reduzierung des dahingehend nur begrenzt aussagekräftigen Mittelungspegels um 3 dB(A) erreicht wird.

- Im Rahmen der Lärmaktionsplanung sind die unteren Straßenverkehrsbehörden als zuständige Fachbehörde weiter zu beteiligen, da sie für die Durchsetzung der verkehrsrechtlichen Maßnahmen zuständig sind. Es entfällt jedoch der bisherige Zustimmungsvorbehalt der Regierungspräsidien als höhere Straßenverkehrsbehörden.
- Maßgeblich zur Beurteilung sind der Lärmpegel sowie die Anzahl der Bewohner in den betreffenden Gebäuden. Sind amtliche Einwohnerzahlen nicht verfügbar, kann die Anzahl der Bewohner eines Wohngebäudes nach dem Verfahren der Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (BEB) erfolgen. Bestehen Hinweise auf lärmbedingte Leerstände entlang des betreffenden Straßenabschnitts, so wird zur Einwohner- und Betroffenheitsermittlung ebenfalls das statistische Verfahren der BEB empfohlen.



4. Geltende Grenzwerte gemäß Artikel 5 ULR

Der Gemeinderat der Stadt Freiburg hat in seiner Sitzung am 16. Mai 2023 die Auslösewerte für den Lärmaktionsplan der 4. Runde Pegel von 65 dB(A) ganztags (L_{den}) und 55 dB(A) nachts von 22-6 Uhr (L_{night}) beschlossen.



5. Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten

Die strategischen Lärmkarten sind für jede Verursachergruppe (in Freiburg Straße, Schiene und Gewerbe) getrennt zu erstellen. Diese werden mit dem europäisch harmonisierten "Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe)" (BUB) berechnet.

Die Berechnung der strategischen Lärmkarten wurde von der Fichtner Water & Transportation GmbH im Auftrag der Stadt Freiburg durchgeführt.

5.1 Straßenverkehr

Die Eingangsdaten zur Berechnung der strategischen Lärmkarten und die daraus resultierenden Lärmkarten zeigen die nachfolgenden Abbildungen.

Dargestellt sind alle Straßen im Stadtgebiet Freiburg mit einer DTV von mehr als 4.000 Kfz, die gemäß Bundes-Immissionsschutzgesetz in der Lärmkartierung zu betrachten sind.

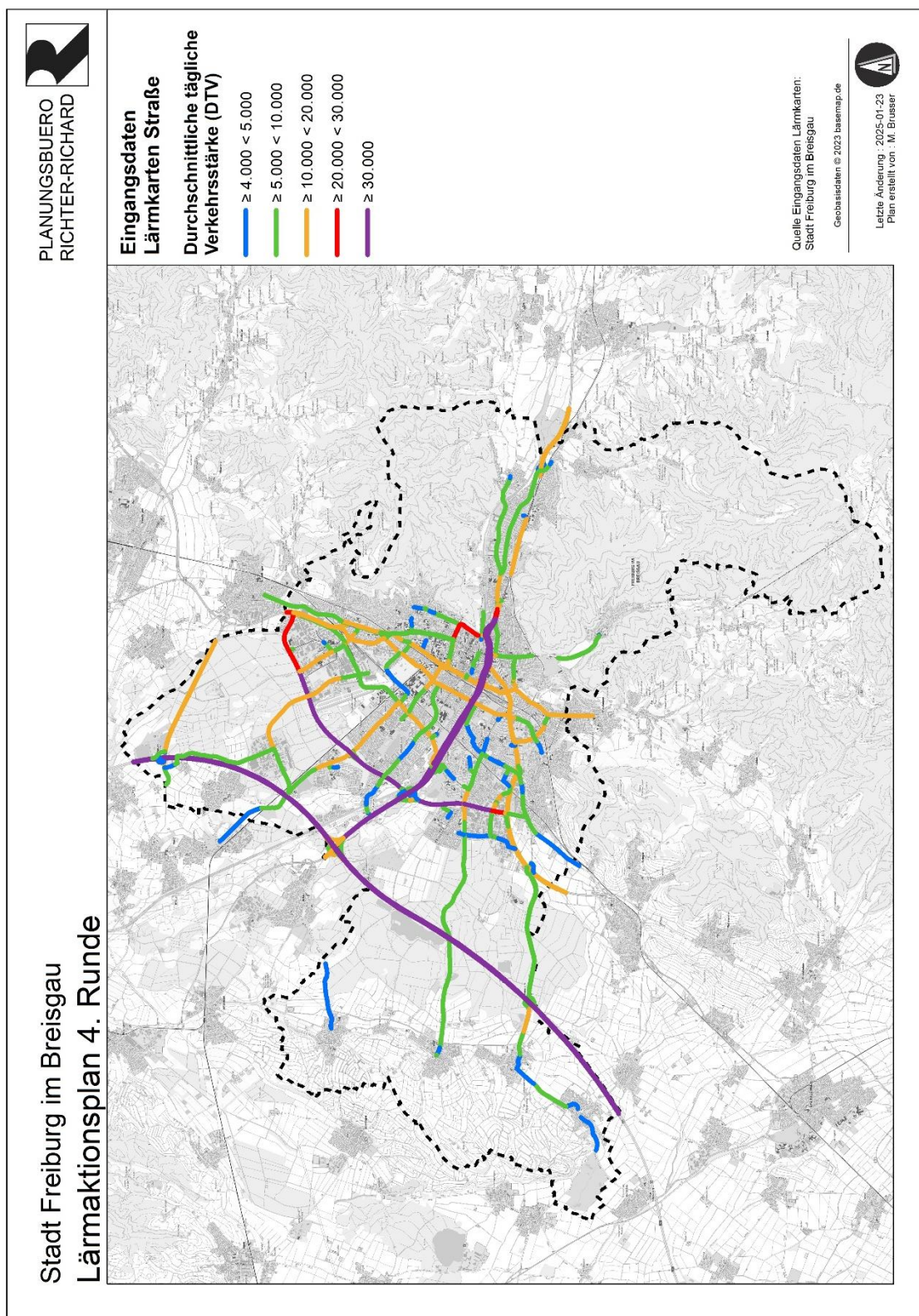


Abb. 5.1: Eingangsdaten Lärmkarten Straße – Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV)

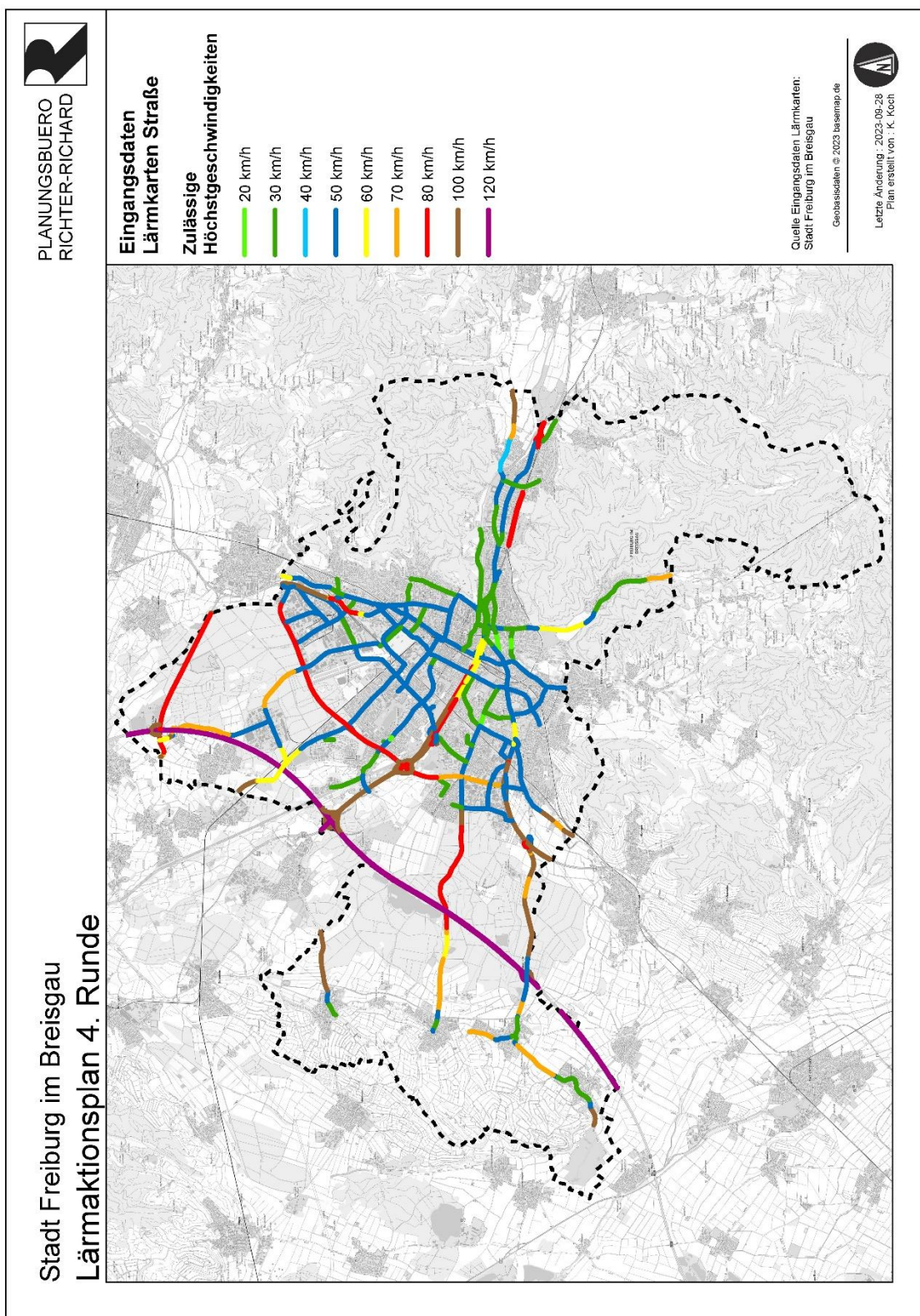


Abb. 5.2: Eingangsdaten Lärmkarten Straße – Zulässige Höchstgeschwindigkeit

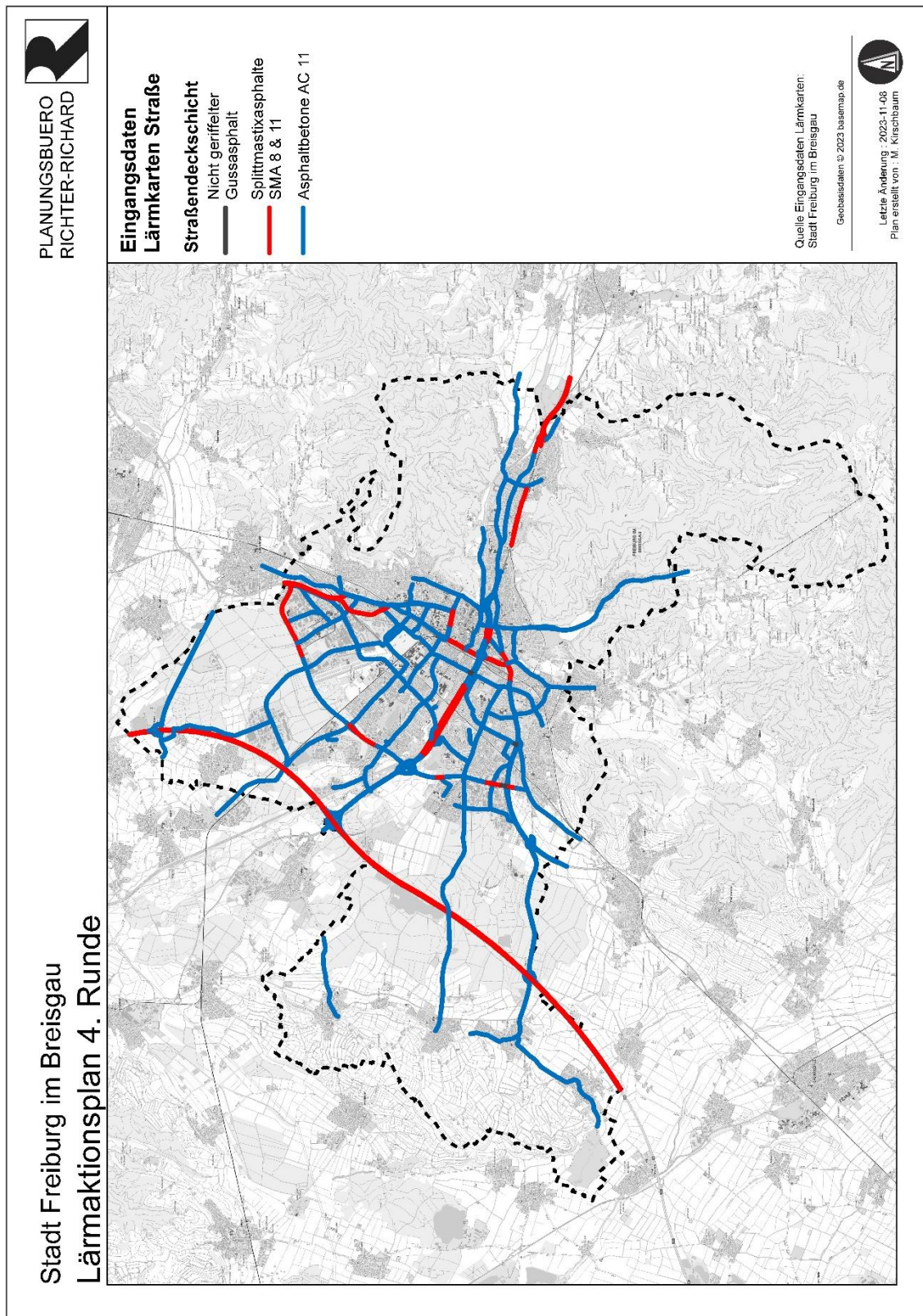


Abb. 5.3: Eingangsdaten Lärmkarten Straße – Fahrbahnoberfläche (gemäß BUB-D)

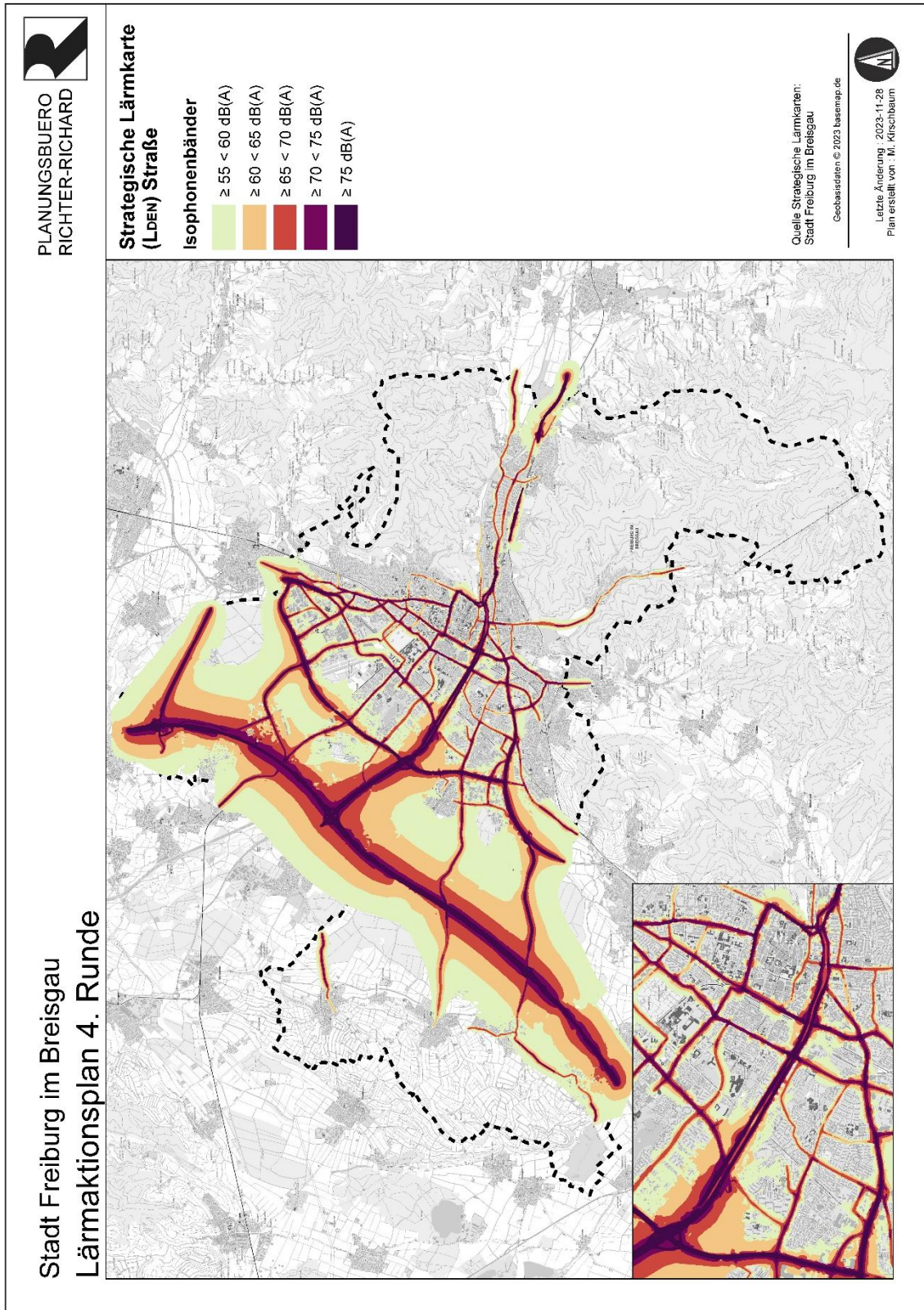


Abb. 5.4: Strategische Lärmkarte – Straßenverkehr L_{den}

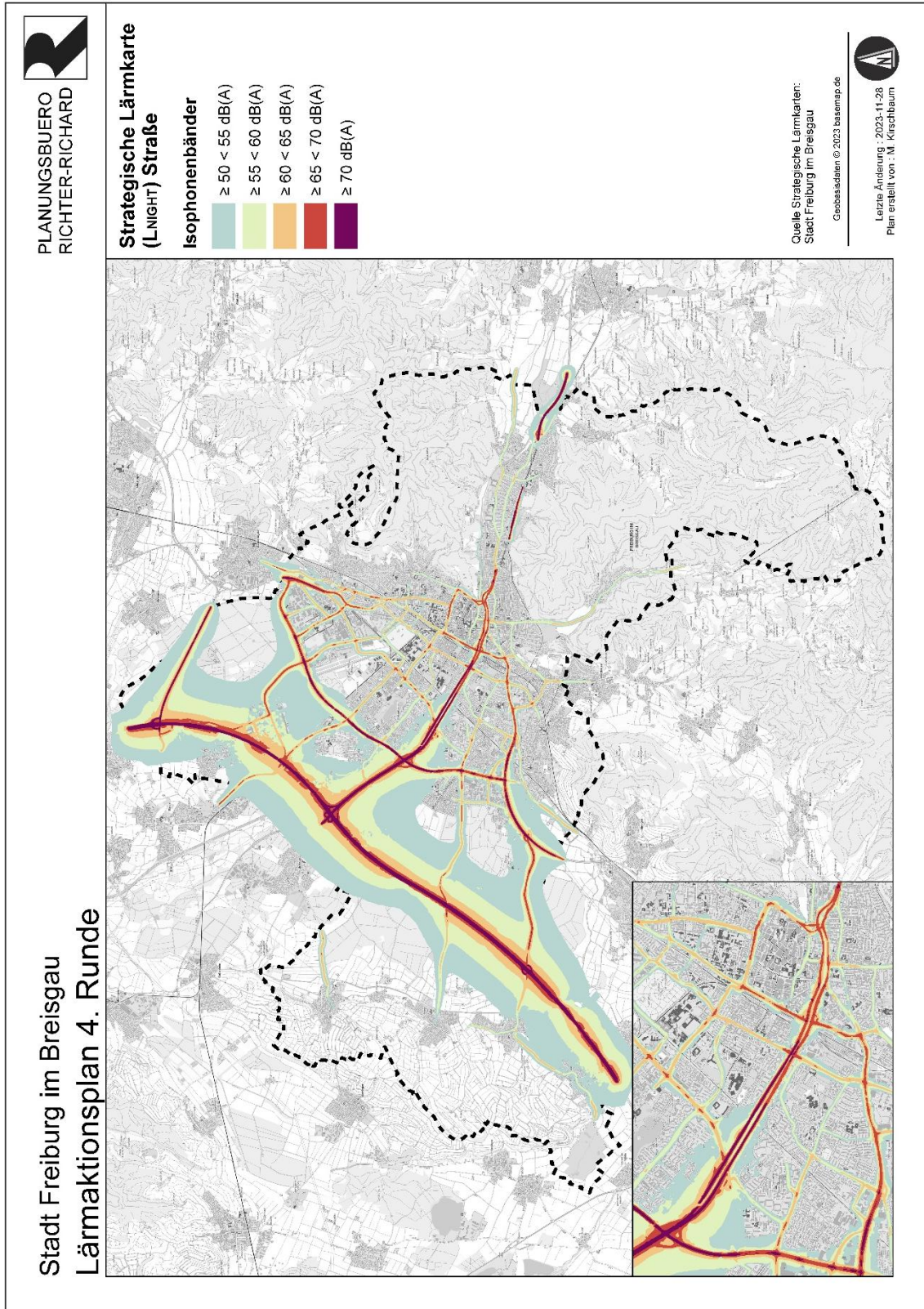


Abb. 5.5: Strategische Lärmkarte – Straßenverkehr L_{NIGHT}



5.2 Schienenverkehr

Die Zuständigkeit für die Erstellung der strategischen Lärmkarten für die Haupteisenbahnen des Bundes liegen beim EBA. Für die Kartierung sonstiger Schienenwege innerhalb des Ballungsraums ist die Stadt Freiburg zuständig. Das EBA hat darüber hinaus für die 4. Runde als freiwillige Leistung alle Schienenwege des Bundes kartiert.

Die strategischen Lärmkarten für die Schienenwege des Bundes und die sonstigen Schienenwege zeigen die nachfolgenden Abbildungen.

Folgender Hinweis ist zu beachten: Der Zeitschiene geschuldet, wurde in den Karten zum Schienenlärm die Stadtbahn in ihrer bisherigen Führung in der Komturstraße berechnet und nicht mit der neuen Führung über die Waldkircher Straße. Mit der Lärmkartierung für den Lärmaktionsplan der 5. Runde wird dies automatisch aktualisiert.

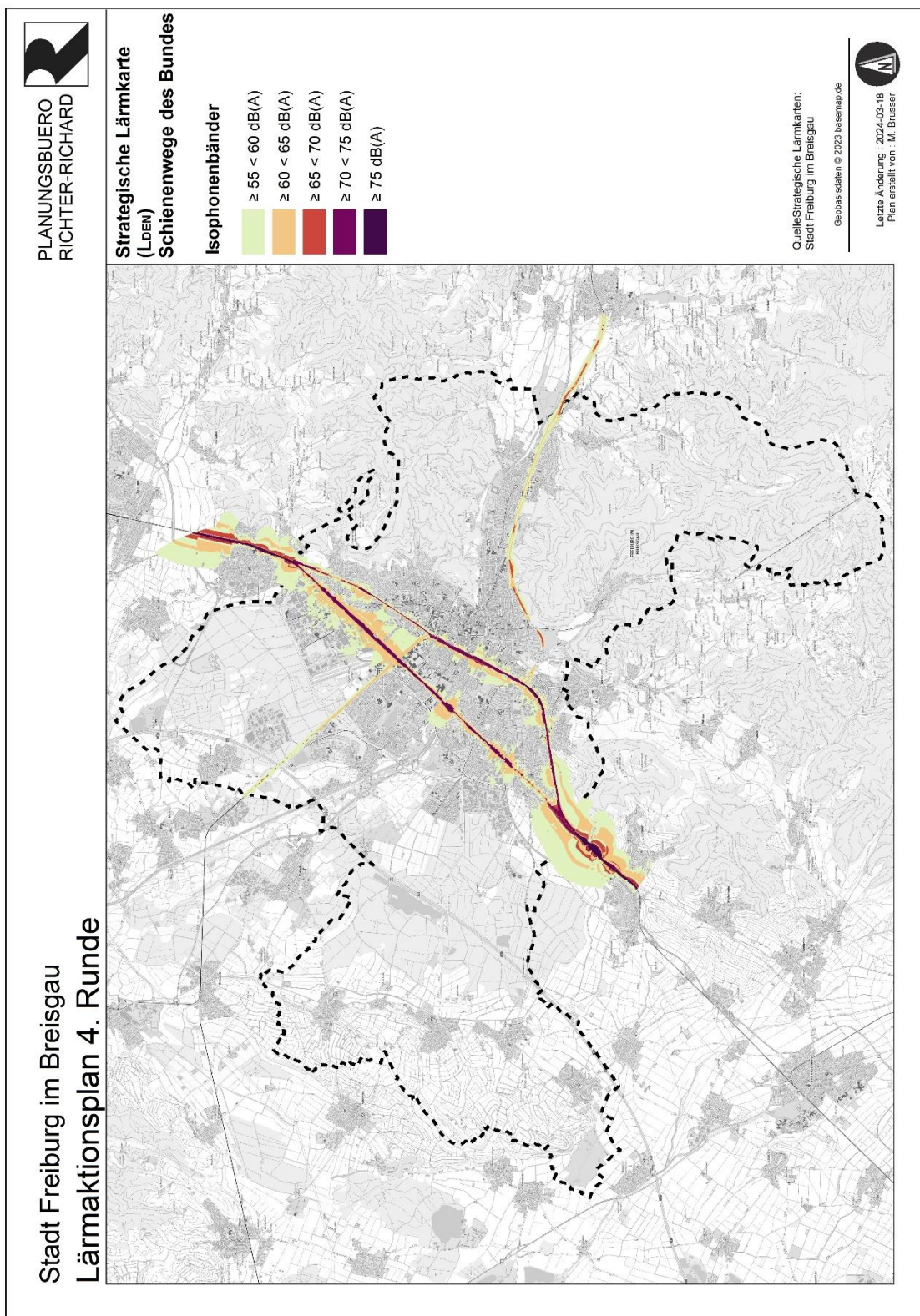


Abb. 5.6: Strategische Lärmkarte L_{den} – Schienenwege des Bundes

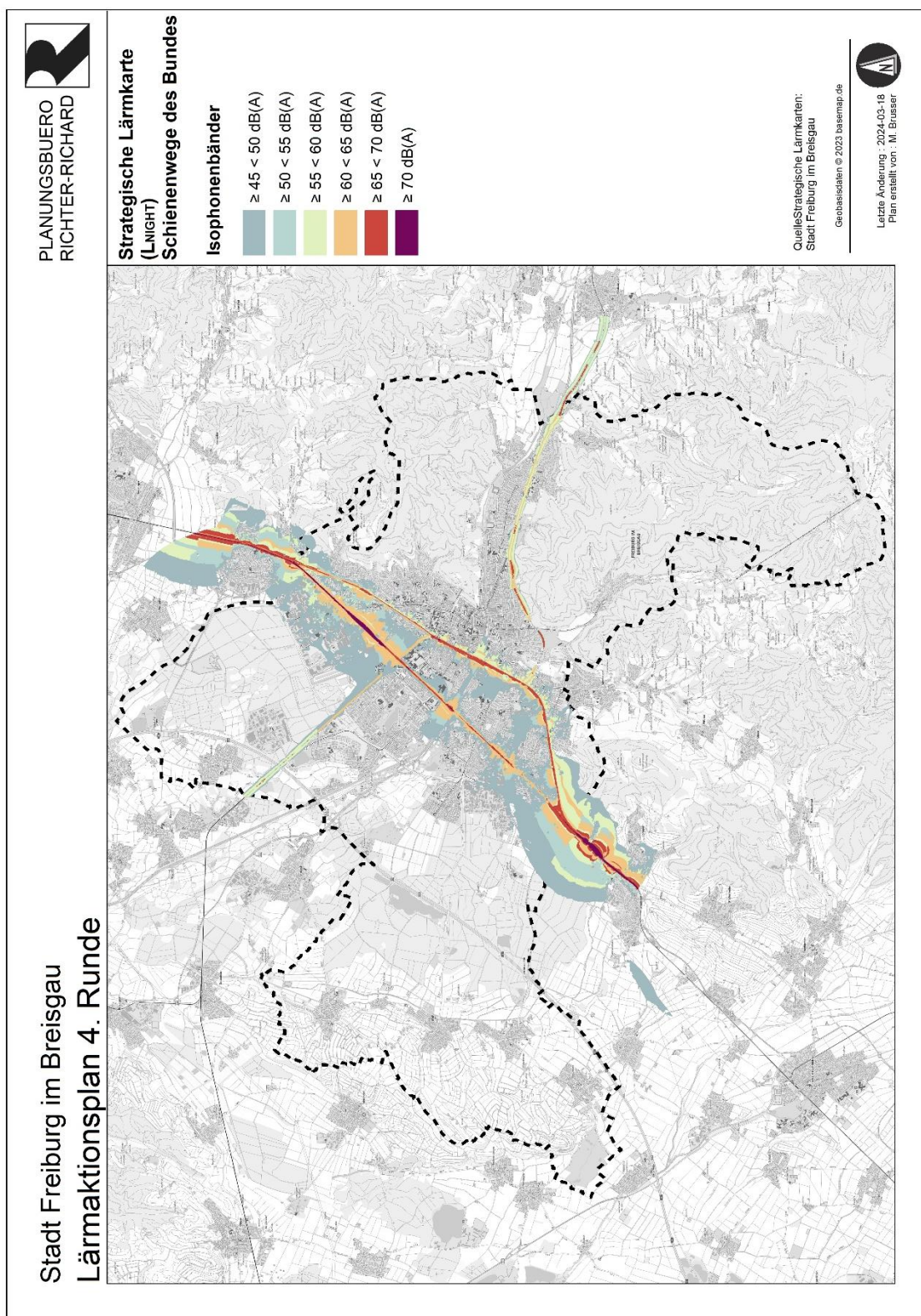


Abb. 5.7: Strategische Lärmkarte L_{night} – Schienenwege des Bundes

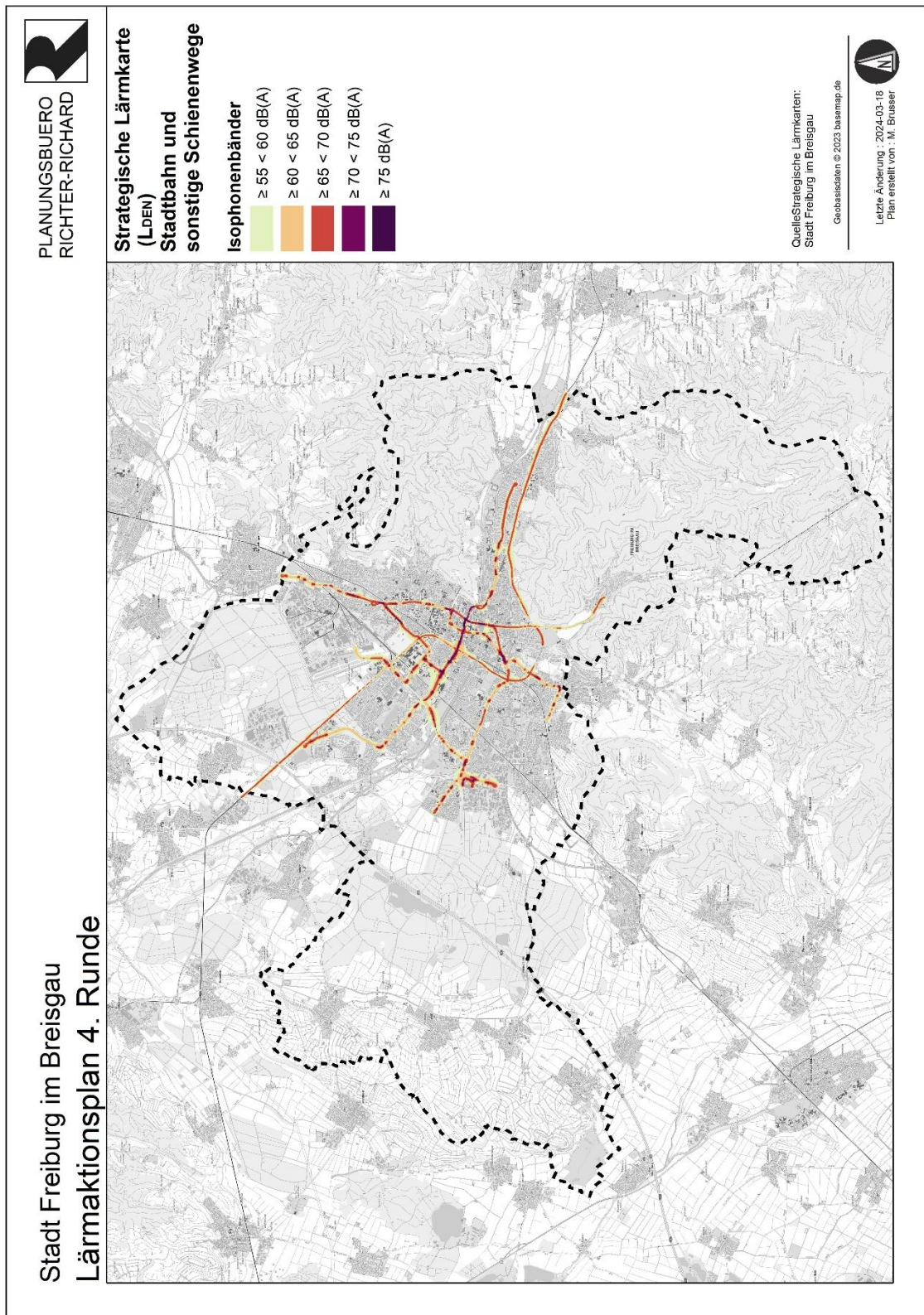


Abb. 5.8: Strategische Lärmkarte L_{den} – Stadtbahn und Nebenbahnen des Bundes

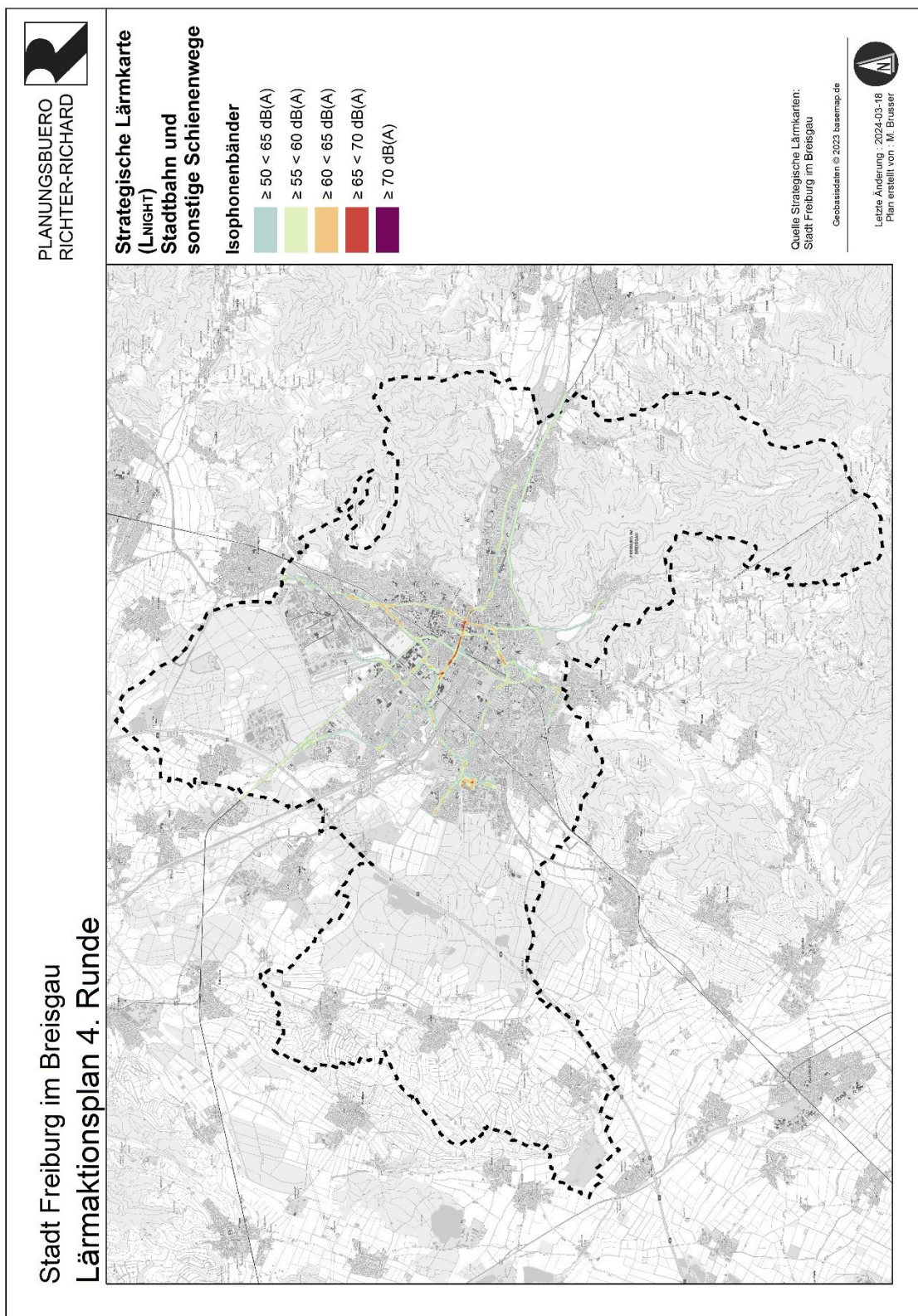


Abb. 5.9: Strategische Lärmkarte L_{night} – Stadtbahn und Nebenbahnen des Bundes

Zur Beurteilung der nächtlichen Lärmbelastung dient eine Raster-Lärmkennzifferkarte des EBA für den Nachtlärmindex L_{night} , auf der ausgewählte vordringliche Lärmschwerpunkte gekennzeichnet sind.

Grundlage für die Darstellung bildet die strategische Lärmkartierung des EBA. Im Rahmen dieser Kartierung wurden die Lärmbelastung entlang der Eisenbahnstrecken des Bundes sowie die Anzahl der vom Schienenverkehrslärm betroffenen Einwohner ermittelt bzw. pauschalisiert. Die Ergebnisse dienen der Identifizierung von Lärmschwerpunkten.

Ein Lärmschwerpunkt beschreibt ein räumlich begrenztes Gebiet entlang einer Schienenstrecke, in dem eine hohe Anzahl betroffener Personen einer überdurchschnittlichen Lärmbelastung durch den Schienenverkehr ausgesetzt ist. Neben den Ergebnissen der Lärmkartierung sowie der Betroffenheitsanalyse ist eine qualitative Einzelfallbetrachtung zur Identifizierung eines Lärmschwerpunktes nötig. Diese Vorgehensweise enthält weitere Abwägungen, die über feste Kriterien wie Anzahl der Betroffenen hinausgehen. Aus diesem Grund kann kein Vollständigkeitsanspruch an die Benennung von Lärmschwerpunkten gestellt werden. Die Kennzeichnung von Lärmschwerpunkten liegt im Ermessen des Eisenbahn-Bundesamtes und ist isoliert für jede Kommune und jeden Ballungsraum zu betrachten. Ein bundesweiter Vergleich ist weder angestrebt noch zielführend.

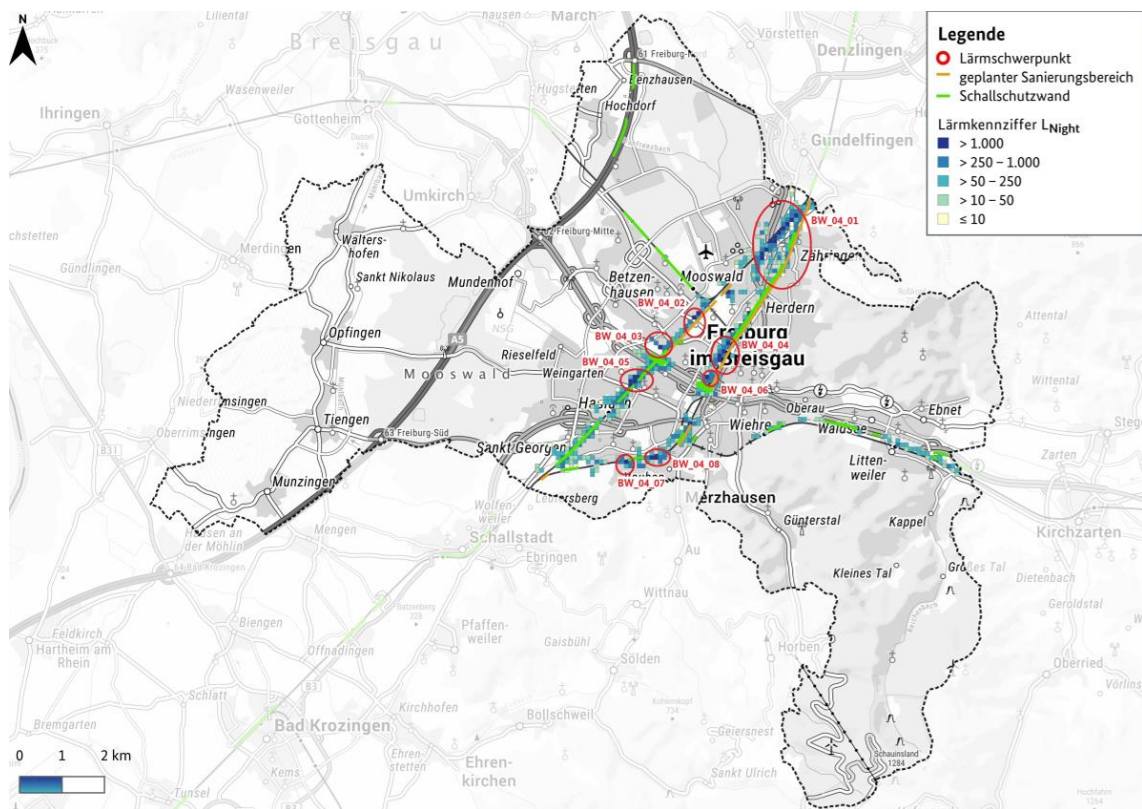


Abb. 5.10: Lärmkennzifferkarte Nachtlärmindex mit vordringlichen Lärmschwerpunkten [EBA]



5.3 Gewerbelärm

Die Zuständigkeit für die Erstellung der strategischen Lärmkarten für Gewerbelärm liegt bei der Stadt Freiburg.

Anders als bei der Lärmkartierung 2012 standen aus Datenschutzgründen für die Lärmkartierung 2023 keine spezifischen Angaben zu den Lärmemissionen der zu kartierenden Gewerbebetriebe zur Verfügung. Der Kartierung wurden deshalb fiktive Emissionen zugrunde gelegt, deren Höhe sich an den in der jeweiligen Nachbarschaft zugelassenen maximalen Immissionsgrenzwerten orientiert. Auch dies kann nur annähernd erfolgen, da sich die Immissionspegel in der Lärmkartierung nach einer anderen Methodik ermittelt werden als die Pegel in der rechtlich maßgebenden "Technischen Anleitung Lärm" (TA Lärm).

Da diese fiktiven Ansätze im Sinne einer worst-case-Betrachtung darauf ausgerichtet werden, das nach den rechtlichen Vorgaben zulässige Maß an Lärmemissionen auszuschöpfen, ergeben sich für die Lärmkarten Belastungswerte, die durchweg über den tatsächlichen Immissionspegeln liegen. Andererseits können sich aber auch keine Überschreitungen der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung ergeben, weil die nach TA Lärm einzuhaltenden Immissionsgrenzwerte durchweg niedriger liegen als die Auslösewerte des Lärmaktionsplans. Die Lärmkartierung zum Gewerbelärm wird hier vor allem dokumentiert, weil die rechtlichen Bestimmungen zum Lärmaktionsplan dies vorgeben.

Die strategischen Lärmkarten für den Gewerbelärm zeigen die nachfolgenden Abbildungen.

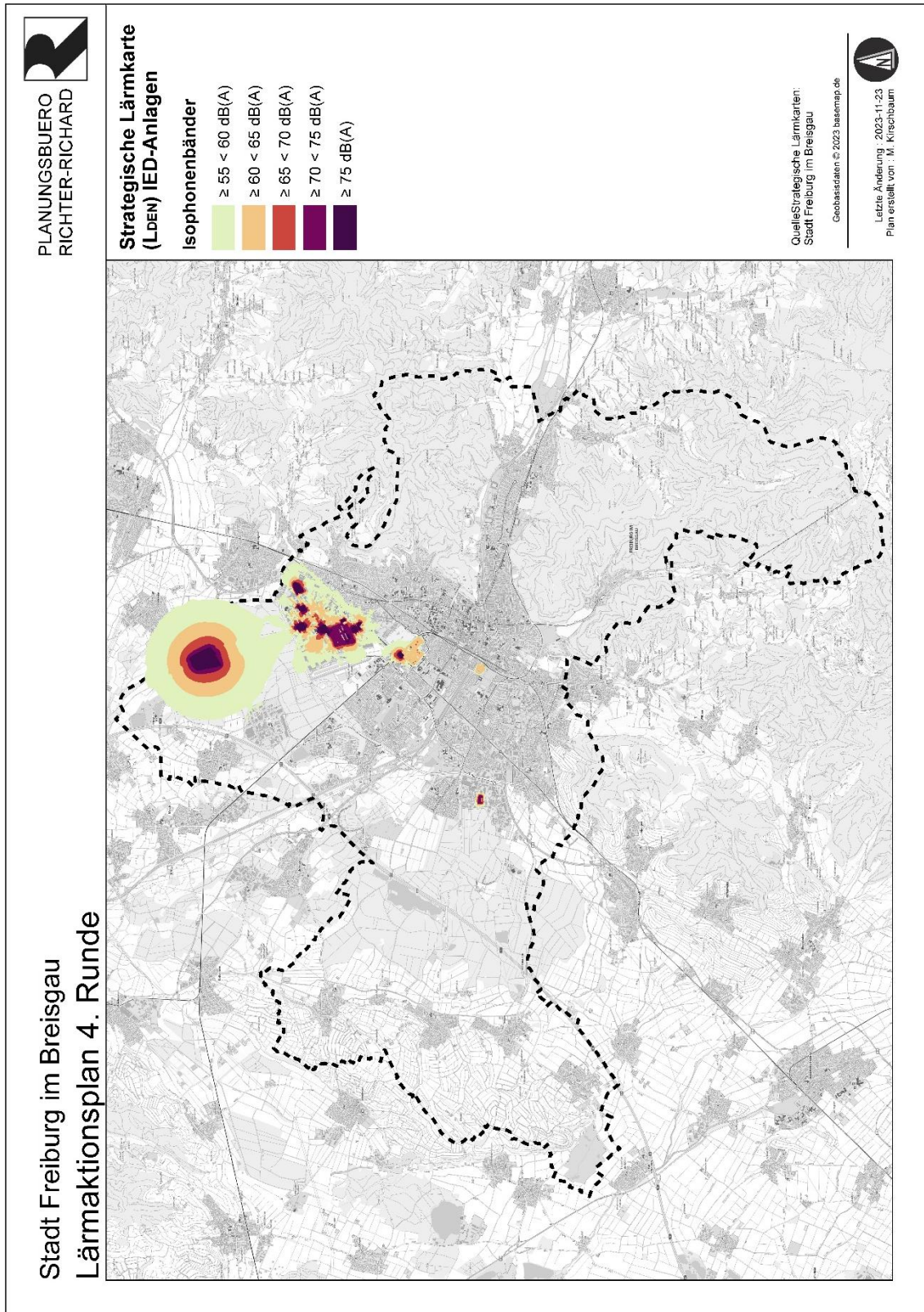


Abb. 5.11: Strategische Lärmkarte Industrie-/ Gewerbe (IED-Anlagen) L_{den}

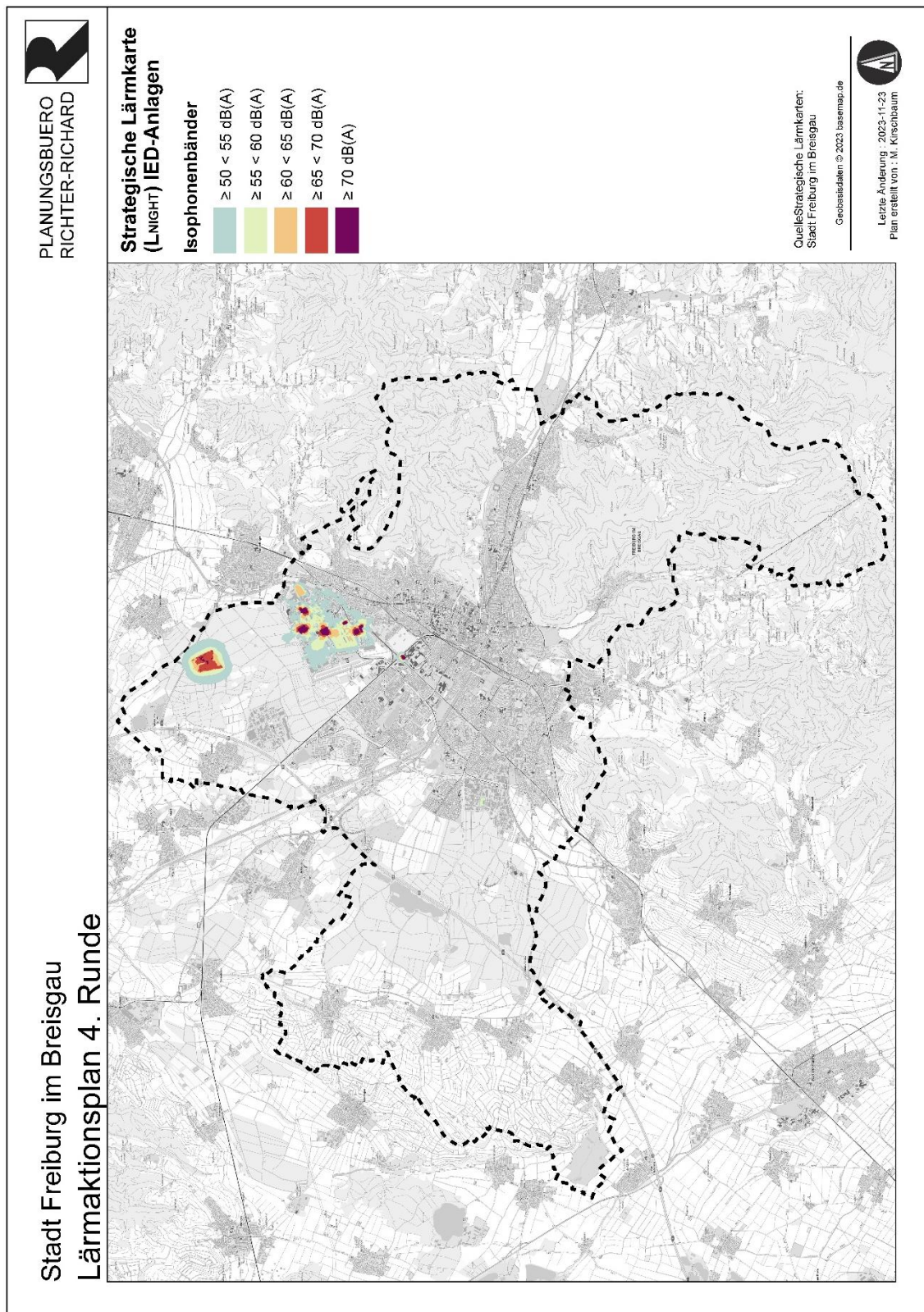


Abb. 5.12: Strategische Lärmkarte Industrie-/ Gewerbe (IED-Anlagen) L_{NIGHT}



5.4 Belastungsachsen

5.4.1 Straßenverkehr

Bei den strategischen Lärmkarten treten in den Grenzbereichen der Isophonenbänder bei einem 10x10 m-Raster zwangsläufig größere Ungenauigkeiten auf. Genauer sind Fassadenpegel, die im Rahmen der BEB-Berechnungen erzeugt und deshalb nachfolgend verwendet werden.

Auf Grundlage einer Auswertung der Bereiche

- mit Überschreitung der Auslöswerte ($L_{den} \geq 65$ dB(A) und/ oder $L_{night} \geq 55$ dB(A)) und
- einer zulässigen (Bebauungsplan) oder tatsächlichen (Realnutzung) empfindlichen Nutzung (Wohnung, Schule, Krankenhaus), sowie
- einer Mindestlänge von 300 m

wurden mit einer GIS-Auswertung Belastungsachsen identifiziert, die sich aus einer Überschreitung der Auslöswerte beim überwiegenden Teil der Gebäude ergeben. Die Identifizierung erfolgte über die Zuordnung der Isophonenbänder der BUB-Berechnung zu Gebäuden mit empfindlicher Nutzung.

Es werden

- sehr hoch belastete Achsen ($L_{den} \geq 70$ dB(A) und/ oder $L_{night} \geq 60$ dB(A)) und
- hoch belastete Achsen (Pegel von $L_{den} \geq 65 - < 70$ dB(A) und/ oder $L_{night} \geq 55 - < 60$ dB(A))

identifiziert. Diese Abstufung gibt Hinweise auf die am stärksten belasteten Straßen(-abschnitte) und dient damit auch der weiteren Prioritätensetzung und für die straßenverkehrsrechtliche Einzelfallprüfung. Sehr stark belastete Achsen ($L_{den} > 75$ dB(A) und/ oder $L_{night} > 65$ dB(A)) treten im Lärmaktionsplan der 4. Runde bis auf einzelne Gebäude nicht mehr auf.

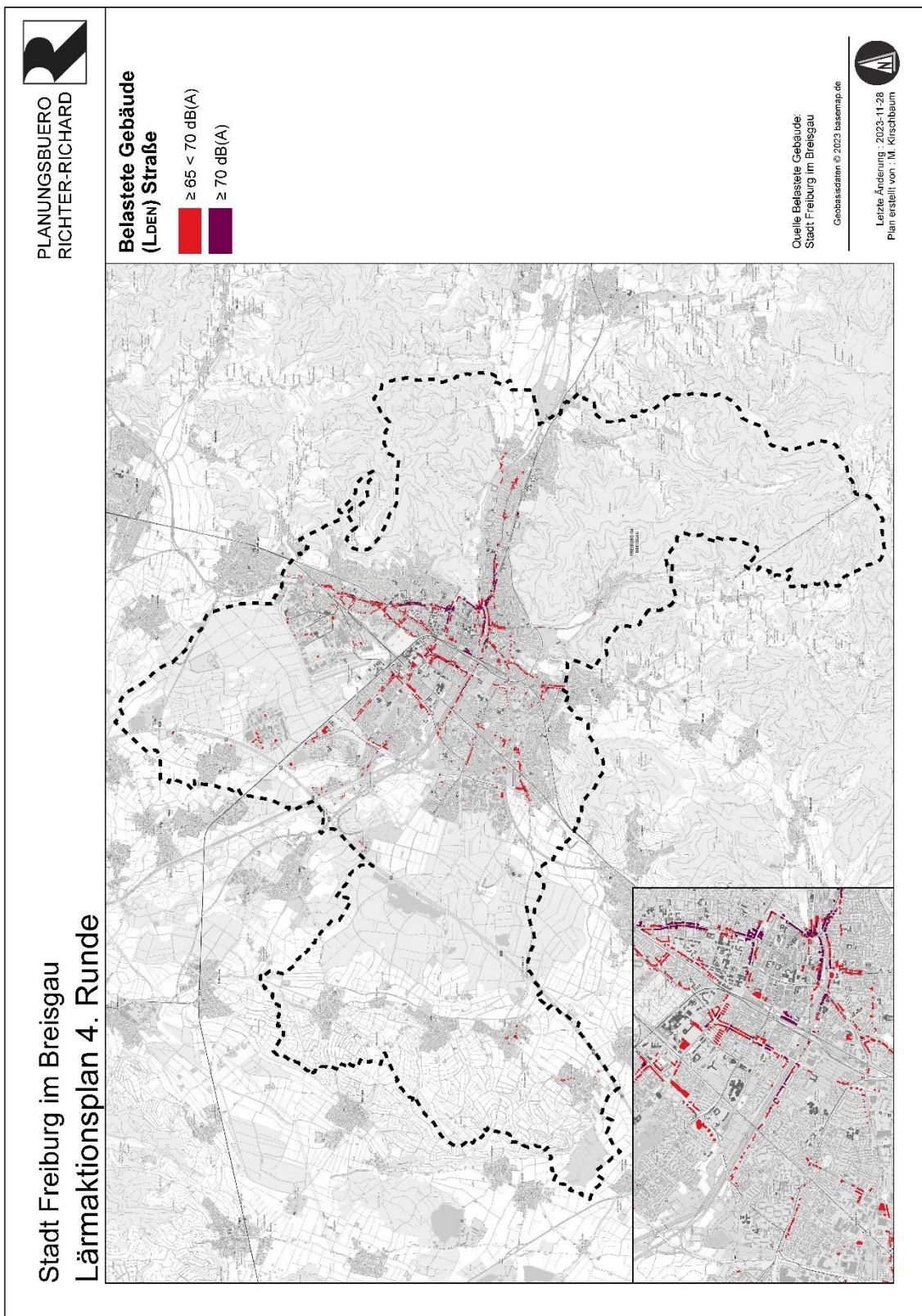


Abb. 5.13: Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung L_{den} ≥65 dB(A) – Straßenverkehr

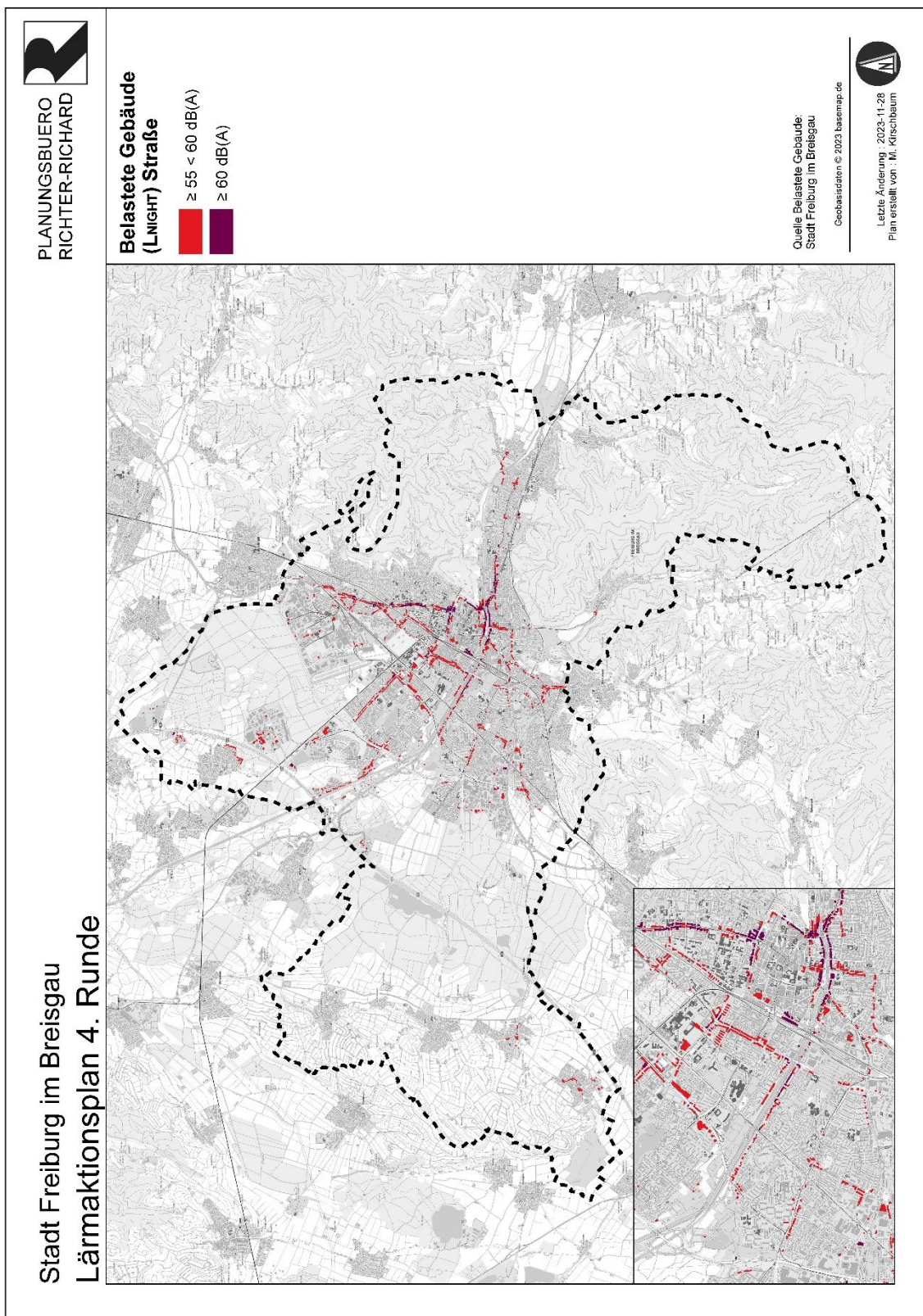


Abb. 5.14: Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung L_{night} ≥ 55 dB(A) – Straßenverkehr

Unter diesen Vorgaben wurden 44 Straßen(-abschnitte) als Belastungsachsen identifiziert:

- Sehr hoch belastete Achsen ($L_{den} \geq 70$ dB(A) und/ oder $L_{night} \geq 60$ dB(A))
 - Schwarzwaldstraße von westlich Möslestraße bis Schwabentorring,
 - B 31a Dreisamstraße von Schwabentorring bis Kronenbrücke,
 - B 31a von östl. Güterbahn bis Kronenbrücke,
 - Breisacher Straße (K 9860) von Fehrenbachallee bis Bahnbrücke,
 - Hohenzollernstraße – Eschholzstraße von Friedrich-Ebert-Paltz bis Feuerwache Eschholzstraße,
 - Habsburgerstraße (B 3) von Stefan-Meier-Straße bis Leopoldring,
 - B 31 Lessingstraße - Schillerstraße von Kronenbrücke bis Schwabentorbrücke,
 - Friedrichstraße – Leopoldring – Schlossberggring – Schwabentorring / Greifeneggring bis Schwabentorbrücke,
 - Schnewlinstraße von Busbahnhof bis Anschluss B 31a.

- Hoch belastete Achsen ($L_{den} \geq 65 - < 70$ dB(A) und/ oder $L_{night} \geq 55 - < 60$ dB(A))
 - A 5 Abschnitt Hochdorf,
 - A 5 Abschnitt Benzhausen,
 - Sundgaullee von Paduaallee bis Aschenbrennerstraße,
 - Lehener Straße von Fehrenbachallee bis Eschholzstraße,
 - Paduaallee von Wohnbebauung Auf der Bleiche bis östlich Dreisam,
 - Berliner Allee von Eisenbahnbrücke Breisacher Bahn bis Bissierstraße,
 - Breisacher Straße (K 9860) von Berliner Allee bis Brücke über die Güterbahnstrecke,
 - Opfinger Straße (K 9853) von Binzengrün bis Krozinger Straße,
 - Uffhauser Straße – Markgrafenstraße von Kolpingstraße bis B 3 Guildfordallee,
 - Basler Landstraße (K 9863) von Uffhauser Straße bis Ruhinger Weg,
 - Eschholzstraße vom Dorfbach bis Basler Straße,
 - Besanconallee von Basler Landstraße bis Kreisverkehr,
 - Lörracher Straße von Wiesentalstraße bis Unterwerkstraße,
 - Wiesentalstraße von Eisenbahnbrücke bis Merzhauser Straße,
 - Merzhauser Straße (L 122) von Stadtgrenze bis Basler Straße,
 - Lorettostraße von Merzhauser Straße bis Günterstalstraße,
 - Schwarzwaldstraße (L 133) von Straße Klein Grün bis Bruggastraße,
 - Kappler Straße – Hansjakobstraße von Friedhof Alt Littenweiler bis Jahnstraße (mit einer Lücke),
 - Talstraße von Günterstalstraße bis Schwarzwaldstraße,
 - Günterstalstraße von Erwinstraße bis Schillerstraße,
 - Basler Straße – Kronenstraße von Neuenburger Straße bis Lessingstraße,
 - B 31a von Berliner Brücke bis östl. Güterbahn,
 - B 31a von Kronenbrücke bis Straße Im Grün (Immissionsort: Faulerstraße),
 - B 31a von Eschholzstraße bis Güterbahn,
 - Kartäuserstraße – Wallstraße von Luisenstraße bis Mühlenstraße,
 - Zähringer Straße (K 9852) von Bahnbrücke Güterbahn bis Bahnbrücke Hauptbahn,
 - Tullastraße von Bahnbrücke Güterbahnstrecke bis Zähringer Straße,



- Isfahanallee / Karlsruher Straße (B 3) von Brücke Güterbahnstraße bis Brücke über die Tullastraße sowie von Hornusstraße bis Zähringer Straße (K 9852),
- Waldkircher Straße – Friedhofstraße von Karlsruher Straße bis Brücke Breisacher Bahn,
- Rennweg von Waldkircher Straße bis Habsburger Straße,
- Stefan-Meier-Straße von Habsburgerstraße bis Friedrichstraße,
- Munzingen, St.-Erentrudis-Straße,
- Tiengen, Freiburger Landstraße und Vogteistraße,
- Breisgauer Straße von Im Hirschengarten bis Paduaallee,
- Elsässer Straße von Straße Im Rehwinkel bis Berliner Allee.

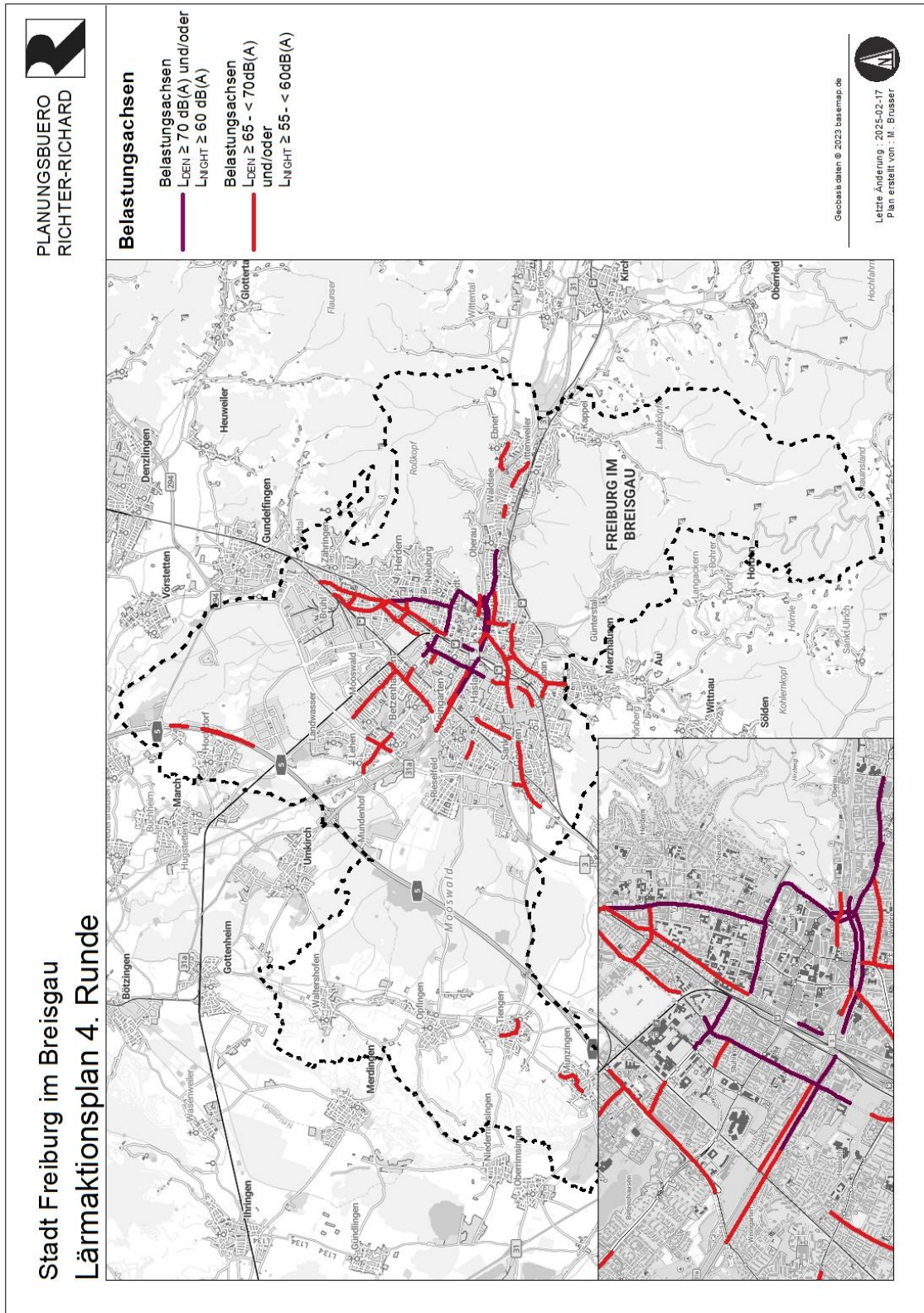


Abb. 5.15: Belastungsachsen Straßenverkehr $L_{den}/L_{night} \geq 65/55$ dB(A) – Straßenverkehr



5.4.2 Schienenverkehr

Mit Einfügung von Absatz (4) in den § 47e BImSchG ist das EBA für die Aufstellung des bundesweiten Lärmaktionsplans für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit zuständig.

Da sich die Änderung des BImSchG nur auf Maßnahmen in Bundeshoheit bezieht, wird nachfolgend eine Auswertung von Belastungsachsen im Schienenverkehr für die Hauptbahn sowie die Neben- und Stadtbahn vorgenommen. Das dient der Identifizierung von Streckenabschnitten, für die Maßnahmen erforderlich erscheinen, die einerseits von der DB AG zu fordern sind oder die andererseits unabhängig von der DB AG umgesetzt werden können (z. B. kompensatorische Maßnahmen).

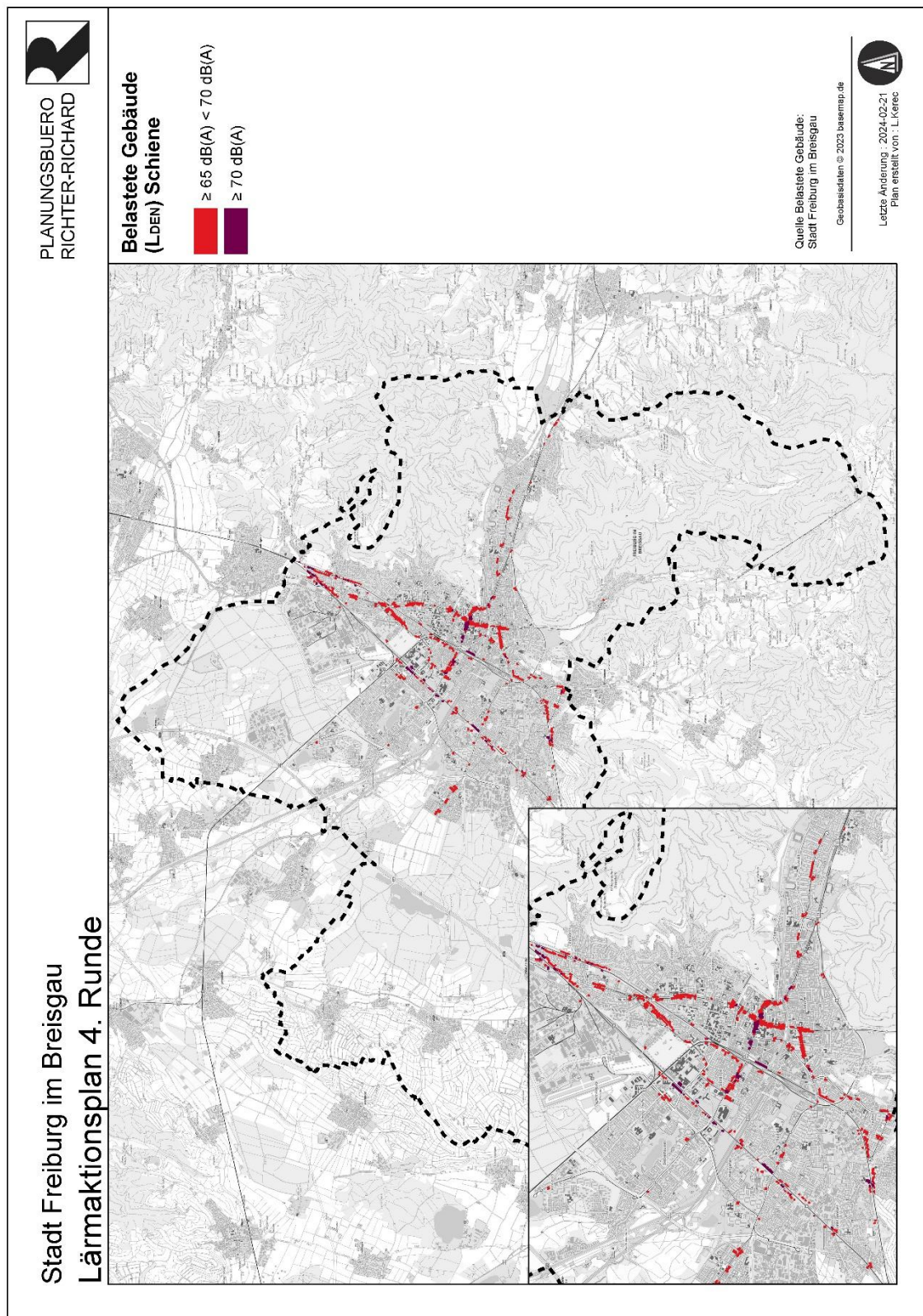


Abb. 5.16: Belastete Gebäude L_{den} – Schienenverkehr

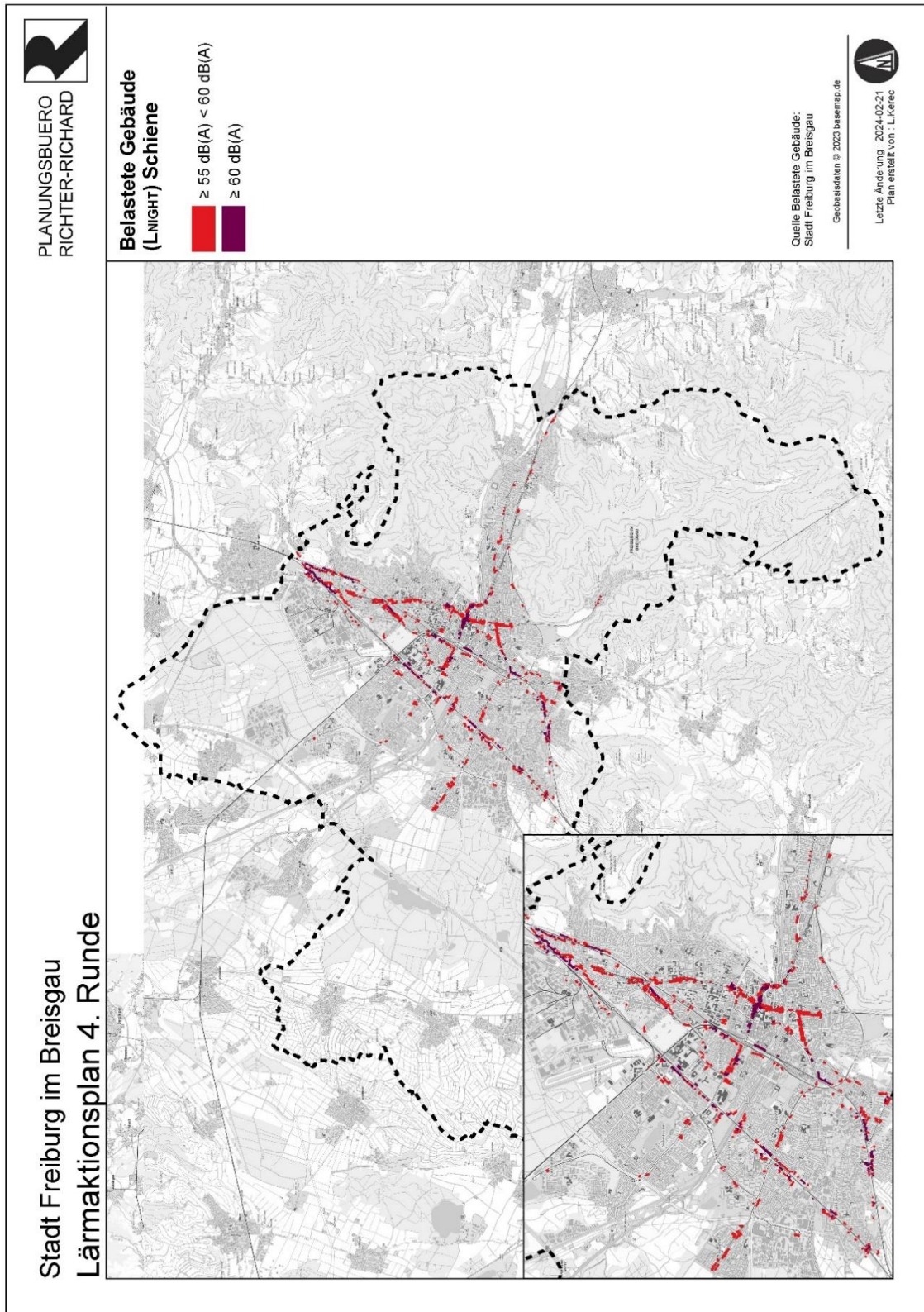


Abb. 5.17: Belastete Gebäude L_{night} – Schienenverkehr

Mit dem gleichen Vorgehen wie beim Straßenverkehr wurden folgende Schienenwege der als Belastungsachsen identifiziert:

DB-Strecken

Sehr hoch belastete Achsen ($L_{den} \geq 70$ dB(A) und/ oder $L_{night} \geq 60$ dB(A)) sind an folgenden Streckennummern zu finden:

- 4000 Haslacher Straße bis Hirtenweg,
- 4000 Basler Straße bis Straße Auf der Hardt,
- 4000 Wiesentalstraße bis Belliweg, sowie KGA Höfle und Sporthalle Nord,
- 4312 Isfahanallee bis Längenloh,
- 4312 Bettackerstraße bis Martha-Walz-Birrer-Straße.

Hoch belastete Achsen (Pegel von $L_{den} \geq 65 - < 70$ dB(A) und/ oder $L_{night} \geq 55 - < 60$ dB(A)) sind an folgenden Streckennummern zu finden:

- 4000/4310 Kurve an der Kenzinger Straße bis Hauptbahnhof,
- 4000 Kandelstraße, Tennenbacher Straße bis Rennweg,
- 4000 Hauptbahnhof bis Bahnweg,
- 4312 Güterbahnhof bis Isfahanallee,
- 4000 Ruhbankweg bis Johann-von-Hattstein-Straße,
- 4312 Alice-Salomon-Straße bis Malteserordensstraße,
- 4300 Bahnhofstraße bis Straße Am Hagmättle (höhe Kappler Tunnel),
- 4300 Giersbergweg bis Höllentalstraße,
- 4300 Haltepunkt Freiburg-Wiehre bis Richard-Kuenzer-Straße.

Stadtbahn (VAG Freiburg)

Sehr hoch belastete Achsen ($L_{den} \geq 70$ dB(A) und/ oder $L_{night} \geq 60$ dB(A)) sind auf folgenden Streckenabschnitten zu finden:

- Bertoldstraße von Salzstraße bis Hans-Sachs-Gasse,
- Salzstraße von Schwabentor bis Bertoldstraße,
- Greiffeneggring von Schwabentor bis Schillerstraße,
- Schwarzwaldstraße von Schwabentor bis Talstraße.

Hoch belastete Achsen (Pegel von $L_{den} \geq 65 - < 70$ dB(A) und/ oder $L_{night} \geq 55 - < 60$ dB(A)) sind auf folgenden Streckenabschnitten zu finden:

- Offenburger Straße von Hornusstraße bis Zähringerstraße
- Zähringer Straße von Hornusstraße bis Habsburgerstraße,
- Habsburgerstraße von Stefan-Meier-Straße bis Johanniterstraße
- Friedrichring von Kaiser-Joseph-Straße bis Merianstraße,
- Habsburgerstraße von Leopoldring bis Rheinstraße,
- Kaiser-Joseph-Straße von Schusterstraße bis Leopoldring,
- Kronenstraße – Werthmannstraße von Erbprinzenstraße bis Mattenstraße,



- Breisacher Straße von Fehrenbachallee bis Hohenzollernstraße,
- Hohenzollernstraße von Breisacher Straße bis Hugstetter Straße,
- Friedhofstraße von Lortzingstraße bis Konradin-Kreutzer-Straße,
- Sundgauallee von Straße Am Bischofskreuz bis Gaußstraße,
- Günterstalstraße – Kaiser-Joseph-Straße von Lorettostraße bis Salzstraße
- Basler Straße von Merzhauser Straße bis Johanneskirche,
- Fehrenbachallee von Egonstraße bis Wannerstraße, sowie Lehner Straße bis Breisacher Straße,
- Wannerstraße von Rathaus Stühlinger bis Hauptbahnhof,
- Merzhauser Straße von Peter-Thumb-Straße bis Weddigenstraße,
- Vaubanallee von Kurt-Tucholsky-Straße bis Merzhauser Straße,
- Berliner Allee von Höhe Uniklinik Freiburg,
- Straße Binzengrün von Haslacher Straße bis Sulzburger Straße,
- Carl-Kistner-Straße von Markgrafenstraße bis Bauhöferstraße
- Opfinger Straße von Höhe Ahornweg,
- Rieselfeldallee von Jean-Monnet-Straße bis Gleisende,
- Schwarzwaldstraße von Schützenallee bis Hansjakobstraße in Fortsetzung Hansjakobstraße bis Emil-Gött-Straße,
- Hansjakobstraße von Laßbergstraße bis Jahnstraße.

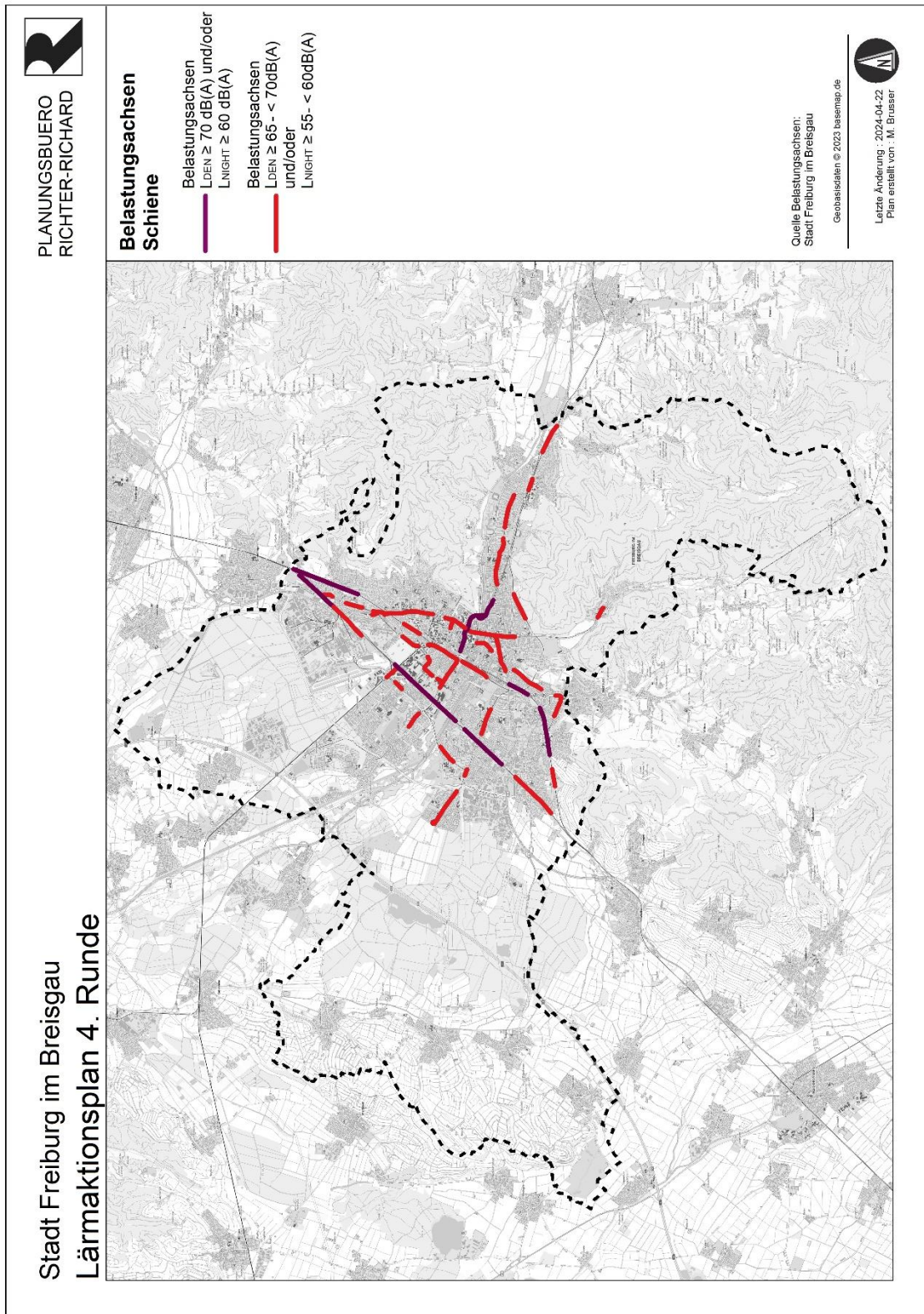


Abb. 5.18: Belastungsachsen Schienenverkehr



5.4.3 Belastungsraum

Sieht man die einzelnen Belastungsachsen Straße und Schiene im räumlichen Zusammenhang, dann sind vor allem die unmittelbar auf den Stadtkern aus Norden und Osten zulaufenden und die Innenstadt tangierenden Straßenzüge, die den Innenstadtring bilden, am stärksten belastet. Hinzu kommen die Hauptbahn und einzelne Stadtbahnabschnitte. Unmittelbar benachbarte, stark lärmbelastete Straßenachsen und Bahnstrecken fügen sich zu einem großen, zusammenhängenden Belastungsraum zusammen, der im Wesentlichen die Innenstadt abdeckt und von folgendem Kordon begrenzt wird:

- Zähringer Straße – Habsburger Straße – Leopoldring – Schlossbergring – Schwabentorring – Leo-Wohleb-Straße – Schwarzwaldstraße – Talstraße – Gunterstalstraße – Lorettostraße – Merzhauser Straße – Basler Straße – Querung Bahnstrecke – Eschholzstraße – Haslacher Straße – Berliner Allee – Breisacher Bahn – Güterbahn.

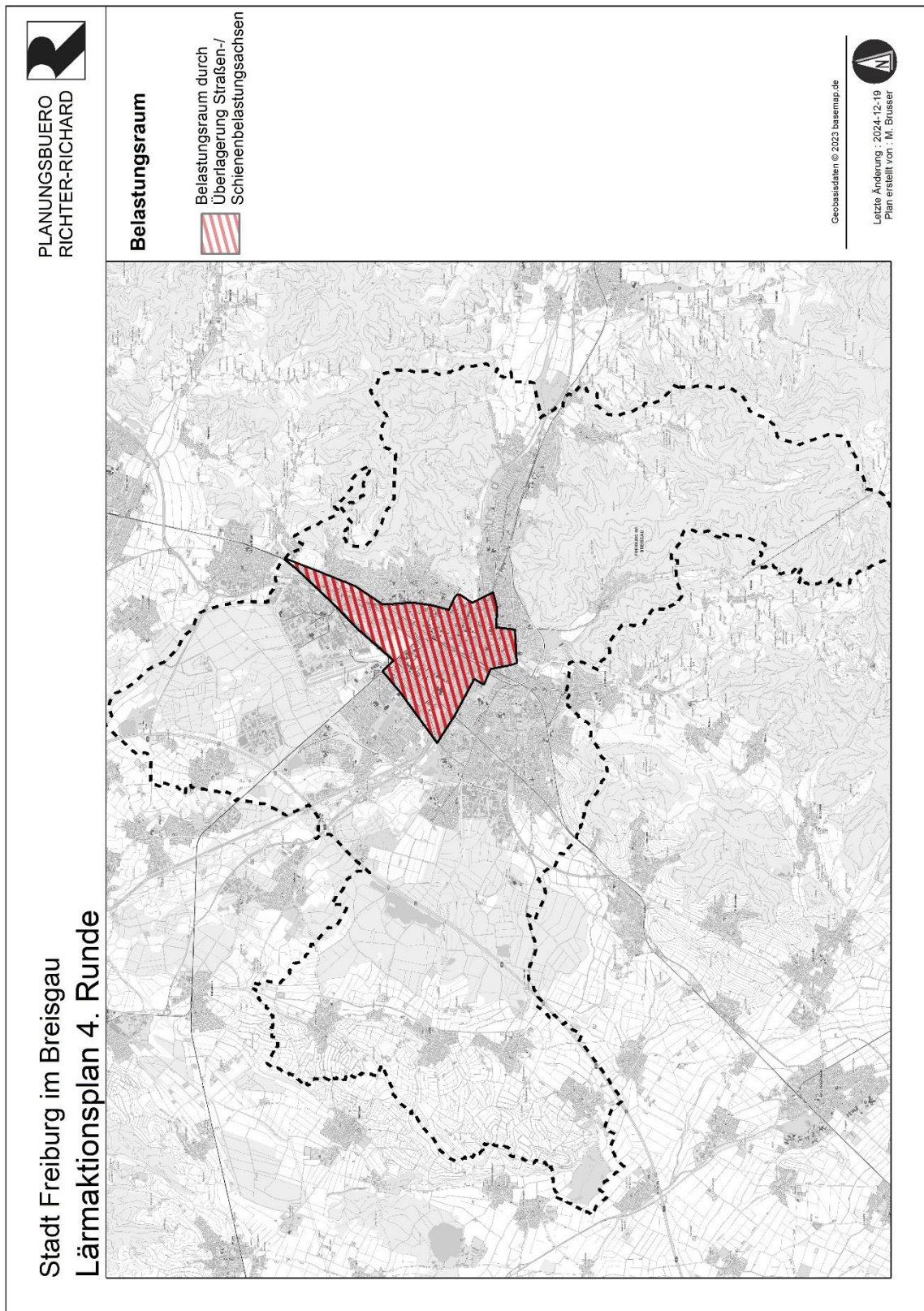


Abb. 5.19: Belastungsraum

5.5 Ruhige Gebiete

Die nachfolgenden Ausführungen zu den ruhigen Gebieten werden für die 4. Runde aus der 2. Runde unverändert übernommen.

Vorgehen zur Identifizierung

Ein ruhiges Gebiet in einem Ballungsraum ist nach Artikel 3 I) ULR "ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, in dem beispielsweise der L_{den} -Index oder ein anderer geeigneter Lärmindex für sämtliche Schallquellen einen bestimmten, von dem Mitgliedstaat festgelegten Wert nicht übersteigt".

Da der Mitgliedsstaat, die Bundesrepublik Deutschland, keine Werte zur Definition von ruhigen Gebieten festgelegt hat, liegt es bei den zuständigen Behörden, für ihr Gemeindegebiet eine geeignete Vorgehensweise festzulegen.

Die Bund/ Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) gibt als Anhaltspunkt für ruhige Gebiete in Ballungsräumen an, dass Gebiete mit einer Größe von über 2 x 2 km auf dem überwiegenden Teil der Flächen eine Lärmbelastung $L_{den} \leq 50$ dB(A) aufweisen. Davon ist i.d.R. auszugehen, wenn in den Randbereichen ein Pegel von $L_{den} = 55$ dB(A) nicht überschritten wird und keine erheblichen Lärmquellen in der Fläche vorhanden sind. Voraussetzung für die Ausweisung eines ruhigen Gebiets ist zudem die öffentliche Zugänglichkeit.

Gemäß den LAI-Hinweisen zur Lärmaktionsplanung, dritte Aktualisierung, können sich grundsätzlich alle Flächen, die der Erholung dienen (Parks, Grünflächen, geschützte Bereiche nach Naturschutzrecht usw.), für die Auswahl als ruhiges Gebiet eignen. Darüber hinaus können auch städtisch geprägte Räume als Erholungsraum in Frage kommen, wenn sie ausreichende (Aufenthalts-)Qualitäten aufweisen und ein "zur Ruhe kommen" erlauben bzw. tatsächlich als "Lärmrückzugsraum" genutzt werden.

Um den unterschiedlichen Charakter der ruhigen Gebiete zu verdeutlichen, werden diese deshalb in fünf Kategorien eingeteilt:

- **Besonders ruhige Gebiete**
 - Weitgehend naturbelassener oder land- und forstwirtschaftlich genutzter, zusammenhängender Naturraum, in vielen Fällen mit Verbindungen zu benachbarten Landschaftsräumen,
 - L_{den} von <45 dB(A) in der Kernfläche, Kantenlänge ca. 6,6 x 6,6 km.
- **Ruhige Gebiete**
 - Weitgehend naturbelassener oder land- und forstwirtschaftlich genutzter, zusammenhängender Naturraum, in vielen Fällen mit Verbindungen zu benachbarten Landschaftsräumen,
 - L_{den} von <50 dB(A) in der Kernfläche, Kantenlänge ca. 2 x 2 km.
- **Relativer leiser Landschaftsraum**
 - Stadtnahe Erholungsflächen in der freien Landschaft, ggf. auch mit Teilflächen,
 - Immissionsreduktion in der Kernfläche ≥ 6 dB(A) gegenüber dem Umfeld, Kantenlänge (der Teilflächen) ab 200 x 200 m.

- Relativ leises stadtnahes Gebiet
 - Wohnungsnahe Erholungsflächen und Parkanlagen,
 - Immissionsreduktion in der Kernfläche ≥ 6 dB(A) gegenüber dem Umfeld, Kantenlänge ab 200 x 200 m.
- Achsen mit Erholungs- und/ oder Verbindungsfunktion
 - Verbindungsweg abseits der Hauptverkehrswege in einem attraktiven Freiraum,
 - definiert sich nicht über akustische, sondern qualitative Kriterien,
 - Mindestlänge 1.000 m (=15 Minuten Fußweg), um Erholungsfunktion bzw. bedeutsame Verbindungsfunktion herzustellen.
- Ruheoase
 - Fläche dient der Erholung und ist aus den Wohngebieten fußläufig erreichbar,
 - definiert sich nicht über akustische, sondern qualitative Kriterien ohne Bezug zu Länge oder Fläche.
- Bebaute Ruheoase
 - Nicht verlärmter, hochwertiger städtebaulicher Raum mit Aufenthalts- und Erholungsfunktion.

Zur Identifizierung ruhiger Gebiete dienen im Wesentlichen drei Quellen:

- Analyse von Karten und Gutachten,
- Ortskenntnis des Auftraggebers und des Gutachters,
- Hinweise aus der Öffentlichkeit im Mitwirkungsverfahren.

Identifizierung von ruhigen Gebieten

Vor diesem Hintergrund wurden folgende ruhige Gebiete im Ballungsraum identifiziert:

- Besonders ruhige Gebiete
 - 1 Schlossberg / Rosskopf / Hornbühl
 - 2 Naturschutzgebiet Schauinsland
 - 3 Schauinsland westlich K 9854
- Ruhige Gebiete
 - 10 Stadtwald Illenberg
 - 11 Osner/ Halden/ Felsacker/ Grund/ Staude
 - 12 Schlattmatten/ Am Schlattweg/ Haumatten/ Tiengermer Wald Ost/ Alesheimer Wald/ Opfinger Wald südlich Opfinger Straße
 - 13 Tiengener Wald westlich A 5/ Schießmauer/ Reutematten/ Wasenmatten/ Schlossmatten/ Blankenberg/ Opfinger Wald südlich Freiburger Straße/ Ochsenmoos
 - 14 Tuniberg Süd
 - 15 Opfinger Wald/ Waltershofener Wald
 - 16 Hochdorfer Wald/ Gemeindewald von March/ Mooswald Nord



- Relativ leise Landschaftsräume
- 20 Fläche östlich von Ebnet zwischen Dreisam und L 133
- 21 Schauinsland Fläche zwischen K 9854 und Zufahrt Berghotel
- 22
 - 22/1 Schmittengraben / Bodenmatten
 - 22/2 Stockmatten
- 23
 - 23/1 Kirchmatten/ Am Bläsiegraben/ Laumatten/ Littelstauden/ Am Bach/ Am Kirchpfad/ Beim Gäble/ Hummelbühl/ Oberfeld
 - 23/2 Kapf/ Zwiebelgarten/ Sägadern/ Acht Jauchet/ Schlattweg/ Schießmauer/ Kohlenbrunnen/ Wolfsbuck/ Am Mättlegraben
 - 23/3 Delle/ Rehgarten
 - 23/4 Schutzmatten/ Rohrmatten/ Neumatten
 - 23/5 Große Bühl/ Wassermatten/ Seematten/ Krummacker/ Hauser Feld/ Bauernmatten
- 24
 - 24/1 Katzensteig/ St. Bartelomä/ Biegarten/ Im Kirchtal/ Auf dem Bucklinsbühl/ Burgfraumatt/ Bös Breicke/ Lindtal/ St. Nikolauser Stollen/ Rebstell/ Längelberg/ Opfingerberg
 - 24/2 Silberguck/ Hubacker/ Höll/ Tieftal/ Eselacker/ Hugental/ Hemmenacker/ Steinmauer/ Schönberg/ Weieltal/ Hilgental/ Ettenberg/ Langenfelderbuck/ Breitacker/ Gescheltal/ Vogelsang/ Lengwental/ Kiechtenhalden/ Hohrain
 - 24/3 Moos/ Niedermatten/ Niederwegen/ Unter Wasser/ Obermoos/ Viehwaide/ Zielern/ Kappelenmatten/ Neumatten/ Hasenbuck/ Storchens/ Rohrmatten/ Humbühl
- 25
 - 25/1 Opfinger Wald östlich A 5 und nördlich Opfinger Straße/ Mooswald Süd/ Naturschutzgebiet Riesefeld/ Mundenhof
 - 25/2 Lehener Winkel/ Hardacker/ Kohlplatz/ Lehener Wald
 - 25/3 Hirschmatten/ Junkermatte/ Dürrengraben/ Pulfermacherin/ Draier/ Riesert/ Lehener Winkel
- 26
 - 26/1 Wolfswinkel/ Wolfsbuck
 - 26/2 Mooswald Nord westlich Markwaldstraße
 - 26/3 Lehener Berg/ Moosweiher/ Lehener Wald
 - 26/4 Lehener Wald/ Christwald/ Gemeindewald March/ Christ/ Gemeindematten
 - 26/5 Gemeindewald March/ Hochdorfer Wald
 - 26/6 Galkenacker/ Nebenhaus/ Hutmatten/ Mühlmatten
- 27
 - 27/1 Hinter den Gärten/ Fuchsloch/ Höhe/ Benzenweg/ Hinter dem Berg/ Hofacker
 - 27/2 Mittelpfad/ Hole/ Rebacker/ Degental/ Buckacker/ Holderacker/ Brettacker/ Lutzenhard/ Kurbreite/ Rohracker/ Rote Stein
 - 27/3 Benzhauser Mühlmatte/ Brennhöfle
 - 27/4 Marchfeld/ Gemeindewald von March/ Unterer Vörstetter Winkel

- Relativ leise stadtnahe Gebiete
 - 30 Möslepark
 - 31 Stadtwald im Bereich Stephaniestraße
 - 32 Lorettoberg
 - 33 Dietenbachpark
 - 34 Seepark
 - 35 Hauptfriedhof

- Achsen mit Erholungs- und/ oder Verbindungsfunktion
 - 40 Dreisamuferbereiche östlich Fabrikstraße
 - 41 Dorfbach St. Georgen/ Vauban zwischen Straße Im Glaser und Hexentalstraße
 - 42 Dorfbach Weingarten/ Haslach zwischen Eschholzstraße und Binzengrünstraße

- Ruheoasen
 - 50 Joseph-Brandel-Anlage
 - 51 Konrad-Guenther-Park
 - 52 Grünanlage zwischen Maxim-Gorkij-Straße und Käthe-Vordtriede-Weg
 - 53 Grünanlage zwischen Oberer Rieselfeldgraben und Mundenhofer Straße
 - 54 Bereich zwischen Anne-Frank-Schule und Mühlbach
 - 55 Eschholzpark
 - 56 Stühlinger Kirchplatz
 - 57 Mooswald südwestlich Breisachbahnlinie
 - 58 Zähringer Park
 - 59 Fritz Ginter-Park
 - 60 Alter Friedhof
 - 61 Stadtgarten
 - 62 Colombipark
 - 63 Alleegarten
 - 64 Grünzug entlang der Urachstraße zwischen Günterstalstraße und Hildastraße

- Bebaute Ruheoasen
 - 70 Münsterplatz (außerhalb der Marktzeiten)
 - 71 Augustinerplatz (tagsüber)
 - 72 Adelhauser Platz
 - 73 Platz der Weißen Rose
 - 74 Innenbereich der Universitätsklinik

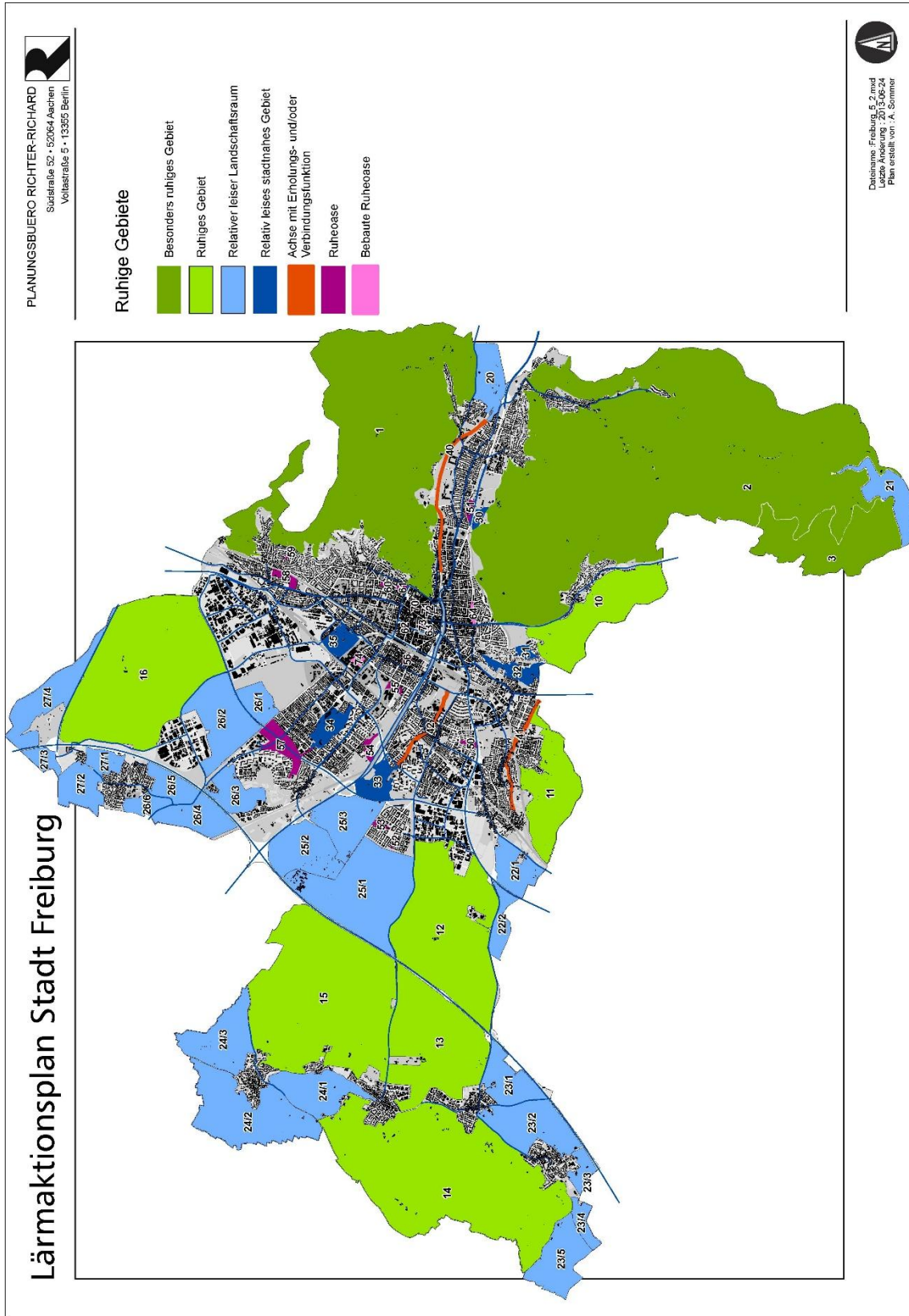


Abb. 5.20: Ruhige Gebiete – Gesamtstadt

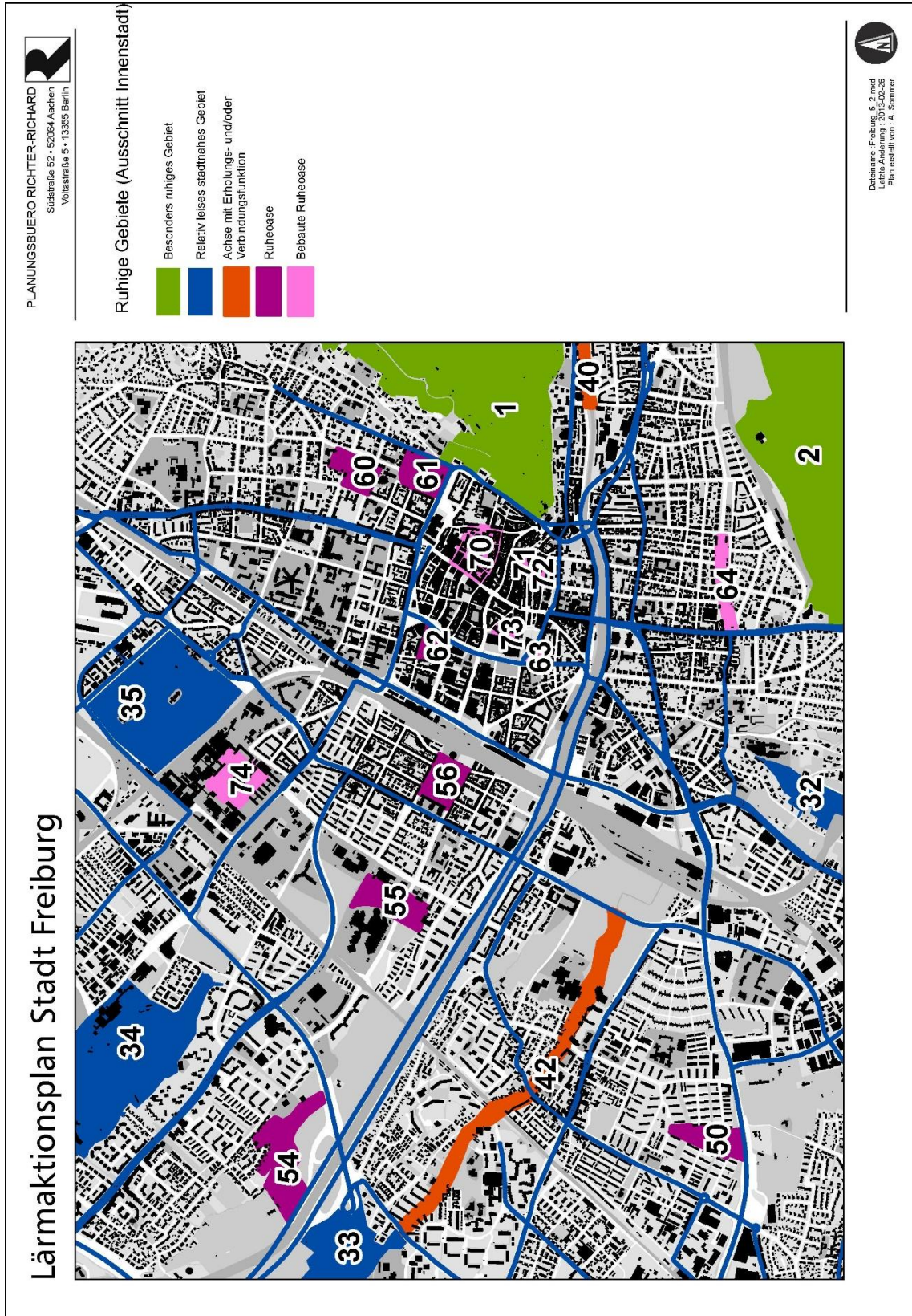


Abb. 5.21: Ruhige Gebiete – Ausschnitt Innenstadt

6. Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen

Im Unterschied zu den vorherigen Runden des Lärmaktionsplans werden die Belastetenzahlen nicht mehr entsprechend der "Vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm" (VBEB) ermittelt, sondern mit dem Rechenansatz der "Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm" (BEB). Daraus ergibt sich eine deutliche Erhöhung der Betroffenzahlen gegenüber den bisherigen Werten, da nun alle Bewohner eines Gebäudes der lautesten Fassade zugerechnet und nicht mehr auf alle Gebäudeseiten verteilt werden. Infolgedessen ist ein direkter Vergleich der neuen Betroffenzahlen mit den bisherigen Werten nicht möglich.

Die Zahlen in den Tabellen zu den einzelnen Emittenten (Straße, Schiene, Gewerbe) können nicht zu einer Gesamtbetroffenzahl addiert werden, da Mehrfachbetroffenheiten nicht auszuschließen sind.

6.1 Straßenverkehr

Aus der Lärmkartierung ergeben sich die nachfolgenden dargestellten folgende Lärmbetroffenheiten.

Tab. 6.1: Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen – Straßenverkehr

L _{den} [dB(A)]	55 - <60	60 - <65	65 - <70	70 - <75	≥75
N	33.600	23.600	15.500	4.500	0

L _{night} [dB(A)]	45 - <50	50 - <55	55 - <60	60 - <65	65 - <70	≥70
N	k.A.	27.600	16.900	4.400	200	k.A.

Ganztags sind 20.000 Personen mit Pegeln ≥ 65 dB(A), davon sind 4.500 Personen mit Pegeln ≥ 70 dB(A) und keine Personen mit Pegeln ≥ 75 dB(A) belastet.

Nachts sind 21.500 Personen von Pegeln ≥ 55 dB(A) betroffen, davon sind 4.600 von Pegeln ≥ 60 dB(A) belastet. Keine Personen sind mit Pegeln ≥ 70 dB(A) belastet.

Damit entspricht die nächtliche Lärmbetroffenheit in etwa den ganztägigen Werten.

Tab. 6.2: Lärmbelastete Flächen – Straßenverkehr

L _{den} [dB(A)]	>55	>65	>75
Fläche [km ²]	66	19	3

22 km² sind einem Pegel > 65 dB(A) ausgesetzt, 3 km² einem Pegel > 75 dB(A).



Tab. 6.3: Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Wohnungen, Schul-, Kita- und Krankenhausgebäude – Straßenverkehr

L _{den} [dB(A)]	>55	>65	>75
Wohnungen	42.900	11.200	0
Schulgebäude	78	16	3
Kita-Gebäude	k.A.	k.A.	k.A.
Krankenhausgebäude	19	8	k.A.

11.200 Wohnungen sind von Pegeln >65 dB(A) und keine Wohnung von Pegeln >75 dB(A). Belastungen >65 dB(A) betreffen 19 Schul- und acht Krankenhausgebäude. Belastungen >75 dB(A) treten an drei Schulgebäuden auf.

Tab. 6.4: Geschätzte Anzahl der Fälle ischämischer Krankheiten, starker Belästigung und starker Schlafstörungen – Straßenverkehr

	Fälle ischämischer Herzkrankheiten	Fälle starker Belästigung	Fälle starker Schlafstörungen
Anzahl	26	13.171	2.987

Die Angaben zur geschätzten Anzahl von Fällen ischämischer Herzkrankheiten (Herzinfarkt, plötzlicher Herztod, Herzrhythmusstörungen, Herzschwäche), starker Belästigung oder starker Schlafstörung aufgrund der Umgebungslärmbelastung in einem Gebiet sind aus epidemiologischen Forschungsergebnissen¹ abgeleitete statistische Größen, die nach den Vorgaben der Richtlinie (EU) 2020/367 berechnet werden. Die tatsächliche Anzahl realer Fälle in einem bestimmten Gebiet wird hierdurch nicht abgebildet.

Innerhalb der Isophonenbänder 65/55 dB(A) L_{den}/L_{night} treten geschätzt 26 Fälle mit ischämischer Herzkrankheit, 13.171 Fälle mit starker Belästigung durch Lärm und 2.987 Fälle starker Schlafstörungen auf.

6.2 Bundeseigene Haupt Eisenbahnen

Die von den kartierten Schienenstrecken ausgehende Lärmbetroffenheit wurde aus den Berechnungen des EBA nachrichtlich übernommen.

Tab. 6.5: Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen – Haupt Eisenbahnen

L _{den} [dB(A)]	55 - <60	60 - <65	65 - <70	70 - <75	≥75
N	8.940	5.030	2.780	580	< 10

L _{night} [dB(A)]	45 - <50	50 - <55	55 - <60	60 - <65	65 - <70	≥70
N	15.490	7.180	3.870	2.200	230	k.A.

Ganztags sind 3.369 Personen mit Pegeln ≥65 dB(A), davon sind 589 Personen mit Pegeln ≥70 dB(A) und weniger als 10 Personen mit Pegeln ≥75 dB(A) belastet.

¹ Environmental Noise Guideline for the European Region, World Health Organization, 2018



Nachts sind 6.300 Personen von Pegeln ≥ 55 dB(A) betroffen, davon 2.430 mit Pegeln ≥ 60 dB(A). Keine Person ist mit Pegeln ≥ 70 dB(A) belastet.

Tab. 6.6: Lärmbelastete Flächen – Haupteisenbahnen

L _{den} [dB(A)]	>55	>65	>75
Fläche [km ²]	7,67	2,13	0,36

2,49 km² ist einem Pegel von >65 dB(A) ausgesetzt und 0,36 km² einem Pegel von >75 dB(A).

Tab. 6.7: Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser – Haupteisenbahnen

L _{den} [dB(A)]	>55	>65	>75
Wohnungen	8.260	1.600	<10
Schulgebäude	27	4	0
Krankenhausgebäude	7	1	0

Weniger als 1.610 Wohnung sind einem Schienenlärm >65 dB(A) ausgesetzt. Es sind kaum 10 Wohnung mit Pegeln >75 dB(A) betroffen. Zudem sind vier Schul- und ein Krankenhausgebäude von Pegeln >65 dB(A) betroffen.

Tab. 6.8: Geschätzte Anzahl der Fälle ischämischer Krankheiten, starker Belästigung und starker Schlafstörungen – Haupteisenbahnen

	Fälle ischämischer Herzkrankheiten	Fälle starker Belästigung	Fälle starker Schlafstörungen
Anzahl	k. A.	3.248	1.569

Innerhalb der Isophonenbänder 65/55 dB(A) L_{den}/L_{night} treten geschätzt 3.248 Fälle mit starker Belästigung durch Lärm und 1.569 Fälle starker Schlafstörungen auf.

Die Zahlen beruhen auf den Daten der Gemeindestatistik Freiburg. Insgesamt gibt es für die Stadt Freiburg drei Statistiken Lärmbetroffener, die sich folgendermaßen unterscheiden:

- Gemeindestatistik: Die Gemeindestatistik enthält die Haupteisenbahnstrecken ohne sonstige Strecken.
- Ballungsraumstatistik: Die Ballungsraumstatistik enthält die Haupteisenbahnstrecken und die sonstigen Strecken.
- Ballungsraumstatistik GeoPortal.EBA: Für die Ballungsräume wurden, soweit vorhanden, auch die Rangier- und Umschlagbahnhöfe erfasst, was auf Freiburg zutrifft. Die Kartierung erfolgte auf freiwilliger Basis ohne Anerkennung einer Rechtspflicht durch das EBA und wurde in der Lärmaktionsplanung des EBA nicht berücksichtigt.

Für den LAP ist die Gemeindestatistik maßgeblich.

6.3 Nebenbahnen und Stadtbahn

Tab. 6.9: Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen – Nebenbahnen und Stadtbahn

L _{den} [dB(A)]	55 - <60	60 - <65	65 - <70	70 - <75	≥75
N	15.800	12.100	5.200	400	0

L _{night} [dB(A)]	45 - <50	50 - <55	55 - <60	60 - <65	65 - <70	≥70
N	k. A.	14.400	6.300	1.000	100	k.A.

Ganztags sind 5.600 Personen mit Pegeln ≥ 65 dB(A), davon sind 400 Personen mit Pegeln ≥ 70 dB(A) und keine Personen mit Pegeln ≥ 75 dB(A) belastet.

Nachts sind 7.400 Personen von Pegeln ≥ 55 dB(A) betroffen, davon 1.100 mit Pegeln ≥ 60 dB(A). Keine Person ist mit Pegeln ≥ 70 dB(A) belastet.

Tab. 6.10: Lärmbelastete Flächen – Nebenbahnen und Stadtbahn

L _{den} [dB(A)]	>55	>65	>75
Fläche [km ²]	4	1	0

1 km² ist einem Pegel von >65 dB(A) ausgesetzt, keine Fläche einem Pegel >75 dB(A).

Tab. 6.11: Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser – Nebenbahnen und Stadtbahn

L _{den} [dB(A)]	>55	>65	>75
Wohnungen	18.600	3.100	0
Schulgebäude	43	9	1
Krankenhausgebäude	16	2	k.A.

3.100 Wohnungen sind einem Schienenlärm >65 dB(A) ausgesetzt. Es ist keine Wohnung mit Pegeln >75 dB(A) betroffen. Zudem sind 10 Schul- und zwei Krankenhausgebäude von Pegeln >65 dB(A) betroffen, davon ein Schulgebäude von Pegeln >75 dB(A).



Tab. 6.12: Geschätzte Anzahl der Fälle ischämischer Krankheiten, starker Belästigung und starker Schlafstörungen – Nebenbahn und Stadtbahn

	Fälle ischämischer Herzkrankheiten	Fälle starker Belästigung	Fälle starker Schlafstörungen
Anzahl	k. A.	8.105	3.013

Innerhalb der Isophonenbänder 65/55 dB(A) L_{den}/L_{night} treten geschätzt 8.105 Fälle mit starker Belästigung durch Lärm und 3.013 Fälle starker Schlafstörungen auf.

6.4 Gewerbe/Industrie

Aus methodischen Gründen ergeben sich bei der Berechnung des von Gewerbe/ Industrie ausgehenden Lärms deutlich über der Realität liegende Belastetenzahlen (siehe Kap. 5.3). Vor diesem Hintergrund werden von den kartierten IED-Anlagen in den Gewerbe- und Industriegebieten folgende Lärmbetroffenheiten verursacht:

Tab. 6.13: Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen – Gewerbe/ Industrie

L_{den} [dB(A)]	55 - <60	60 - <65	65 - <70	70 - <75	≥ 75
N	1.500	200	100	0	0

L_{night} [dB(A)]	45 - <50	50 - <55	55 - <60	60 - <65	65 - <70	≥ 70
N	k.A.	300	100	0	0	0

Ganztags sind 100 Personen mit Pegeln ≥ 65 dB(A) belastet, keine Person mit Pegeln ≥ 75 dB(A). Nachts sind von Pegeln ≥ 55 dB(A) gleichfalls 100 Person betroffen.

Tab. 6.14: Lärmbelastete Flächen – Gewerbe/ Industrie

L_{den} [dB(A)]	>55	>65	>75
Fläche [km ²]	3	1	0

1 km² ist einem Pegel >65 dB(A) unterworfen.

Tab. 6.15: Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser – Gewerbe/ Industrie

L_{den} [dB(A)]	>55	>65	>75
Wohnungen	1.100	100	0
Schulgebäude	k.A.	0	0
Krankenhausgebäude	15	0	0

100 Wohnungen sind von Pegeln >65 dB(A) betroffen.



7. Protokoll der öffentlichen Anhörungen gemäß Art. 8 (7) ULR

Das Bundes-Immissionsschutzgesetz legt in § 47d (3) fest: *"Die Öffentlichkeit wird zu Vorschlägen für Lärmaktionspläne gehört. Sie erhält rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit, an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Die Ergebnisse der Mitwirkung sind zu berücksichtigen. Die Öffentlichkeit ist über die getroffenen Entscheidungen zu unterrichten. Es sind angemessene Fristen mit einer ausreichenden Zeitspanne für jede Phase der Beteiligung vorzusehen."* Verfahren, wie diese Mitwirkung zu gestalten ist, werden im Gesetz nicht genannt und es gibt hierzu auch keine Bundes-Immissionsschutzverordnung. Das Verfahren wird von den zuständigen Behörden (Gemeinden) festgelegt.

Gemäß den aktuellen LAI-Hinweisen zur Lärmaktionsplanung ist i.d.R. im Sinne einer Mitwirkung eine zweistufige Beteiligung der Öffentlichkeit mit jeweils ortsüblicher Bekanntmachung erforderlich.

Für die erste Phase des Mitwirkungsverfahrens wurde am 22. November 2023 im Mobilitätsausschuss der Verfahrensstand vorgestellt und die anstehende erste Beteiligungsphase mitgeteilt. Diese erfolgte vom 27. November bis 17. Dezember 2023 als öffentliche Auslegung mit ortsüblicher Bekanntgabe. Parallel wurde der Lärmaktionsplanentwurf ins Internet eingestellt und dort die Möglichkeit zur Beteiligung per E-Mail gegeben.

Die eingegangenen Hinweise wurden dokumentiert und abgewogen. Die Abwägungsergebnisse zu den Hinweisen aus der Öffentlichkeit sind dem Lärmaktionsplan als Anhang I beigefügt.

In der zweiten Mitwirkungsphase wurde der Entwurf des Lärmaktionsplans in der Zeit vom 9. Mai 2025 bis einschließlich 2. Juni 2025 erneut formell ausgelegt und online gestellt. Die zweite Beteiligungsphase wurde über verschiedene Medien angekündigt (Pressemitteilung, Information auf der städtischen Homepage, Bekanntmachung im Amtsblatt vom 10. Mai 2025). Es bestand die Möglichkeit, den Entwurf des Lärmaktionsplans sowie die Lärmkartierung als wesentliche Grundlage hierzu online einzusehen oder sich während der Sprechzeiten/ Dienststunden der Verwaltung über den Lärmaktionsplan zu informieren bzw. diesen einzusehen. Parallel wurden die Träger öffentlicher Belange beteiligt.

Die eingegangenen Hinweise wurden dokumentiert und abgewogen. Das Ergebnis der zweiten Phase der Mitwirkung ist als Anlage II dem Lärmaktionsplan beigefügt. Der beschlussfähige Lärmaktionsplan wurde durch den Gemeinderat am 30. September 2025 beraten und beschlossen.

Die Stadt Freiburg dankt allen, die sich aktiv und konstruktiv am Mitwirkungsverfahren beteiligt haben.



8. Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärm-minderung

Die Stadt Freiburg hat in der 2. Runde einen Lärmaktionsplan nach EU-Recht aufgestellt. Er wurde am 17. März 2015 durch die Gemeindevertretung angenommen.

Mit der nachfolgenden Tabelle wird überprüft, welcher Umsetzungsstand bei den Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan der 2. Runde erreicht werden konnte.

Ergänzend werden Maßnahmen mit einer Lärm-minderungswirkung dargestellt, die unabhängig vom Lärmaktionsplan in den letzten fünf Jahren ausgeführt wurden und eine gesamtstädtisch-strategische Bedeutung oder einen konkreten Bezug zu den identifizierten Belastungsachsen haben. In Planung befindliche Maßnahmen werden dann dargestellt, wenn die Umsetzung konkret abzusehen ist (Baurecht besteht, gesicherte Finanzierung, laufende Ausschreibung u. ä.).

Tab. 8.1: Umsetzungsstand Maßnahmen der 2. Runde

- grün = Maßnahme umgesetzt
- blau = Maßnahme nicht umgesetzt, wird im aktuellen LAP weiterverfolgt
- schwarz = Maßnahme nicht umgesetzt

Maßnahme	Erläuterung
Talstraße	
Aufstellung eines kleinräumlichen Verkehrslenkungs-konzepts zur verkehrlichen Entlastung der Talstraße.	Maßnahme nicht umgesetzt.
Einzelfallprüfung: Ausweitung der nächtlichen zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auf ganztags.	Umgesetzt als ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h.
Einzelfallprüfung: Ausweisung des Abschnitts von der Günterstalstraße bis zur Hildastraße als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo 20).	Vorschlag wurde geprüft. Verkehrsrechtliche Voraussetzungen für eine Ausweisung als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich liegen nicht vor.
Alternativ: Einbeziehung in die umliegende Tempo 30-Zone, verbunden mit einer Umgestaltung des Straßenraums.	Maßnahme nicht umgesetzt. Umgestaltung und ggf. verkehrsrechtliche Konsequenzen werden im Zuge der in den nächsten Jahren anstehenden Sanierung geprüft.
Einzelfallprüfung: Ganztägiges Lkw-Verbot, ausgenommen Lieferverkehr.	Maßnahme wurde geprüft. Kein überdurchschnittliches Lkw-Verkehrsaufkommen - kein Handlungsbedarf.
Basler Landstraße (Langgasse – Uffhauser Straße)	
Abschnitt A – Langgasse bis Besanconallee	
Einzelfallprüfung: Ganztägiges Lkw-Verbot zwischen Ortseingang und Tiengener Straße mit Verlagerung des Lkw-Verkehrs auf die Tiengener Straße	Maßnahme nicht umgesetzt.
Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit zwischen Ortseingang und Tiengener Straße von 50 auf 30 km/h.	Für ganztags umgesetzt, soweit Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsreduzierung vorliegen.
Reduzierung der Fahrbahnbreite auf 6,00-6,50 m zwischen Langgasse und Tiengener Straße zugunsten der Nebenanlagen. Verlängerung des Ausbaus der Nebenanlagen entsprechend der Aufteilung östlich der Langgasse bis zur Tiengener Straße mit Parkbuchten und Baumbeeten.	Umgesetzt im Bereich des Bebauungsplans Hofacker-Gottmarsmatten.
Ergänzung der nur für die Einfahrt nach St. Georgen wirksamen baulichen Geschwindigkeitsbremse (Verkehrinsel) am Ortseingang durch einen entsprechenden Fahrbahnverschwenk in ortsauwärts führender Richtung.	Maßnahme nicht umgesetzt.
Erneuerung Fahrbahndecke mit einer lärm-mindernden Asphaltdeckschicht. Fahrbahnbelag und Oberflächenentwässerung haben auf dem Belastungsabschnitt einen hohen Erneuerungs- bzw. Ausbaubedarf.	Teilweise umgesetzt.



Lärmaktionsplan Stadt Freiburg – Fortschreibung zur 4. Runde

Maßnahme	Erläuterung
Ortseingang Tiengener Straße bis Basler Landstraße	
Bau einer Verkehrsinsel (beidseitiger Fahrbahnverschwenk) auf der Tiengener Straße westlich der Zufahrt zum Parkplatz des Friedhofs.	Maßnahme nicht umgesetzt.
Dialog-Display auf der Tiengener Straße Richtung Basler Landstraße in Höhe Tankstellenzufahrt.	Maßnahme nicht umgesetzt.
Tiengener Straße bis Besanconallee	
Ausbau der markierten Querungssicherung im Knotenpunkt Basler Landstraße/ Tiengener Straße als begrünte Verkehrsinsel.	Maßnahme nicht umgesetzt.
Einzelfallprüfung: Zwischen Ortseingang Tiengener Straße und Besanconallee besteht ein Radfahrstreifen nur auf der Südseite. Stattdessen beidseitig Markierung von Schutzstreifen.	Maßnahme nicht umgesetzt.
Erneuerung Fahrbahndecke mit einer lärmindernden Asphaltdeckschicht einschließlich des Knotenpunkts Basler Landstraße/ Besanconallee.	Teilweise umgesetzt.
Einzelfallprüfung: Nächtliches Lkw-Verbot.	Maßnahme nicht umgesetzt.
Fahrbahnübergreifende Gestaltung des Kirchplatzes: <ul style="list-style-type: none"> ▪ durchlaufender Bord an der Einmündung Hartkirchweg, Prüfung einer Abhängung der Straße mit Wendemöglichkeit im Einmündungsbereich, 	Maßnahme nicht umgesetzt.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ gestalterische Einbeziehung des aufgeweiteten Einmündungsbereichs des Hartkirchwegs in den Kirchplatz, u. a. durch gleiches Material, Farbgebung und Mobiliar, 	Maßnahme nicht umgesetzt.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gestaltung der Rinnen, 	Maßnahme nicht umgesetzt.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ausbau der vorhandenen Querungssicherung, 	Maßnahme nicht umgesetzt.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ausbau der Haltestellen mit Sonderborden, 	Maßnahme nicht umgesetzt.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ bei einer Abhängung des Hartkirchwegs Verlagerung der Haltestelle in den Einmündungsbereich. 	Maßnahme nicht umgesetzt.
Abschnitt B – Besanconallee bis Obere Hardtstraße	
Einzelfallprüfung: Ganztägiges Lkw-Verbot (ausgenommen Busse) zwischen Besanconallee und Schulstraße (Bahnstrecke).	Maßnahme nicht umgesetzt.
Einzelfallprüfung: Nächtliches Lkw-Verbot von Schulstraße bis Obere Hardtstraße als Teilabschnitt eines nächtlichen Lkw-Verbots von Schulstraße bis Uffhauser Straße (siehe Abschnitt C).	Maßnahme nicht umgesetzt.
Einzelfallprüfung: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h.	Umgesetzt als ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h.
Erneuerung der Fahrbahndecke mit einer lärmindernden Asphaltdeckschicht zwischen Besanconallee und Obere Hardtstraße einschließlich des Knotenpunkts.	Teilweise umgesetzt.
Im Zuge der in den nächsten Jahren anstehenden Fahrbahnsanierung umfassende Umgestaltung des Straßenraums: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Begrenzung der Fahrbahn auf 7,00 m Breite, 	Maßnahme nicht umgesetzt
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Unterbrechung von Parkreihen durch Pflanzbeete, sofern keine Leitungstrassen betroffen sind, und in diesem Zusammenhang 	Maßnahme nicht umgesetzt
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ausbau des provisorischen Kaps am Übergang Kalkackerweg (als Sofortmaßnahmen sollte auf der gegenüberliegenden Seite vor den Häusern Nr. 74 und 74a ein absolutes Haltverbot angeordnet und die Freihaltung des Gehwegs am Übergang durch Poller gesichert werden, 	Maßnahme nicht umgesetzt.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aufwertung des Platzes im Versorgungszentrum durch qualitativ hochwertigen Bodenbelag. 	Maßnahme nicht umgesetzt.
Vereinfachung der Parkregelung (Verkehrsverstetigung).	Maßnahme nicht umgesetzt.
Abschnitt C – Obere Hardtstraße bis Uffhauser Straße	
Einzelfallprüfung: Nächtliches Lkw-Verbot als Teilabschnitt eines nächtlichen Lkw-Verbots von Schulstraße bis Uffhauser Straße (siehe Abschnitt B).	Maßnahme nicht umgesetzt.
Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit nachts von 50 auf 30 km/h.	Umgesetzt als ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h.
Erneuerung der Fahrbahndecke mit einer lärmindernden Asphaltdeckschicht zwischen Obere Hardtstraße und Uffhauser Straße einschließlich des Knotenpunkts.	Maßnahme umgesetzt.



Lärmaktionsplan Stadt Freiburg – Fortschreibung zur 4. Runde

Maßnahme	Erläuterung
Markierung einer Parkreihe auf der Südseite und Unterteilung durch Baumbete. Dabei Ausbau der Haltestellen Wihlerweg und Straße Am Mettweg als Kap.	Teilweise umgesetzt. Neuordnung des Straßenraums erfolgt. Die Anlage von Baumbeeten ist auf Grund der Versorgungsleitungen nicht möglich.
Ausbau und Begrünung der markierten Verkehrsinsel im Einmündungsbereich in den Kreisverkehr.	Maßnahme nicht umgesetzt.
Belastungsraum südliche Innenstadt/ Wiehre	
Stadtbahn Rotteckring mit Umgestaltung von Kronenstraße und Werthmannstraße: Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht im Zuge der Deckenerneuerung Kronenstraße von Basler Straße bis Lessingstraße.	Maßnahme umgesetzt.
Prüfung von geeigneten Straßenabschnitten zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ganztags/ nachts im Rahmen des Stadtgeschwindigkeitskonzepts.	Teilweise umgesetzt, wird im aktuellen LAP weiterverfolgt.
Prüfung von Entlastungspotenzialen im Lkw-Verkehr durch ein großräumiges Lkw-Lenkungskonzept für die Achse (Habsburger Straße (B 3) – Leopoldring – Schlossbergring – Schwarzwaldstraße/ Leo-Wohleb-Straße (B 31)).	Maßnahme nicht umgesetzt.
Unterstützung von Logistikkonzepten für eine lärmärmere Anlieferung insbesondere der Innenstadt bei entsprechenden Initiativen aus den Branchen Logistik und/oder Handel.	Maßnahme nicht umgesetzt.
Schallschutzfensterprogramm für Wohngebäude mit Pegeln $L_{den} > 70/72$ dB(A) oder $L_{night} > 60/62$ dB(A).	Maßnahme nicht umgesetzt.
Belastungsraum nördliche Innenstadt/ Brühl	
Bau der Stadtbahnverlängerung Zähringen (nördliche Zähringer und Gundelfinger Straße).	Maßnahme umgesetzt.
Stefan-Meier-Straße zwischen Nordstraße und Rheinstraße: Sanierung Fahrbahndecke mit einer lärmindernden Asphaltdeckschicht und Optimierung der Radwegführung.	Maßnahme wird im Zuge der in den nächsten Jahren anstehenden Straßenerneuerung umgesetzt.
Stadtbahn Rotteckring mit Umgestaltung Friedraching mit Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht.	Maßnahme umgesetzt.
Mozartstraße zwischen Stadtstraße und Wintererstraße: Sanierung von Fahrbahnteilflächen.	Maßnahme umgesetzt.
Bau der Umfahrung Zähringen (Ausbau Isfahanallee/ Verlegung B 3 stadtauswärts) – Entlastung südliche Zähringer Straße – Verschiebung der Straßenachse der Isfahanallee (größerer Abstand zur Bebauung Karlsruher Straße) sowie Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht.	Maßnahme nicht umgesetzt, wird im aktuellen LAP weiterverfolgt.
Südliche Zähringer Straße: straßenräumliche Verbesserungen sowie Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht im Zuge der Anlage eines eigenen Stadtbahn-Gleiskörpers sowie damit verbundener Deckenerneuerungen in Teilabschnitten zwischen Hornusstraße und Wackerstraße (nach Verlegung der B 3 stadtauswärts)	Maßnahme nicht umgesetzt, wird nach Bau der Umfahrung Zähringen weiterverfolgt.
Teilumbau des Straßenraums der Friedhofstraße und Hohenzollernstraße sowie der Westseite der Eschholzstraße zum Ersatz der Bordsteinradwege durch Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn.	Maßnahme umgesetzt.
Bau der Stadtbahn auf der Waldkircher Straße mit Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht.	Maßnahme umgesetzt.
Prüfung von geeigneten Straßenabschnitten zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ganztags/ nachts im Rahmen des Stadtgeschwindigkeitskonzepts.	Geschwindigkeitsreduzierung nachts (30 km/h) ist in allen Straßen des Belastungsraums nördliche Innenstadt/ Brühl umgesetzt. Zeitliche Ausdehnung auf ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkungen wird im aktuellen LAP untersucht.
Prüfung von Entlastungspotenzialen im Lkw-Verkehr durch ein großräumiges Lkw-Lenkungskonzept für die Achse Habsburger Straße (B 3) – Leopoldring (– Schlossbergring – Schwarzwaldstraße (B 31)).	Maßnahme nicht umgesetzt.
Unterstützung von Logistikkonzepten für eine lärmärmere Anlieferung insbesondere der Innenstadt bei entsprechenden Initiativen aus den Branchen Logistik und/oder Handel.	Maßnahme nicht umgesetzt.



Maßnahme	Erläuterung
Schallschutzfensterprogramm für Wohngebäude mit Pegeln $L_{den} >70/72$ dB(A) oder $L_{night} >60/62$ dB(A).	Maßnahme nicht umgesetzt, wird nicht weiterverfolgt.
B 31a westlich der Innenstadt	
Schallschutzfensterprogramm für Wohngebäude mit Pegeln $L_{den} >70/72$ dB(A) oder $L_{night} >60/62$ dB(A).	Maßnahme nicht umgesetzt.
Schwarzwaldstraße (L 133) / Hansjakobstraße	
Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht im Zuge der Deckenerneuerung Schwarzwaldstraße zwischen Heinrich-Heine-Straße und Steinhalde.	Maßnahme nicht umgesetzt, wird im aktuellen LAP weiterverfolgt.
Prüfung Anlage Schutzstreifen auf der Hansjakobstraße.	Maßnahme nicht umgesetzt.
Prüfung einer Geschwindigkeitsbremse an der östlichen Einfahrt nach Ebnet, wenn Geschwindigkeitskontrollen entsprechenden Handlungsbedarf bestätigen.	Maßnahme umgesetzt.
Prüfung zulässige Höchstgeschwindigkeit ganztags/ nachts im Rahmen des Stadtgeschwindigkeitskonzepts.	Teilweise umgesetzt. Wird im aktuellen LAP weiterverfolgt.
Prüfung von Entlastungspotenzialen im Lkw-Verkehr durch ein großräumiges Lkw-Lenkungskonzept.	Maßnahme nicht umgesetzt.
Schallschutzfensterprogramm für Wohngebäude mit Pegeln $L_{den} >70/72$ dB(A) oder $L_{night} >60/62$ dB(A).	Maßnahme nicht umgesetzt.
Haslacher Straße – Markgrafenstraße – Uffhauser Straße – Basler Landstraße	
Prüfung Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit ganztags/ nachts im Rahmen des Stadtgeschwindigkeitskonzepts auf der Uffhauser Straße.	Teilweise umgesetzt. Wird im aktuellen LAP weiterverfolgt.
Prüfung von Entlastungspotenzialen im Lkw-Verkehr durch ein großräumiges Lkw-Lenkungskonzept für die Achse Markgrafenstraße – Uffhauser Straße.	Maßnahme nicht umgesetzt.
Schallschutzfensterprogramm für Wohngebäude mit Pegeln $L_{den} >70/72$ dB(A) oder $L_{night} >60/62$ dB(A).	Maßnahme nicht umgesetzt.
Merzhauser Straße (L 122)	
Prüfung Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit ganztags/ nachts im Rahmen des Stadtgeschwindigkeitskonzepts.	Nächtliches Tempo 30 aus Lärmschutzgründen umgesetzt. Tempo 30 ganztags wird im aktuellen LAP weiterverfolgt.
Basler Straße (B 3) (Merzhauser Straße, L 122, bis Eichendorffweg)	
Prüfung Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit ganztags/ nachts im Rahmen des Stadtgeschwindigkeitskonzepts.	Maßnahme nicht umgesetzt, wird im aktuellen LAP weiterverfolgt.
Prüfung von Entlastungspotenzialen im Lkw-Verkehr durch ein großräumiges Lkw-Lenkungskonzept.	Maßnahme nicht umgesetzt.
Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht im Zuge zukünftiger Maßnahmen zur Fahrbahnsanierung.	Maßnahme nicht umgesetzt.
Breisacher Str. (ab Güterbahn) – Berliner Allee – Elsässer Str. (K 9860)	
Elsässer Straße: Fahrbahnerneuerung zwischen Auwaldstraße und Markwaldstraße mit einer lärmindernden Asphaltdeckschicht.	Maßnahme umgesetzt.
Elsässer Straße: Fahrbahnsanierung zwischen Paduaallee und Auwaldstraße mit Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht.	Maßnahme wird im Jahr 2025 umgesetzt.
Bau der Stadtbahn Messe Breisacher Straße – Berliner Allee mit Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht in der Berliner Allee (Elsässer Straße – Ensisheimer Straße/ Breisacher Straße) und Breisacher Straße (Fehrenbachallee – Berliner Allee).	Maßnahme umgesetzt.
Prüfung Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit ganztags/ nachts im Rahmen des Stadtgeschwindigkeitskonzepts.	Teilweise (zeitlich beschränkt) umgesetzt. Die Maßnahme wird im aktuellen LAP weiterverfolgt.
Prüfung von Entlastungspotenzialen im Lkw-Verkehr durch ein großräumiges Lkw-Lenkungskonzept für die Elsässer Straße.	Maßnahme nicht umgesetzt.
Schallschutzfensterprogramm für Wohngebäude mit Pegeln $L_{den} >70/72$ dB(A) oder $L_{night} >60/62$ dB(A).	Maßnahme nicht umgesetzt.
Sundgaullee – Breisgauer Straße (K 9859)	
Breisgauer Straße: Deckenerneuerung zwischen Paduaallee und Kirchbergstraße.	Maßnahme nicht umgesetzt, wird im Rahmen der Straßenunterhaltung weiterverfolgt.
Sundgaullee: Neuaufteilung des Straßenraums im Zuge der Sanierung und Umgestaltung mit Verlegung des Radverkehrs auf die Fahrbahn, Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht.	Teilweise umgesetzt (Abschnitt Hofackerstraße/ Dietenbachstraße bis Angelus-



Lärmaktionsplan Stadt Freiburg – Fortschreibung zur 4. Runde

Maßnahme	Erläuterung
	Silesius-Straße). Wird im aktuellen LAP weiterverfolgt.
Prüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit ganztags/ nachts im Rahmen des Stadtgeschwindigkeitskonzepts für die Sundgauallee.	Maßnahme nicht umgesetzt, wird im aktuellen LAP weiterverfolgt.
Prüfung von Entlastungspotenzialen im Lkw-Verkehr durch ein großräumiges Lkw-Lenkungskonzept für die Sundgauallee.	Maßnahme nicht umgesetzt.
Schallschutzfensterprogramm für Wohngebäude mit Pegeln $L_{den} >70/72$ dB(A) oder $L_{night} >60/62$ dB(A).	Maßnahme nicht umgesetzt.
Nördliche Paduaallee	
Planerische Untersuchung zur Wirkung und zum Aufwand einer Erhöhung der Lärmschutzwand sowie Abwägung von Alternativen.	Maßnahme nicht umgesetzt.
Prüfung Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit ganztags/ nachts im Rahmen des Stadtgeschwindigkeitskonzepts.	Prüfung erfolgt. Die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen lagen nach damaliger Rechtsprechung nicht vor. Maßnahme wird im aktuellen LAP weiterverfolgt.
Ortsdurchfahrten Hochdorf, Waltershofen, Opfingen, Tiengen, Munzingen, Günterstal und Kappel	
Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht in Waltershofen im Zuge der Deckensanierung auf der Umkircher Straße.	Maßnahme umgesetzt.
Prüfung einer baulichen Geschwindigkeitsbremse (Verkehrinsel) am Ortseingang Waltershofen aus Richtung Merdingen (Klosterstraße) unter der Voraussetzung, dass Geschwindigkeitskontrollen entsprechenden Handlungsbedarf bestätigen.	Maßnahme als Mini-Kreisverkehr umgesetzt
Prüfung Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit ganztags/ nachts im Rahmen des Stadtgeschwindigkeitskonzepts für die Ortsdurchfahrten.	Maßnahme überwiegend umgesetzt.
Schallschutzfensterprogramm für Wohngebäude mit Pegeln $L_{den} >70/72$ dB(A) oder $L_{night} >60/62$ dB(A).	Maßnahme nicht umgesetzt.

9. Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, einschließlich Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete

9.1 Bedeutung strategischer Maßnahmen auf gesamtstädtischer Ebene

Zur Reduzierung der Belastung durch Verkehrslärm hat der Sachverständigenrat für Umweltfragen in seinem Umweltgutachten 2020 festgestellt, dass *"die Ergebnisse aus den Lärmkartierungen in Deutschland zeigen, dass ein hoher Anteil der Bevölkerung in Deutschland Lärmbelastungen ausgesetzt ist, die mit direkten Gesundheitsrisiken verbunden sind. Noch größer ist der Anteil derer, die von einer möglichen Lärmbelastung betroffen sind. Gleichzeitig werden die Belastungen durch Verkehrslärm zukünftig eher zu- als abnehmen. Trotz der für eine kurze Zeit erfolgten Abnahme des Verkehrs wegen der Corona-Pandemie wird erwartet, dass der Personen- und Güterverkehr auf der Straße, der Schiene sowie in der Luft weiter anwachsen werden. Außerdem findet momentan in den Ballungsräumen eine zunehmende bauliche Verdichtung der Innenstadtlagen statt, es wird dichter an Verkehrswege herangebaut, so dass die Zahl der Lärmbetroffenen ansteigt. Gleichzeitig nimmt der Nutzungsdruck auf ruhige Gebiete und solche, die für die Erholung von Lärm genutzt werden können, zu. Vor diesem Hintergrund sind Maßnahmen zur Verminderung des Verkehrslärms dringend notwendig, sowohl zum Schutz unserer Gesundheit als auch zur Verbesserung der Lebensqualität in den Städten."*²

Der LAP knüpft an die in Freiburg schon seit vielen Jahren verfolgten gesamtstädtisch-strategischen Ansätze in der Verkehrsplanung für die Gesamtstadt an. Es wird angestrebt, die vorgeschlagenen Maßnahmen innerhalb der fünfjährigen Laufzeit des Lärmaktionsplans bis zu seiner nächsten Fortschreibung umzusetzen.

Der Schwerpunkt der Maßnahmen im Lärmaktionsplan der 4. Runde liegt bei der Lärminderung durch eine Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Die Einzelfallprüfungen sind in Kap. 9.4.2 zu finden.

Ergänzt werden die straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen vor allem durch straßenbauliche Maßnahmen zur Erneuerung der Fahrbahndecken und in diesem Zusammenhang ggf. vorgesehene Umgestaltungen der Straßenräume, die sich ebenfalls lärmindernd auf die begleitende Bebauung auswirken.

Mit dem Schwerpunkt auf Geschwindigkeitsbeschränkungen greift der LAP der 4. Runde die Möglichkeiten auf, die sich durch die jüngere Rechtsprechung zur Verbindlichkeit verkehrsbeschränkender Maßnahmen in Lärmaktionsplänen, zur Abwägung von Verkehrsbeschränkungen unterhalb der Schwelle von 70 dB(A) tags / 60 dB(A) nachts und durch den "Kooperationserlass" des baden-württembergischen Verkehrsministeriums ergeben.

Bei der Auswahl der Maßnahmen und den rechtlichen Möglichkeiten einer Umsetzung ist zu beachten, dass die Grenz- und Richtwerte nach deutschem Recht auf anderen Berechnungsmethoden als die strategischen Lärmkarten nach EU-Recht beruhen. Die Berechnungspegel nach deutschem bzw. Landesrecht (RLS-19) sind daher nicht direkt vergleichbar mit den Werten L_{den} und L_{night} . Für die Einzelfallprüfung verkehrsregelnder Maßnahmen (Geschwindigkeitsbeschränkungen) in Kap. 9.4.2 werden deshalb Berechnungen nach RLS-19 verwendet, die zusätzlich zu den Berechnungen nach BUB vorgenommen wurden.

² Schmid, E. et al., Weniger Verkehrslärm für mehr Gesundheit und Lebensqualität, in: Immissionsschutz, Heft 3, 2020

Die Maßnahmen stehen unter dem Vorbehalt der Bereitstellung ausreichender Haushaltsmittel und personeller Ressourcen in der Stadtverwaltung.

Grundlage, der für die nächsten fünf Jahre geplanten Maßnahmen bilden die in Kapitel 8. dokumentierten, noch auszuführenden Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan der 2. Runde. Soweit erforderlich wurden diese inhaltlich fortgeschrieben bzw. aktualisiert.

9.2 Klimamobilitätsplan

Die erfolgreiche Verkehrspolitik der letzten Jahrzehnte hat unter anderem dazu geführt, dass der Kfz-Verkehr weitgehend auf ein Netz von Hauptverkehrsstraßen gebündelt werden konnte und sich daraus zwischen diesen Achsen für eine Großstadt relativ ruhige Gebiete ergaben. Zu dieser Verkehrspolitik gibt es aus lärmtechnischer Sicht keine Alternative.

Die Auswertung der Lärmkarten und die Bestimmung der Belastungsachsen haben jedoch auch gezeigt, dass dadurch zwangsläufig die Hauptverkehrsstraßen stark durch Verkehrslärm belastet sind. Insofern ist die Verkehrspolitik u. a. im Hinblick auf das Ziel der Lärminderung noch stärker darauf auszurichten, durch gesamtstädtische Planungsansätze wie auch durch lokale Maßnahmen die Belastung auf den Hauptverkehrsstraßen stadtverträglicher zu gestalten. Der Lärmaktionsplan kann hierzu einen Teilbeitrag leisten.

Der Klimamobilitätsplan bietet hierzu das umfassende verkehrspolitische und -planerische Konzept auf kommunaler Ebene. Er bildet einerseits den strategisch-konzeptionellen Rahmen für eine klimafreundliche und stadtverträgliche Gestaltung der Mobilität in der Stadt Freiburg, andererseits formuliert er deren Ausgestaltung mit einem klaren Handlungskonzept aus definierten Maßnahmen und einer detaillierten Umsetzungsplanung. Der Klimamobilitätsplan wurde am 11. Juli 2023 vom Gemeinderat beschlossen.



Abb. 9.1: Maßnahmenbereiche des Klimamobilitätsplans [Stadt Freiburg]

Auf der Basis eines Leitbilds, das klare inhaltliche Ziele im Hinblick auf den Klimaschutz im Verkehrsbereich und eine lebenswerte Stadt formuliert, werden in 17 Handlungsfeldern insgesamt 65 Einzelmaßnahmen dargestellt, mit denen das Ziel erreicht werden kann, bis 2030 die verkehrsbedingten CO₂-Emissionen um mindestens 40 % gegenüber 2010 zu reduzieren. Dabei baut der Klimamobilitätsplan auf den vorhandenen verkehrspolitischen Rahmenplanungen und Programmen auf, etwa dem Ausbau des Stadtbahn- und des Radroutennetzes. Es geht aber auch um regulierende Maßnahmen im Straßenverkehr, um die Verknüpfung mit der Stadtentwicklung und um Kommunikation. Das übergeordnete Ziel ist, die Stadt Freiburg lebenswerter zu machen. Klimaschutz ist ein zentraler Aspekt des Klimamobilitätsplans, aber nicht der einzige.

Alle relevanten strategischen Konzepte der letzten 10 Jahre haben in den Klimamobilitätsplan Eingang gefunden. Er greift strategische Konzepte wie das Radverkehrskonzept oder das Stadtbahnausbauprogramm integriert auf und wird mit Maßnahmen bzw. programmatischen Vorgaben und auch quantitativen Vorgaben zur Umsetzung konkretisiert. Stärker als frühere Planwerke sieht der KMP auch Maßnahmen vor, die ausdrücklich auf eine Begrenzung oder Reduzierung des Autoverkehrs zielen (u. a. großflächige Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung). Zusammen mit einer verstärkten Umstellung des motorisierten Individualverkehrs auf elektrische Antriebe können sich hierdurch als Nebeneffekt positive Wirkungen für die Reduzierung von Straßenverkehrslärm ergeben.

Von der Internetseite der Stadt Freiburg können die Berichte zum Klimamobilitätsplan heruntergeladen werden.

9.3 Maßnahmen an Belastungsachsen Straßenverkehr

Die Festlegung von Maßnahmen in den Plänen ist in das Ermessen der zuständigen Behörden gestellt. Deren Umsetzung ist allerdings an bestimmte Rahmenbedingungen gebunden:

- Aus dem Lärmaktionsplan ergibt sich überwiegend eine "Selbstverpflichtung" für die aufstellende Kommune, hier die Stadt Freiburg (z. B. für Fahrbahnsanierungen, Umgestaltung von Straßen, Einzelfallprüfung straßenverkehrsrechtlicher Anordnungen).
- Sofern ein Baulastträger im Aufstellungsverfahren nicht seine ausdrückliche Zustimmung erteilt, gibt es keine pauschale Handhabe, Straßenbaulastträger oder die Betreiber von Schienennetzen per Lärmaktionsplan zu Maßnahmen zu verpflichten.
- Für alle Maßnahmen gilt zwangsläufig der Kostenvorbehalt, da die Kosten der Umsetzung i.d.R. zum Zeitpunkt der Planaufstellung noch nicht bekannt sind und Haushaltsmittel nicht entsprechend reserviert werden können.
- Wenn die Einzelfallprüfung für straßenverkehrsrechtliche Anordnungen im Lärmaktionsplan durchgeführt und beschlossen wird, prüft die Straßenverkehrsbehörde vor einer Anordnung nur noch formal das Ergebnis der Einzelfallprüfung.
- Bund und Land müssen als Baulastträger bei einer Erneuerung der Fahrbahndecke den Einsatz lärmindernder Deckschichten prüfen, wenn die Lärmsanierungswerte des Bundes überschritten werden.

Nachfolgend werden derzeit laufende Planungen und Maßnahmen, die überwiegend bis zur nächsten Fortschreibung umgesetzt werden können, aufgeführt. Mit diesen Maßnahmen wird es voraussichtlich möglich sein, auf den Belastungsachsen bis zur nächsten Fortschreibung der 5. Runde des Lärmaktionsplans im Jahr 2029 den Lärm weiter zu verringern. Nachfolgend sind Maßnahmen, deren Umsetzung als gesichert angesehen werden kann und kurzfristig zur Umsetzung anstehen, **grün** gekennzeichnet. Maßnahmen in **schwarz** haben noch konzeptionellen Charakter und bedürfen der weiteren Prüfung.

Einzelfallprüfungen zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit

Im Lärmaktionsplan der 4. Runde liegt bei den Maßnahmen zur Lärminderung auf den Belastungsachsen der Schwerpunkt auf der Prüfung der Zulässigkeit von Anordnungen einer reduzierten zulässigen Höchstgeschwindigkeit aus Lärmschutzgründen. Dies betrifft folgende Straßen:

- Elsässer Straße (Berliner Allee – Paduaallee),
- B 3 Schnewlinstraße (B 31a bis Busbahnhof),
- B 3 Friedrichstraße – Friedrichring (Bismarckallee bis Habsburgerstraße),
- Leopoldring – Schlossberggring (Habsburgerstraße bis Schwabentorplatz),
- Schwabentorring (Schwabentorplatz bis B 31 Leo-Wohleb-Straße),
- Greiffeneggring (Schwabentorplatz bis Wallstraße),
- B 31 Schreiberstraße – B 31a (Gartenstraße bis Dreisamquerung),
- B 31a zwischen Besançonallee/ Paduaallee und Kronenbrücke,
- K 9860 Breisacher Straße (Berliner Allee bis Marchstraße),
- Hohenzollernstraße – Eschholzstraße (Friedrich-Ebert-Platz bis Feuerwache Eschholzstraße),
- B 3 Habsburgerstraße (Leopoldring bis Stefan-Meier-Straße),
- Sundgauallee (Paduaallee bis Aschenbrennerstraße),
- Paduaallee (Wohnbebauung Straße Auf der Bleiche bis Dreisam),
- Berliner Allee (Eisenbahnbrücke Breisacher Bahn bis südlich Bissierstraße),
- K 9853 Opfinger Straße (Straße Am Lindenwäldle bis Güterbahnstrecke),
- Uffhauser Straße (Opfinger Straße bis B 3 Guildfordallee),
- Eschholzstraße (Dorfbach bis Basler Straße),
- Wiesentalstraße (Eisenbahnbrücke Rheintalbahn bis Merzhauser Straße),
- L 122 Merzhauser Straße (Stadtgrenze bis Basler Straße),
- L 133 Schwarzwaldstraße (Klein Grün bis Bruggastraße),
- Kappler Straße – Hansjakobstraße (Anschluss B 31 bis Schwarzwaldstraße),
- Günterstalstraße (Erwinstraße bis Schillerstraße),
- B 3 Basler Straße – Kronenstraße (Neuenburger Straße bis Schwimmbadstraße),
- B 3 Isfahanallee (Eisenbahnbrücke bis Tullastraße),
- Friedhofstraße (Eisenbrücke Breisacher Bahn bis Rennweg),
- Stefan-Meier-Straße (Habsburgerstraße bis Friedrichstraße),
- Waldkircher Straße (Rennweg bis Zähringer Straße),
- Karlsruher Straße (Komturstraße bis Zähringer Straße).

Weitere Lärminderungsmaßnahmen an Belastungsachsen

Über die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit hinaus sind auf folgenden Belastungsachsen weitere Maßnahmen absehbar:

- Leopoldring – Schlossbergring – Greiffeneggring/ Schwabentorring: Umgestaltung mit Reduzierung der Fahrbahnflächen und Verbreiterung der Rad- und Fußwege (Planung wird aktuell erarbeitet).
- Stefan-Meier-Straße zwischen Rennweg und Rheinstraße: Deckenerneuerung und Verbesserung der Radverkehrsführung.
- Bau der Umfahrung Zähringen (Ausbau Isfahanallee/ Verlegung B 3 stadtauswärts) – Entlastung südliche Zähringer Straße – Verschiebung der Straßenachse der Isfahanallee (größerer Abstand zur Bebauung Karlsruher Straße) sowie Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht.
- Südliche Zähringer Straße: Straßenräumliche Verbesserungen im Zuge der Anlage eines eigenen Bahnkörpers für die Stadtbahn und damit verbundener Deckenerneuerungen in Teilabschnitten zwischen Hornusstraße und Wackerstraße (nach Verlegung der B 3 stadtauswärts).
- Schwarzwaldstraße (L 133)/ Hansjakobstraße: Deckenerneuerung zwischen Heinrich-Heine-Straße und Steinhalde.
- Talstraße: Für die Talstraße steht in den nächsten Jahren eine Fahrbahnerneuerung an. Es wird empfohlen zu prüfen, ob die Talstraße ihre Funktion als Hauptverkehrsstraße behalten soll oder ob sie wegen ihrer starken Wohnnutzung Teil einer Tempo 30-Zone werden soll, die dann auch nicht mehr vorfahrtberechtigt wäre (stattdessen Rechts-vor-links-Regelung). Im Zuge der anstehenden Fahrbahnsanierung könnte die Straßenraumgestaltung so angepasst werden, dass eine Einbeziehung in eine Tempo-30-Zone möglich und über die Gestaltung auch vermittelbar wird.
- Kappler Straße: Deckenerneuerung zwischen Heinrich-Heine-Straße/ Lindenmatenstraße und Zenlinweg.
- Elsässer Straße (K 9860), nordwestlich Paduaallee/ Granadaallee: Straßenerneuerung und Umgestaltung.
- Breisgauer Straße (K 9859): Deckenerneuerung zwischen Paduaallee und Kirchengstraße.
- A 5, Stadtteil Hochdorf: Die Fassadenpegel liegen nachts im Pegelband 55-60 dB(A) mit einem Maximalpegel von 59 dB(A). Tags liegen die Pegel im Pegelband 60-65 dB(A) mit einem Maximalpegel von 65 dB(A). Insbesondere nachts liegen die Pegel deutlich über den Lärmsanierungswerten. Somit besteht auf der A 5 Handlungsbedarf.



- A 5, Stadtteil Benzhausen: Die Fassadenpegel liegen nachts in den beiden Pegelbändern 55-60 und 60-65 dB(A) mit einem Maximalpegel von 64 dB(A). An der Seestraße sind alle Gebäude mit Pegeln >60 dB(A) belastet. Tags liegen die Pegel in den beiden Pegelbändern 60-65 und 65-70 dB(A) mit einem Maximalpegel von 70 dB(A) an zwei Gebäuden an der Seestraße. Die Schwellenwerte der lärmbedingten Gesundheitsgefährdung von 60 dB(A) in der Nacht und 70 dB(A) am Tag werden deutlich überschritten bzw. erreicht. Somit besteht auf der A 5 Handlungsbedarf.



9.4 Einzelfallprüfungen Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit

9.4.1 Verfahren der Einzelfallprüfung

Katalog der Prüfkriterien

Im Vorfeld der Bearbeitung wurden von der Stadt Freiburg mit der Straßenverkehrsbehörde die in der Einzelfallprüfung zu beachtenden Kriterien abgestimmt und für die Einzelfallprüfung vorgegeben. Ziel ist einerseits die Rechtssicherheit für entsprechende Anordnungen zu gewährleisten und andererseits den notwendigen Prüfaufwand in einem vertretbaren Rahmen zu halten. Die abgestimmten Kriterien sind in der nachfolgenden Tabelle zusammengefasst dargestellt.³

Tab. 9.1: Katalog der Prüfkriterien

Bewertungskriterien zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nach StVO	
Lärmbelastung (§ 45 StVO/ 16. BImSchV)	Prüfpflicht (Anspruch auf eine ermessensfehlerfreie Entscheidung) bei Überschreitung der Grenzwerte nach 16. BImSchV: Krankenhäusern, Schulen, Kur- und Altenheimen 57/47 dB(A) tags/ nachts, allgemeine Wohngebiete 59/49 dB(A) Tag/ Nacht, Kern-, Dorf- und Mischgebiete 64/54 dB(A) Tag/ Nacht. Bei Pegeln >67/57 dB(A) Tag/ Nacht verdichtet sich gemäß Kooperationserlass das Ermessen der Behörden zur Handlungspflicht. Als "Untergrenze" für mögliche Geschwindigkeitsbeschränkungen werden nachfolgend unabhängig von der jeweiligen empfindlichen Nutzung 65/55 dB(A) aufgerundet (faktisch >64/54 dB(A)) verwendet.
Empfindliche Nutzung (§ 45 StVO)	Kindergärten, -tagesstätten, -krippen, -horte, allgemeinbildende Schulen, Förderschulen für geistig oder körperlich behinderte Menschen, Alten- und Pflegeheime oder Krankenhäuser.
Beeinträchtigung der Verkehrsfunktion	Überwiegt die (über-)regionale Verbindungsfunktion? Steht die Maßnahme der Verkehrsfunktion entgegen?
Prüfung milderer und alternativer Mittel zur Zielerreichung	Technisch mögliche vor allem aber finanziell tragbare bauliche/ andere Maßnahmen.
Verdrängung des Verkehrs auf andere Straßen, Bündelungsfunktion wird geschwächt	Einschätzung des Verdrängungspotenzials, ggf. Hinweis auf unterstützende Maßnahmen.
Ergänzende Beurteilungskriterien	
Lichtsignalanlagen: Anpassungsbedarf, Koordinierung "Grüne Welle", ÖPNV-Beschleunigung	Einschätzung Umstellungsaufwand, bei Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung sind bei Veränderungen Zweckbindungsfristen zu beachten.
Auswirkungen auf den Linienverkehr	Berechnung und Bewertung der zu erwartenden Verlustzeiten. Bei einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h kommt es für den Linienverkehr im Mittel zu einer Fahrtzeitverlängerung von etwa 20 s/ 1.000 m. ⁴
Akzeptanzprobleme	Ggf. flankierende Maßnahmen zur Einhaltung der V_{zul} .

³ Die jüngste StVO-Änderung enthält erweiterte Tatbestandsbestimmungen zur Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Diese Novellierung trat im Oktober 2024 in Kraft. Zu diesem Zeitpunkt war der Entwurf des Lärmaktionsplans bereits weitgehend erstellt, dass die erweiterten Möglichkeiten nicht in die fachlichen Abwägungen eingeflossen sind.

⁴ Eckart, Jochen et al.: ÖPNV im Spannungsfeld zwischen kurzer Beförderungszeit und stadtverträglicher Geschwindigkeit, in: Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung, 2018

Alle angegebenen Pegel wurden gemäß Kooperationserlass Lärmaktionsplanung des Landes Baden-Württemberg mit RLS-19 berechnet.

Bewertung der Prüfkriterien

Es gibt vielfältige Methoden, mit höherem oder geringerem Aufwand die Bewertung von Prüfkriterien durchzuführen. Hier ist letztlich ein wirtschaftlich vertretbarer Prüfaufwand mit der Notwendigkeit einer ermessensfehlerfreien Entscheidung in Einklang zu bringen. In diesem Spannungsfeld haben sich folgenden Bewertungskriterien bewährt:

++	Handlungserfordernis,
+	positiv,
(+)	eingeschränkt positiv,
=	neutral,
X	nicht vorhanden/ zutreffend,
(-)	eingeschränkt negativ,
-	negativ.

Als Kern der Einzelfallprüfung wird die Erstbewertung mit weitgehend quantitativem Charakter durch eine qualitative und erläuternde Bewertung, die die Ergebnisse würdigt, gegeneinander abwägt und argumentativ zu einer Beurteilung der Anordnungsfähigkeit mit einer Empfehlung kommt, erweitert.

Identifizierung der zu prüfenden Straßenabschnitte

Mit folgenden Kriterien wurden 27 Straßenabschnitte fachlich geprüft und die Anordnungsfähigkeit bewertet:

- Akustisch
 - stark belastete Achsen ($L_{den} > 70$ dB(A) und/ oder $L_{night} > 60$ dB(A)),
 - belastete Achsen (Pegel von $L_{den} > 65$ dB(A) und/oder $L_{night} > 55$ dB(A)).
- Straßenverkehrsrechtlich
 - In der Regel zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h (V_{zul}),
 - in Einzelfällen Straßen mit einer $V_{zul} > 50$ km/h,
 - tageszeitlich auf 30 km/h begrenzte V_{zul} (z. B. vor Schulen),
 - nachts auf 30 km/h begrenzte V_{zul} .

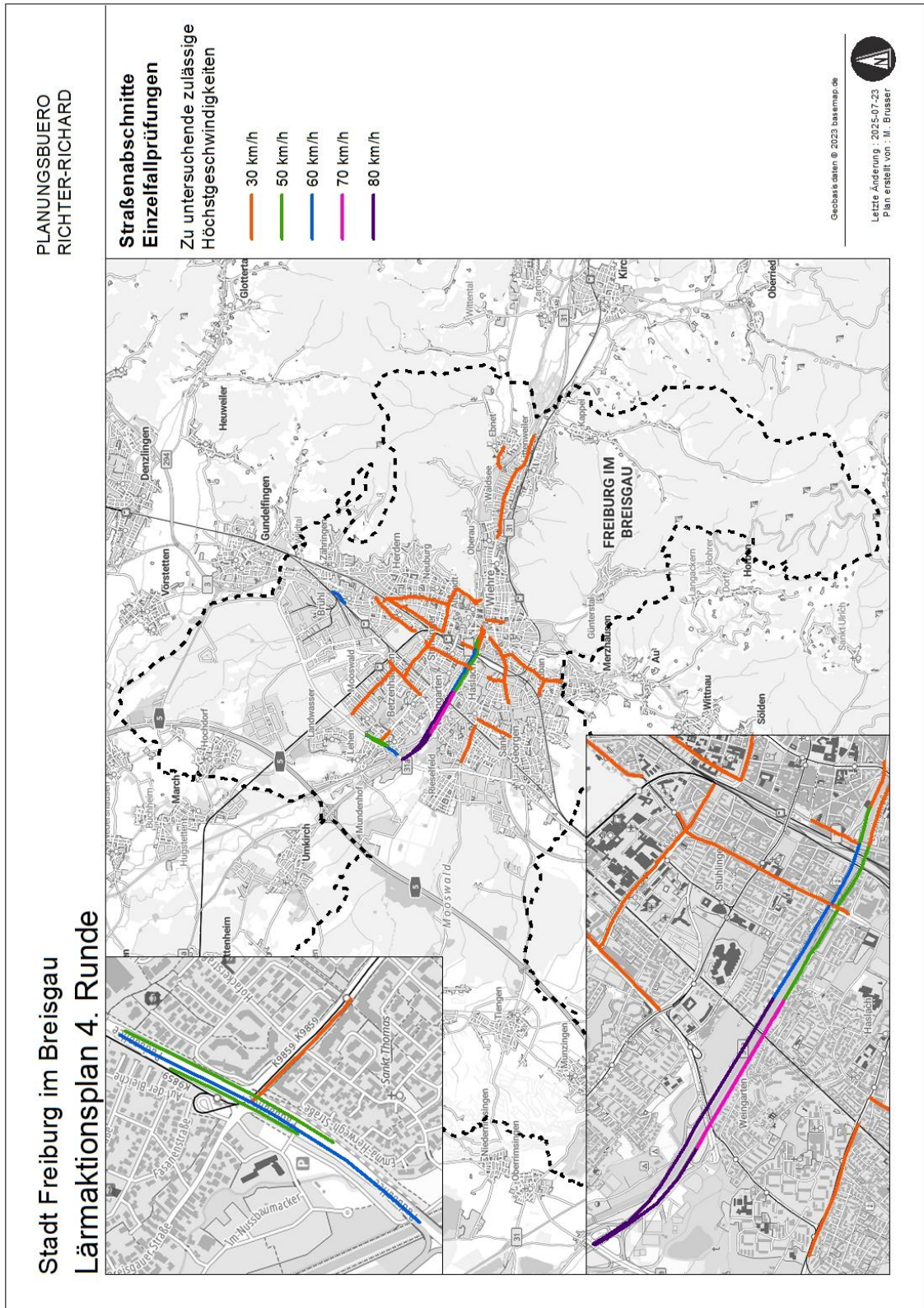


Abb. 9.2: Straßenabschnitte Einzelfallprüfung – zu untersuchende zulässige Höchstgeschwindigkeiten

9.4.2 Durchführung der Einzelfallprüfungen

9.4.2.1 Elsässer Straße (Berliner Allee – Paduaallee)

Kurzbeschreibung der Belastungsachse

Der Untersuchungsabschnitt der Elsässer Straße liegt zwischen Berliner Straße und Padua-Allee. Er ist 1.500 m lang und weist eine DTV von 10.900 bis 13.300 Kfz auf.

Es verkehren die Buslinien 10 und 36 jeweils im 30 Minuten-Takt, die vier Haltestellen bedienen. Daraus ergibt sich ein mittlerer Haltestellenabstand von 375 m.

Auf dem gesamten Abschnitt gilt bereits eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, zeitlich beschränkt auf 7.00 bis 17.00 Uhr (Mo-Fr).

Da in der Lärmkartierung in der Ermittlung des L_{den} die geltende Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h für den Tageszeitraum angesetzt wurde, lassen sich aus der Lärmkartierung nur überschlägig Abschätzungen vornehmen, ob unabhängig von der Tempo 30-Beschränkung aus Verkehrssicherheitsgründen im Umfeld von Schulen und Kindertagesstätten auch aus Immissionsschutzgründen verkehrsbeschränkende Maßnahmen erforderlich sind.

Die Einzelfallprüfung dient der Frage, ob eine Erweiterung auf eine ganztägige Anordnung, also auf die Abend- und Nachtstunden außerhalb der Hauptverkehrszeit eine sinnvolle und angemessene Lärminderungsmaßnahme darstellt und zulässig ist.



Kartenausschnitt:
Elsässer Straße (Berliner Allee – Paduaallee)

Fassadenpegel L_{Tag}
 ≥ 65 dB (A)
 ≥ 70 dB (A)



Kartenausschnitt:
Elsässer Straße (Berliner Allee – Paduaallee)

Fassadenpegel L_{Nacht}
 ≥ 55 dB (A)
 ≥ 60 dB (A)



Abwägung der Einzelkriterien

Tab. 9.2: Bewertungstabelle Elsässer Straße (Berliner Allee – Paduaallee)

Kriterium/ Erläuterung	Sachlage	Bewertung Anordnungsfähigkeit
Bewertungskriterien zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nach StVO		
<p>Lärmbelastung (§ 45 StVO/ 16. BImSchV) Prüfpflicht (Anspruch auf eine ermessensfehlerfreie Entscheidung) bei Überschreitung der Grenzwerte nach 16. BImSchV: Krankenhäusern, Schulen, Kur- und Altenheimen 57/47 dB(A) tags/ nachts, allgemeine Wohngebiete 59/49 dB(A) Tag/ Nacht, Kern-, Dorf- und Mischgebiete 64/54 dB(A) Tag/ Nacht, bei Pegeln >67/57 dB(A) Tag/ Nacht verdichtet sich gemäß Kooperationserlass das Ermessen der Behörden zur Handlungspflicht.</p>	<p>Gemäß Lärmkartierung nach RLS-19 tags:</p> <ul style="list-style-type: none"> Maximaler Fassadenpegel L_{Tag} 68 dB(A) Überschreitung Pegel ≥70 dB(A) L_{Tag} an keinem Wohngebäude (keine betroffenen Personen) Überschreitung Pegel ≥67-<70 dB(A) L_{Tag} an 2 Wohngebäuden (69 betroffene Personen) Überschreitung Pegel ≥65-<67 dB(A) L_{Tag} an 4 Wohngebäuden (151 betroffene Personen) Überschreitung Pegel ≥60-<65 dB(A) L_{Tag} an 86 Wohngebäuden (725 betroffene Personen) <p>Gemäß Lärmkartierung nach RLS-19 nachts:</p> <ul style="list-style-type: none"> Maximaler Fassadenpegel L_{Nacht} 63 dB(A) Überschreitung Pegel ≥60 dB(A) L_{Nacht} an 5 Wohngebäuden (107 betroffene Personen) Überschreitung Pegel ≥57-<60 dB(A) L_{Nacht} an 47 Wohngebäuden (480 betroffene Personen) Überschreitung Pegel ≥55-<57 dB(A) L_{Nacht} an 28 Wohngebäuden (287 betroffene Personen) Überschreitung Pegel ≥50-<55 dB(A) L_{Nacht} an 39 Wohngebäuden (221 betroffene Personen) <p>Es besteht Handlungserfordernis zur Lärminderung. An fünf Gebäuden mit den Hausnummern 1, 17, 19, 111 und 113 treten nachts Pegel ≥60 dB(A) auf, an weiteren 47 Gebäuden Pegel ≥57-<60 dB(A). Aufgrund der bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in den Tagesstunden liegen die Fassadenpegel des L_{Tag} bei bis zu 68 dB(A). Geht man von einer lärmindernden Wirkung der Tempo 30-Beschränkung von ca. 2,6 dB(A) aus, lägen bei Tempo 50 die L_{Tag}-Fassadenpegel bei bis zu 70 dB(A), es bestünde somit Handlungsbedarf.</p>	<p style="text-align: center;">+</p> <p style="text-align: center;">++</p>
<p>Empfindliche Nutzungen (§ 45 StVO) Kindergärten, -tagesstätten, -krippen, -horte, allgemeinbildende Schulen, Förderschulen für geistig oder körperlich behinderte Menschen, Alten- und Pflegeheime oder Krankenhäuser.</p>	<p>Schulen (Mooswaldschule, Wentzinger Gymnasium) und KiTa (Libellenhof) – für die Ausweitung der Anordnung auf die Abend- und Nachtstunden unerheblich.</p>	<p style="text-align: center;">X</p>
<p>Beeinträchtigung der Verkehrsfunktion und Belange des fließenden Verkehrs Überwiegt die gesamtstädtische oder gemeindeübergreifende Verbindungsfunktion? Steht die Maßnahme der Verkehrsfunktion entgegen? In welchem Umfang kommt es zur</p>	<p>Die Straße besitzt als Kreisstraße nur eine untergeordnete, gemeindeübergreifende Verbindungsfunktion. Da die Kreisstraße aus Richtung Kaiserstuhl/ March kommend an die Paduaallee/ Granadaallee als Umfahrung am westlichen Rand der Kernstadt angebunden ist, bestehen für viele stadtteilübergreifende Fahrbeziehungen leistungsfähige und</p>	<p style="text-align: center;">+</p>



Kriterium/ Erläuterung	Sachlage	Bewertung Anordnungsfähigkeit
Verlängerung der Fahrtzeit auf dem Streckenabschnitt?	stadträumlich verträglichere Alternativen. Verlustzeiten für den Kfz-Verkehr treten heute bereits von 7.00 bis 17.00 Uhr auf. Die Beschränkung auf 30 km/h auf 1.500 m ergibt gegenüber 50 km/h in den Abend- und Nachtstunden eine Fahrzeitverlängerung von 72 Sekunden.	
Prüfung milderer und alternativer Mittel zur Zielerreichung Technisch mögliche vor allem aber finanziell tragbare bauliche/ andere Maßnahmen.	Ein Umbau des Straßenabschnitts ist derzeit aus Kostengründen nicht vorgesehen. Nicht zuletzt wegen der bereits bestehenden Tempo 30-Anordnung gibt es keine milderen oder alternative Mittel zur Zielerreichung.	+
Verdrängung des Kfz-Verkehrs auf andere Straßen, Bündelungsfunktion wird geschwächt Einschätzung des Verdrängungspotenzials, ggf. Hinweis auf unterstützende Maßnahmen.	Da von 7-17 Uhr bereits eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h gilt, kann es tags und somit auch in der HVZ nicht zu neuen Verdrängungseffekten kommen. Wie für die bestehende Ausweisung gilt auch für die ganztägige Ausweisung von Tempo 30, dass durch die Lage der Elsässer Straße im Netz keine Verdrängungseffekte zu erwarten sind.	+
Ergänzende Beurteilungskriterien		
Lichtsignalanlagen: Anpassungsbedarf, Koordinierung "Grüne Welle", ÖPNV-Beschleunigung Einschätzung Umstellungsaufwand, bei Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung sind bei Veränderungen Zweckbindungsfristen zu beachten.	Es gibt auf dem Abschnitt fünf LSA-Anlagen: Knoten Hofackerstraße, Im Wolfswinkel (Fußgängerbedarfsampel), Weidweg Fußgängerbedarfsampel), Falkenbergerstraße (Fußgängerbedarfsampel) und Berliner Allee. Es gibt keine Koordinierung als Grüne Welle oder Maßnahmen zur Busbeschleunigung.	=
Auswirkungen auf den Linienverkehr, Abschätzung der zu erwartenden Verlustzeiten Fahrzeitverlängerung beträgt etwa 20 s/1.000 m bei 30 statt 50 km/h Höchstgeschwindigkeit. ⁵	Die Verlustzeit für den Linienverkehr beträgt ca. 30 s.	(-)
Akzeptanzprobleme Ggf. flankierende Maßnahmen zur Einhaltung der V_{zul} .	Angesichts der bestehenden Tempo-30 Anordnung sind keine Akzeptanzprobleme zu erwarten.	(+)

Abschließende Bewertung

Es treten nachts vereinzelt sehr hohe (maximal 63 dB(A)) und durchgehend hohe Pegel (>55 dB(A)) auf dem untersuchten Straßenabschnitt auf, so dass Handlungserfordernis besteht. Auch tagsüber lägen die Pegel überwiegend im lärmkritischen Bereich (>65 dB(A)), wenn hier die Geschwindigkeit nicht bereits aus anderen Gründen auf 30 km/h beschränkt wäre. Eine Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h entspricht einer Pegelminderung von etwa 2,6 dB(A).

⁵ Eckart, Jochen et al.: ÖPNV im Spannungsfeld zwischen kurzer Beförderungszeit und stadtverträglicher Geschwindigkeit, in: Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung, 2018



Verlustzeiten für den Kfz-Verkehr treten heute bereits von 7.00 bis 17.00 Uhr auf. Sie betreffen abends und nachts jedoch deutlich weniger Kraftfahrer, so dass die Verlustzeiten nicht gegen eine Ausweitung von Tempo 30 auf die Abend- und Nachtstunden sprechen. Zudem hat der Schutz der Nachtruhe einen höheren Stellenwert gegenüber dem Tageswert. Die bestehende Tempo 30-Regelung führt deshalb dazu, dass keine alternativen, milderen Mittel eingesetzt werden können.

Bezüglich der Verdrängung des Kfz-Verkehrs auf andere Straßen bzw. einer Schwächung der Bündelungsfunktion ergibt sich die Bewertung aus dem Netzzusammenhang. Innerhalb des Stadtteils gibt es keine durchgängige Parallelverbindung zur Elsässer Straße, auf die Kfz-Verkehre durch die Tempo-30-Beschränkung verdrängt werden könnten. Zudem sind die Wohngebiete flankierend als Tempo 30-Zonen ausgewiesen.

Lediglich auf dem südlichen Abschnitt gäbe es mit der Verbindung Falkenberger Straße/ Ensisheimer Straße partiell eine Umfahrungsmöglichkeit, die aber überwiegend Teil einer Tempo-30-Zone ist. Verlagerungen wegen der Tempo 30-Beschränkung tagsüber wurden hier nicht festgestellt und sind deshalb auch in den Nachtstunden nicht zu erwarten.

Außerhalb des Stadtteils kommen die jeweils in ca. 970 m Entfernung parallel verlaufende Sundgauallee und Suwonallee für Verkehrsverlagerungen in Frage. Aufgrund der Herabstufung der östlichen Sundgauallee in Zusammenhang mit dem Baugebiet Kleineschholz bringt ein Ausweichen auf die Sundgauallee für die Verkehrsteilnehmer keine Vorteile und ist deshalb nicht zu erwarten. Ausweichreaktionen auf die Weststrandstraße und weiter über die B 31a im Süden oder die Suwonallee im Norden sind ebenfalls nicht zu erwarten, wären aber auch hinsichtlich der Verträglichkeit unproblematisch.

Die berechneten Verlustzeiten für den ÖPNV treten heute bereits von 7.00 bis 17.00 Uhr auf. In den Abendstunden kann der Fahrplan wegen des geringen Kfz-Verkehrsaufkommens und der geringeren Anzahl an Fahrgästen besser aufgefangen werden als tagsüber.

Für die belasteten Gebäude kann nachts durch eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h eine Entlastung von etwa 2,6 dB(A) erzielt werden, so dass kein Gebäude mehr von sehr hohen Pegeln über 60 dB(A) belastet ist. Damit kann die Gesundheitsgefährdung der Betroffenen deutlich gesenkt werden.

Alle auf die Elsässer Straße zutreffenden Kriterien kommen zu einem positiven Ergebnis für die Ausweitung der bestehenden Tempo 30-Anordnung auf die Abend- und Nachtstunden.

Die Prüfung kommt deshalb zu dem Ergebnis:

- **Die Einzelfallprüfung hat auf der Elsässer Straße zwischen Berliner Allee und Paduaallee für ein Kriterium (Lärmbelastung) Handlungserfordernis zur Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ergeben. Es gibt keine Kriterien, die das Handlungserfordernis aufwiegen. Die Anordnung einer Ausweitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auf die Abend- und Nachtstunden, also eine Ganztagsausweisung, ist deshalb als angemessen zu bewerten. Sie wird als Lärminderungsmaßnahme im Lärmaktionsplan festgelegt.**

9.4.2.2 B 3 Schnewlinstraße (B 31a bis Busbahnhof)

Kurzbeschreibung der Belastungsachse

Der Untersuchungsabschnitt der Schnewlinstraße liegt zwischen Wilhelmstraße und Faulerstraße. Er ist 240 m lang und weist eine DTV von 11.100 bis 15.200 Kfz auf.

Da die Schnewlinstraße den Busbahnhof anbindet, haben Linienbusse einen hohen Anteil am Kfz-Verkehr. Hier verkehrt die Stadtbuslinie 11 im 15 Minuten-Takt, daneben mit deutlich geringerer Fahrtenzahl die Linie 37, die Nachtbuslinien N40 und N41 sowie zahlreiche Regional- und Fernbuslinien.

Auf dem Abschnitt gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.

Die Einzelfallprüfung dient der Frage, ob eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ganztags, ggf. nur nachts, eine sinnvolle und angemessene Lärminderungsmaßnahme darstellt und zulässig ist.



Kartenausschnitt:
B 3 Schnewlinstraße (B 31a bis Busbahnhof)

Fassadenpegel L_{Tag}

≥ 65 dB (A)

≥ 70 dB (A)



Kartenausschnitt:
B 3 Schnewlinstraße (B 31a bis Busbahnhof)

Fassadenpegel L_{Nacht}

≥ 55 dB (A)

≥ 60 dB (A)



Abwägung der Einzelkriterien

Tab. 9.3: Bewertungstabelle B 3 Schnewlinstraße (B 31a bis Busbahnhof)

Kriterium Erläuterung	Sachlage	Bewertung Anordnungsfähigkeit
Bewertungskriterien zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nach StVO		
<p>Lärmbelastung (§ 45 StVO/ 16. BImSchV) Prüfpflicht (Anspruch auf eine ermessensfehlerfreie Entscheidung) bei Überschreitung der Grenzwerte nach 16. BImSchV: Krankenhäusern, Schulen, Kur- und Altenheimen 57/47 dB(A) tags/ nachts, allgemeine Wohngebiete 59/49 dB(A) Tag/ Nacht, Kern-, Dorf- und Mischgebiete 64/54 dB(A) Tag/ Nacht, bei Pegeln >67/57 dB(A) Tag/ Nacht verdichtet sich gemäß Kooperationserlass das Ermessen der Behörden zur Handlungspflicht.</p>	<p>Gemäß Lärmkartierung nach RLS-19 tags:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maximaler Fassadenpegel L_{Tag} 72 dB(A) • Überschreitung Pegel ≥70 dB(A) L_{Tag} an 4 Wohngebäuden (120 betroffene Personen) • Überschreitung Pegel ≥67-<70 dB(A) L_{Tag} an 1 Wohngebäude (6 betroffene Personen) • Überschreitung Pegel ≥65-<67 dB(A) L_{Tag} an keinem Wohngebäude (keine betroffenen Personen) • Überschreitung Pegel ≥60-<65 dB(A) L_{Tag} an 5 Wohngebäuden (57 betroffene Personen) <p>Gemäß Lärmkartierung nach RLS-19 nachts:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maximaler Fassadenpegel L_{Nacht} 65 dB(A) • Überschreitung Pegel ≥60 dB(A) L_{Nacht} an 5 Wohngebäuden (126 betroffene Personen) • Überschreitung Pegel ≥57-<60 dB(A) L_{Nacht} an keinem Wohngebäude (keine betroffenen Personen) • Überschreitung Pegel ≥55-<57 dB(A) L_{Nacht} an 1 Wohngebäude (9 betroffene Personen) • Überschreitung Pegel ≥50-<55 dB(A) L_{Nacht} an 10 Wohngebäuden (70 betroffene Personen) <p>Es besteht Handlungserfordernis zur Lärminderung.</p>	<p style="text-align: center;">++</p> <p style="text-align: center;">++</p>
<p>Empfindliche Nutzungen (§ 45 StVO) Kindergärten, -tagesstätten, -krippen, -horte, allgemeinbildende Schulen, Förderschulen für geistig oder körperlich behinderte Menschen, Alten- und Pflegeheime oder Krankenhäuser.</p>	<p>Pflegeheim (Atrium Residenz – Charleston Wohn- und Pflegezentrum).</p>	<p style="text-align: center;">+</p>
<p>Beeinträchtigung der Verkehrsfunktion und Belange des fließenden Verkehrs Überwiegt die gesamtstädtische oder gemeindeübergreifende Verbindungsfunktion? Steht die Maßnahme der Verkehrsfunktion entgegen? In welchem Umfang kommt es zur Verlängerung der Fahrtzeit auf dem Streckenabschnitt?</p>	<p>Die Schnewlinstraße ist Teil des Straßenrings um die Innenstadt. Diesem kommt eine wichtige Verbindungs- und Verteilerfunktion für den innerstädtischen Kfz-Verkehr zu. Diese verkehrlichen Funktionen werden durch eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit nicht beeinträchtigt; die Funktionen der Innenstadterschließung sowie der Bündelung und Verteilung der innenstadtbezogenen Kfz-Verkehre wird die Straße auch mit verringerter Höchstgeschwindigkeit uneingeschränkt wahrnehmen können. Gerade aufgrund der Lage am Rand der Innenstadt kann nicht der Anspruch bestehen, den Kfz-Verkehr mit hoher Geschwindigkeit und weitgehend uneingeschränkt abzuwickeln, weil es hier naturgemäß viele andere zu berücksichtigende</p>	<p style="text-align: center;">=</p>



Kriterium Erläuterung	Sachlage	Bewertung Anordnungsfähigkeit
	Belange gibt wie zahlreiche Querungen für den Fußverkehr und den Radverkehr, vielfältige gewerbliche Nutzungen (mit starker Kundenfrequenz) sowie hohen Fuß- und Radverkehrsmengen im Längsverkehr (Aspekt Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit). Die Beschränkung auf 30 km/h auf 240 m ergibt gegenüber 50 km/h eine Fahrzeitverlängerung von 12 s.	
Prüfung milderer und alternativer Mittel zur Zielerreichung Technisch mögliche vor allem aber finanziell tragbare bauliche/ andere Maßnahmen.	Ein Umbau des Straßenabschnitts (z. B. Reduzierung der Fahrstreifen) scheidet aufgrund der Verkehrsfunktion aus. Die Straße ist baulich intakt, so dass auf absehbare Zeit keine Erneuerung der Deckschicht vorgenommen werden muss. Es gibt deshalb keine milderen oder alternative Mittel zur Zielerreichung.	+
Verdrängung des Kfz-Verkehrs auf andere Straßen, Bündelungsfunktion wird geschwächt Einschätzung des Verdrängungspotenzials, ggf. Hinweis auf unterstützende Maßnahmen.	Durch die Lage der Schnewlinstraße im Netz zwischen Bahnstrecke und verkehrsberuhigter Innenstadt, aber auch durch die Kürze des Abschnitts sind keine Verdrängungseffekte zu erwarten, da keine sinnhaften Alternativen bestehen.	+
Ergänzende Beurteilungskriterien		
Lichtsignalanlagen: Anpassungsbedarf, Koordinierung "Grüne Welle", ÖPNV-Beschleunigung Einschätzung Umstellungsaufwand, bei Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung sind bei Veränderungen Zweckbindungsfristen zu beachten.	Auf dem Abschnitt gibt es zwei LSA-Anlagen jeweils an den Köpfen des Abschnitts (B 31a, ZOB/Wilhelmstraße). Ob die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit eine Anpassung der LSA-Koordinierung erfordert, ist im Zuge der Umsetzung zu prüfen.	=
Auswirkungen auf den Linienverkehr, Abschätzung der zu erwartenden Verlustzeiten Fahrzeitverlängerung beträgt etwa 20 s/1.000 m bei 30 statt 50 km/h Höchstgeschwindigkeit.	Die Verlustzeit für den Linienverkehr auf 240 m ist mit ca. 5 s. als gering zu bewerten, die hohe Anzahl an Linienbussen durch den Busbahnhof ist allerdings zu beachten.	(-)
Akzeptanzprobleme Ggf. flankierende Maßnahmen zur Einhaltung der V_{zul} .	Aufgrund der Kürze des Abschnitts sind keine Akzeptanzprobleme zu erwarten.	=

Abschließende Bewertung

Durch die Überschreitung des für eine sehr hohe Lärmbelastung stehenden Pegelpaars 70/60 dB(A) tags/ nachts ist die Grenze zur Handlungserfordernis überschritten. Geht man von der mittleren lärmindernden Wirkung einer Tempo 30-Beschränkung von 2,6 dB(A) aus, lägen tags alle Fassadenpegel unter 70 dB(A). Nachts könnten die Pegel teilweise unter 60 dB(A) gesenkt werden.



Alle übrigen untersuchten Kriterien kommen zu einem positiven Ergebnis oder sind als neutral zu bewerten. Im ÖPNV sind zwar viele Linien betroffen, bei Verlustzeit von lediglich 5 s. und angesichts einem mit Handlungserfordernis bewerteten Kriterium erscheinen diese vertretbar.

Die Prüfung kommt deshalb zu dem Ergebnis:

- **Die Einzelfallprüfung hat für die Schnewlinstraße auf dem Abschnitt von der B 31a bis Busbahnhof für ein Kriterium Handlungserfordernis zur Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ganztags ergeben. Es gibt keine Kriterien, die das Handlungserfordernis aufwiegen. Die Maßnahme ist damit als angemessen zu bewerten und wird deshalb als Lärminderungsmaßnahme im Lärmaktionsplan festgelegt.**

9.4.2.3 B 3 Friedrichstraße – Friedrichring (Bismarckallee bis Habsburgerstr.)

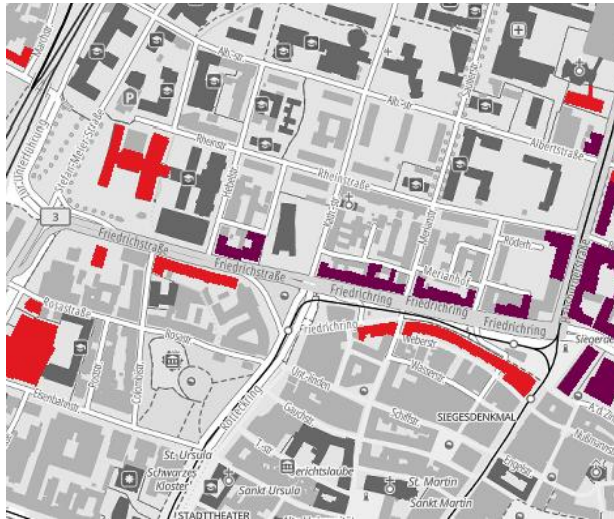
Kurzbeschreibung der Belastungsachse

Der Untersuchungsabschnitt Friedrichstraße – Friedrichring liegt zwischen der Bismarckallee und Habsburgerstraße. Er ist 650 m lang und weist eine DTV von 13.600 Kfz bis 18.400 Kfz auf).

Es verkehrt neben der Stadtbahnlinie, die auf eigenem Bahnkörper in Seitenlage fährt, lediglich die Buslinie 27 auf dem knapp 100 m langen Abschnitt von der Habsburgerstraße bis zur Röderstraße (dort Kopfweende zur Einfahrt in die Bushaltestelle Europaplatz auf der Südseite der Straße). Es sind deshalb auf diesem Straßenzug keine ÖPNV-Belange zu beachten.

Auf dem Abschnitt gilt bereits eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, zeitlich beschränkt auf nachts 22.00 bis 6.00 Uhr.

Die Einzelfallprüfung dient der Frage, ob eine Erweiterung auf eine ganztägige Anordnung eine sinnvolle und angemessene Lärminderungsmaßnahme darstellt und zulässig ist.



Kartenausschnitt:
B 3 Friedrichstraße – Friedrichring
(Bismarckallee bis Habsburgerstraße)

Fassadenpegel L_{Tag}

≥ 65 dB (A)

≥ 70 dB (A)



Abwägung der Einzelkriterien

Tab. 9.4: Bewertungstabelle B 3 Friedrichstraße – Friedrichring (Bismarckallee bis Habsburgerstraße)

Kriterium Erläuterung	Sachlage	Bewertung Anordnungsfähigkeit
Bewertungskriterien zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nach StVO		
<p>Lärmbelastung (§ 45 StVO/ 16. BImSchV) Prüfpflicht (Anspruch auf eine ermessensfehlerfreie Entscheidung) bei Überschreitung der Grenzwerte nach 16. BImSchV: Krankenhäusern, Schulen, Kur- und Altenheimen 57/47 dB(A) tags/ nachts, allgemeine Wohngebiete 59/49 dB(A) Tag/ Nacht, Kern-, Dorf- und Mischgebiete 64/54 dB(A) Tag/ Nacht, bei Pegeln >67/57 dB(A) Tag/ Nacht verdichtet sich gemäß Kooperationserlass das Ermessen der Behörden zur Handlungspflicht.</p>	<p>Gemäß Lärmkartierung nach RLS-19 tags:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maximaler Fassadenpegel L_{Tag} 74 dB(A) • Überschreitung Pegel ≥70 dB(A) L_{Tag} an 18 Wohngebäuden (244 betroffene Personen) • Überschreitung Pegel ≥67-<70 dB(A) L_{Tag} an 14 Wohngebäuden (187 betroffene Personen) • Überschreitung Pegel ≥65-<67 dB(A) L_{Tag} an 5 Wohngebäuden (64 betroffene Personen) • Überschreitung Pegel ≥60-<65 dB(A) L_{Tag} an 5 Wohngebäuden (38 betroffene Personen) <p>Es besteht Handlungserfordernis zur Lärmminde- rung.</p>	<p>++</p>
<p>Empfindliche Nutzungen (§ 45 StVO) Kindergärten, -tagesstätten, -krippen, -horte, allgemeinbildende Schulen, Förderschulen für geistig oder körperlich behinderte Menschen, Alten- und Pflegeheime oder Krankenhäuser.</p>	<p>Außer Wohnen keine weiteren empfindlichen Nutzungen.</p>	<p>+</p>
<p>Beeinträchtigung der Verkehrsfunktion und Belange des fließenden Verkehrs Überwiegt die gesamtstädtische oder gemeindeübergreifende Verbindungsfunktion? Steht die Maßnahme der Verkehrsfunktion entgegen? In welchem Umfang kommt es zur Verlängerung der Fahrtzeit auf dem Streckenabschnitt?</p>	<p>Friedrichstraße und Friedrichring sind Teil des Straßenrings um die Innenstadt. Diesem kommt eine wichtige Verbindungs- und Verteilerfunktion für den innerstädtischen Kfz-Verkehr zu. Diese verkehrliche Funktion wird durch eine Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nicht beeinträchtigt. Die Funktionen der Innenstadterschließung sowie der Bündelung und Verteilung der innenstadtbezogenen Kfz-Verkehre werden die Straßen auch mit verringerter Höchstgeschwindigkeit uneingeschränkt wahrnehmen können. Gerade aufgrund der Lage am Rand der Innenstadt kann nicht der Anspruch bestehen, den Kfz-Verkehr mit hoher Geschwindigkeit und weitgehend uneingeschränkt abzuwickeln, weil es hier naturgemäß viele andere zu berücksichtigende Belange gibt wie zahlreiche Querungen für den Fuß- und Radverkehr, vielfältige gewerbliche Nutzungen (mit starker Kundenfrequenzierung) sowie hohe Fuß- und Radverkehrsmengen im Längsverkehr (Aspekte Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit). Verlustzeiten für den Kfz-Verkehr treten heute bereits nachts von 22.00 bis 6.00 Uhr auf. Die Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf einer Länge von 650 m ergibt gegenüber 50 km/h eine Fahrzeitverlängerung von 31 s.</p>	<p>=</p>



Kriterium Erläuterung	Sachlage	Bewertung Anordnungsfähigkeit
Prüfung milderer und alternativer Mittel zur Zielerreichung Technisch mögliche vor allem aber finanziell tragbare bauliche/ andere Maßnahmen.	Nach der Umgestaltung des Friedrichrings im Zuge des Stadtbahnbaues werden auf absehbare Zeit keine weiteren straßenbaulichen Maßnahmen ergriffen, die zur Geschwindigkeitsdämpfung beitragen können. Eine Umstellung der Tempo 30-Anordnung von nachts auf ganztägig bildet eine technisch mögliche und kostengünstige Maßnahme zur Zielerreichung. Es gibt keine weiteren mildereren oder alternativen Mittel.	+
Verdrängung des Kfz-Verkehrs auf andere Straßen, Bündelungsfunktion wird geschwächt Einschätzung des Verdrängungspotenzials, ggf. Hinweis auf unterstützende Maßnahmen.	Zum Innenstadtring gibt es keine alternative Straßenführung. Soweit es bei großräumigen Verkehrsbeziehungen im Zusammenwirken mit anderen Geschwindigkeitsbeschränkungen (Habsburgerstraße, Stefan-Meier-Straße) zu Verlagerungen auf weiter westlich gelegene Alternativen (z. B. Paduaallee, Granadaallee, Lembergallee usw.) kommt, ist dies, wegen deren geringerer stadträumlicher Sensibilität unproblematisch.	+
Ergänzende Beurteilungskriterien		
Lichtsignalanlagen: Anpassungsbedarf, Koordinierung "Grüne Welle", ÖPNV-Beschleunigung Einschätzung Umstellungsaufwand, bei Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung sind bei Veränderungen Zweckbindungsfristen zu beachten.	Es gibt auf dem Abschnitt sechs LSA-Anlagen. Die Koordinierung der Anlagen muss mit der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h angepasst werden, wie dies bereits heute für die Nachtstunden der Fall ist.	=
Auswirkungen auf den Linienverkehr, Abschätzung der zu erwartenden Verlustzeiten Fahrzeitverlängerung beträgt etwa 20 s/1.000 m bei 30 statt 50 km/h Höchstgeschwindigkeit.	Die Stadtbahn verkehrt auf eigenem Bahnkörper.	X
Akzeptanzprobleme Ggf. flankierende Maßnahmen zur Einhaltung der V_{zul} .	Angesichts der bestehenden Tempo 30-Anordnung nachts sind voraussichtlich auch für die Tagesstunden aufgrund der höheren Verkehrsdichte und mangelnder Alternativen im Straßennetz keine Akzeptanzprobleme zu erwarten.	=

Abschließende Bewertung

Durch die Überschreitung des für eine sehr hohe Lärmbelastung stehenden Pegelpaars 70/60 dB(A) tags besteht Handlungsbedarf. Geht man von einer mittleren lärmindernden Wirkung einer Tempo 30-Beschränkung von 2,6 dB(A) aus, liegen bei Tempo 30 die L_{TAG} -Fassadenpegel immer noch teilweise über 70 dB(A).

Auch die übrigen untersuchten Kriterien kommen im Einzelnen überwiegend zu einer positiven Bewertung einer zeitlichen Ausdehnung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, zu einer neutralen Bewertung oder sind nicht zutreffend.



Die Prüfung kommt deshalb zu dem Ergebnis:

- **Die Einzelfallprüfung hat für den Straßenabschnitt B 3 Friedrichstraße – Friedrichring (Bismarckallee bis Habsburgerstraße) bezüglich der Lärmbelastung auch für ganztags Handlungserfordernis zur Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ergeben. Es gibt keine Kriterien, die das Handlungserfordernis aufwiegen. Die Ausweitung der Tempo 30-Regelung von nachts auf ganztags ist damit als angemessen zu bewerten und wird deshalb als Lärminderungsmaßnahme im Lärmaktionsplan festgelegt.**

9.4.2.4 Leopoldring – Schlossbergring (Habsburgerstraße bis Schwabentorplatz)

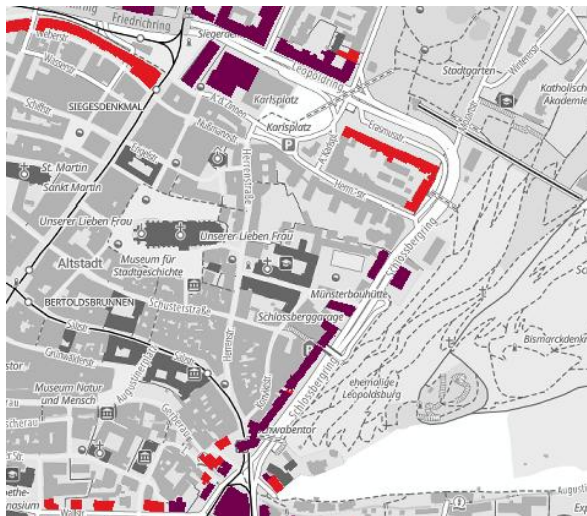
Kurzbeschreibung der Belastungsachse

Der Untersuchungsabschnitt Leopoldring – Schlossbergring liegt zwischen Habsburgerstraße und Schwabentorplatz. Er ist 940 m lang und weist eine DTV von 20.700 bis 26.900 Kfz auf.

Der Straßenabschnitt wird nicht vom ÖPNV befahren.

Auf dem gesamten Abschnitt gilt bereits eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, zeitlich beschränkt auf nachts 22.00 bis 6.00 Uhr.

Die Einzelfallprüfung dient der Frage, ob eine Erweiterung auf eine ganztägige Anordnung eine sinnvolle und angemessene Lärminderungsmaßnahme darstellt und zulässig ist.



Kartenausschnitt:
Leopoldring – Schlossbergring
(Habsburgerstraße bis Schwabentorplatz)

Fassadenpegel L_{Tag}

≥ 65 dB (A)

≥ 70 dB (A)



Abwägung der Einzelkriterien

Tab. 9.5: Bewertungstabelle Leopoldring – Schlossbergring (Habsburgerstraße bis Schwabentorplatz)

Kriterium Erläuterung	Sachlage	Bewertung Anordnungsfähigkeit
Bewertungskriterien zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nach StVO		
Lärmbelastung (§ 45 StVO/ 16. BImSchV) Prüfpflicht (Anspruch auf eine ermessensfehlerfreie Entscheidung) bei Überschreitung der Grenzwerte nach 16. BImSchV: Krankenhäusern, Schulen, Kur- und Altenheimen 57/47 dB(A) tags/ nachts, allgemeine Wohngebiete 59/49 dB(A) Tag/ Nacht, Kern-, Dorf- und Mischgebiete 64/54 dB(A) Tag/ Nacht, bei Pegeln >67/57 dB(A) Tag/ Nacht verdichtet sich gemäß Kooperationserlass das Ermessen der Behörden zur Handlungspflicht.	Gemäß Lärmkartierung nach RLS-19 tags: <ul style="list-style-type: none"> • Maximaler Fassadenpegel L_{Tag} 75 dB(A) • Überschreitung Pegel ≥70 dB(A) L_{Tag} an 33 Wohngebäuden (336 betroffene Personen) • Überschreitung Pegel ≥67-<70 dB(A) L_{Tag} an 5 Wohngebäuden (86 betroffene Personen) • Überschreitung Pegel ≥65-<67 dB(A) L_{Tag} an 5 Wohngebäuden (38 betroffene Personen) • Überschreitung Pegel ≥60-<65 dB(A) L_{Tag} an 3 Wohngebäuden (40 betroffene Personen) Es besteht Handlungserfordernis zur Lärmminde- rung.	++
Empfindliche Nutzungen (§ 45 StVO) Kindergärten, -tagesstätten, -krippen, -horte, allgemeinbildende Schulen, För- derschulen für geistig oder körperlich be- hinderte Menschen, Alten- und Pflege- heime oder Krankenhäuser.	Auf dem Straßenabschnitt befindet sich keine emp- findliche Gebäudenutzung gemäß § 45 StVO.	X
Beeinträchtigung der Verkehrsfunktion und Belange des fließenden Verkehrs Überwiegt die gesamtstädtische oder ge- meindeübergreifende Verbindungsfunk- tion? Steht die Maßnahme der Verkehrs- funktion entgegen? In welchem Umfang kommt es zur Verlän- gerung der Fahrtzeit auf dem Streckenab- schnitt?	Leopoldring und Schlossbergring sind Teil des Straßenrings um die Innenstadt. Diesem kommt eine wichtige Verbindungs- und Verteilerfunktion für den innerstädtischen Kfz-Verkehr zu. Diese ver- kehrlichen Funktionen werden durch eine Herab- setzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nicht beeinträchtigt. Die Funktionen der Innenstadt- erschließung sowie der Bündelung und Verteilung der innenstadtbezogenen Kfz-Verkehre werden die Straßen auch mit verringerter Höchstgeschwin- digkeit uneingeschränkt wahrnehmen können. Verlustzeiten für den Kfz-Verkehr treten heute be- reits von 22.00 bis 6.00 Uhr auf. Die Beschränkung auf 30 km/h bedeutet gegenüber 50 km/h bei einer Länge von 940 m eine Fahrzeitverlängerung von 45 s.	=
Prüfung milderer und alternativer Mittel zur Zielerreichung Technisch mögliche vor allem aber finan- ziell tragbare bauliche/ andere Maßnah- men.	Aktuelle Planungen für den Schlossbergring und Leopoldring sehen eine Neuaufteilung des Stra- ßenraums mit breiteren Radfahrstreifen und schmaleren Flächen für den Kfz-Verkehr vor bei weitgehend gleichbleibender Kfz-Verkehrsmenge. Die damit einhergehende leichte Vergrößerung des Abstands zwischen den Kfz-Fahrstreifen (= Lärm- quelle) und der Bebauung wird nicht ausreichen (max. -1 dB(A), um die Fassadenpegel unter 70 dB(A) tagsüber zu senken. Eine Erweiterung der Tempo 30-Anordnung von	+



Kriterium Erläuterung	Sachlage	Bewertung Anordnungsfähigkeit
	nachts auf ganztägig bildet eine technisch mögliche und kostengünstige Maßnahme zur Zielerreichung. Es gibt keine weiteren milderen oder alternativen Mittel zur Zielerreichung.	
Verdrängung des Kfz-Verkehrs auf andere Straßen, Bündelungsfunktion wird geschwächt Einschätzung des Verdrängungspotenzials, ggf. Hinweis auf unterstützende Maßnahmen.	Von 22-6 Uhr gilt bereits eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Zum Innenstadtring gibt es keine alternative Straßenführung. Soweit es bei geräumigen Verkehrsbeziehungen im Zusammenwirken mit anderen Geschwindigkeitsbeschränkungen (Habsburgerstraße, Schwabentorring, Greiffeneggring) zu Verlagerungen auf weiter westlich gelegene Alternativen (z. B. Paduaallee, Granadaallee, Lembergallee usw.) kommt, ist dies wegen deren geringerer stadträumlicher Sensibilität unproblematisch.	+
Ergänzende Beurteilungskriterien		
Lichtsignalanlagen: Anpassungsbedarf, Koordinierung "Grüne Welle", ÖPNV-Beschleunigung Einschätzung Umstellungsaufwand, bei Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung sind bei Veränderungen Zweckbindungsfristen zu beachten.	Es gibt auf dem Abschnitt fünf LSA-Anlagen: Knoten Habsburger Straße, Karlstraße, Jacob-Burckardt-Straße, Mozartstraße und Schwabentorplatz. Die Koordinierung der Anlagen muss mit der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h angepasst werden, wie dies bereits heute für die Nachtstunden der Fall ist.	=
Auswirkungen auf den Linienverkehr, Abschätzung der zu erwartenden Verlustzeiten Fahrzeitverlängerung beträgt etwa 20 s/1.000 m bei 30 statt 50 km/h Höchstgeschwindigkeit.	Es gibt keinen Linienverkehr.	X
Akzeptanzprobleme Ggf. flankierende Maßnahmen zur Einhaltung der V_{zul} .	Angehts der bestehenden Tempo 30-Anordnung nachts sind voraussichtlich auch für die Tagesstunden keine Akzeptanzprobleme zu erwarten.	=

Abschließende Bewertung

Bei Pegeln tags deutlich über 70 dB(A) und bis zu 75 dB(A) besteht Handlungserfordernis. In den Tagesstunden erreichen die Fassadenpegel bis zu 75 dB(A) L_{Tag} . Geht man von einer lärm-mindernden Wirkung einer Tempo 30-Beschränkung von ca. 2,6 dB(A) aus, liegen die L_{Tag} -Fassadenpegel weiterhin noch bei bis zu 73 dB(A).

Es gibt zudem keine Kriterien, die gegen die Anordnung von Tempo 30 sprechen, auch deshalb, weil der Straßenabschnitt nicht vom ÖPNV befahren wird. Der Umorganisation des Straßenraums kann mit -1 dB(A) die Lärminderung unterstützen.

Die Prüfung kommt deshalb zu dem Ergebnis:



- Die Einzelfallprüfung hat für den Straßenabschnitt Leopoldring – Schlossberg-ring (Habsburgerstraße bis Schwabentorplatz) bezüglich der Lärmbelastung auch für ganztags Handlungserfordernis zur Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ergeben. Es gibt keine Kriterien, die das Handlungserfordernis aufwiegen. Die Ausweitung der Tempo 30-Regelung von nachts auf ganztags ist damit als angemessen zu bewerten und wird deshalb als Lärminderungsmaßnahme im Lärmaktionsplan festgelegt.

9.4.2.5 Schwabentorring (Schwabentorplatz bis B 31 Leo-Wohleb-Straße)

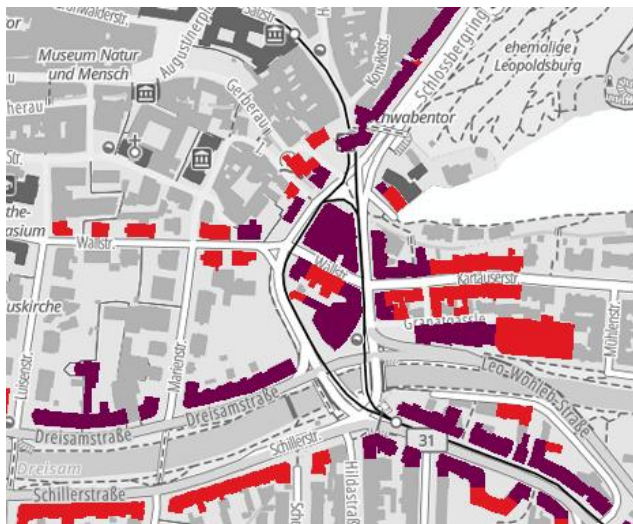
Kurzbeschreibung der Belastungsachse

Der zu untersuchende Streckenabschnitt ist 140 m lang und weist eine DTV von 13.300 Kfz auf.

In Richtung Norden verkehrt die Stadtbahnlinie 1 auf eigenem Bahnkörper auf der westlichen Seite zwischen Fahrbahn und Gehweg. ÖPNV-Belange sind somit von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen nicht berührt.

Auf dem gesamten Abschnitt des Schwabentorring von der B 31 Leo-Wohleb-Straße bis zum Schwabentorplatz gilt bereits eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, zeitlich beschränkt auf nachts 22.00 bis 6.00 Uhr.

Die Einzelfallprüfung dient der Frage, ob eine zeitliche Erweiterung der Anordnung auf eine ganztägige Anordnung eine sinnvolle und angemessene Lärminderungsmaßnahme darstellt und zulässig ist.



Kartenausschnitt:
Schwabentorring
(Schwabentorplatz bis B 31 Leo-Wohleb-Straße)

Fassadenpegel L_{Tag}

≥ 65 dB (A)

≥ 70 dB (A)



Abwägung der Einzelkriterien

Tab. 9.6: Bewertungstabelle Schwabentorring (Schwabentorplatz bis B 31 Leo-Wohleb-Straße)

Kriterium Erläuterung	Sachlage	Bewertung Anord- nungsfähig- keit
Bewertungskriterien zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nach StVO		
<p>Lärmbelastung (§ 45 StVO/ 16. BImSchV) Prüfpflicht (Anspruch auf eine ermessensfehlerfreie Entscheidung) bei Überschreitung der Grenzwerte nach 16. BImSchV: Krankenhäusern, Schulen, Kur- und Altenheimen 57/47 dB(A) tags/ nachts, allgemeine Wohngebiete 59/49 dB(A) Tag/ Nacht, Kern-, Dorf- und Mischgebiete 64/54 dB(A) Tag/ Nacht, bei Pegeln >67/57 dB(A) Tag/ Nacht verdichtet sich gemäß Kooperationserlass das Ermessen der Behörden zur Handlungspflicht.</p>	<p>Gemäß Lärmkartierung nach RLS-19 tags:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maximaler Fassadenpegel L_{Tag} 74 dB(A) • Überschreitung Pegel ≥70 dB(A) L_{Tag} an 10 Wohngebäuden (115 betroffene Personen) • Überschreitung Pegel ≥67-<70 dB(A) L_{Tag} an 2 Wohngebäuden (15 betroffene Personen) • Überschreitung Pegel ≥65-<67 dB(A) L_{Tag} an 2 Wohngebäuden (16 betroffene Personen) • Überschreitung Pegel ≥60-<65 dB(A) L_{Tag} an keinem Wohngebäude (keine betroffenen Personen) <p>Es besteht Handlungserfordernis zur Lärminderung.</p>	<p>++</p>
<p>Empfindliche Nutzungen (§ 45 StVO) Kindergärten, -tagesstätten, -krippen, -horte, allgemeinbildende Schulen, Förderschulen für geistig oder körperlich behinderte Menschen, Alten- und Pflegeheime oder Krankenhäuser.</p>	<p>Auf dem Straßenabschnitt befindet sich keine empfindliche Gebäudenutzung gemäß § 45 StVO.</p>	<p>X</p>
<p>Beeinträchtigung der Verkehrsfunktion und Belange des fließenden Verkehrs Überwiegt die gesamtstädtische oder gemeindeübergreifende Verbindungsfunktion? Steht die Maßnahme der Verkehrsfunktion entgegen? In welchem Umfang kommt es zur Verlängerung der Fahrtzeit auf dem Streckenabschnitt?</p>	<p>Der Schwabentorring ist Teil des Straßenrings um die Innenstadt. Diesem kommt eine wichtige Verbindungs- und Verteilerfunktion für den innerstädtischen Kfz-Verkehr zu. Diese verkehrlichen Funktionen werden durch eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit nicht beeinträchtigt. Die Funktion der Innenstadterschließung sowie der Bündelung und Verteilung des innenstadtbezogenen Kfz-Verkehrs werden die Straßen auch mit verringerter Höchstgeschwindigkeit uneingeschränkt wahrnehmen können. Verlustzeiten für den Kfz-Verkehr treten heute bereits von 22.00 bis 6.00 Uhr auf. Bei einer Untersuchungslänge von 140 m mit drei signalgeregelten Knotenpunkten sind die sich zusätzlich ergebenden Verlustzeiten von 7 s. vernachlässigbar.</p>	<p>=</p>
<p>Prüfung milderer und alternativer Mittel zur Zielerreichung Technisch mögliche vor allem aber finanziell tragbare bauliche/ andere Maßnahmen.</p>	<p>Ein Umbau des Straßenabschnitts scheidet aufgrund der Verkehrsfunktion aus. Die Straße ist baulich intakt, so dass auf absehbare Zeit keine Erneuerung der Deckschicht vorgenommen werden muss. Es gibt deshalb keine mildereren oder alternative Mittel zur Zielerreichung als die Erweiterung der Tempo 30-Anordnung von nachts auf ganztags.</p>	<p>+</p>

Kriterium Erläuterung	Sachlage	Bewertung Anord- nungsfähig- keit
Verdrängung des Kfz-Verkehrs auf andere Straßen, Bündelungsfunktion wird geschwächt Einschätzung des Verdrängungspotenzials, ggf. Hinweis auf unterstützende Maßnahmen.	Von 22-6 Uhr gilt bereits eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Zum Innenstadtring gibt es keine alternative Straßenführung. Angesichts der bereits bestehenden nächtlichen Tempo 30-Regelung und der Kürze des Straßenabschnitts ist nicht davon auszugehen, dass eine ganztägige Ausweitung dieser Regelung Verdrängungseffekte erzeugt.	=
Ergänzende Beurteilungskriterien		
Lichtsignalanlagen: Anpassungsbedarf, Koordinierung "Grüne Welle", ÖPNV-Beschleunigung Einschätzung Umstellungsaufwand, bei Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung sind bei Veränderungen Zweckbindungsfristen zu beachten.	Es gibt auf dem kurzen Abschnitt drei LSA-Anlagen: Knoten Schwabentorplatz, Kartäuserstraße und Leo-Wohleb-Straße, deren Signalisierung gemeinsam mit den Anlagen am Greiffenegring eng aufeinander abgestimmt sind. Die Koordinierung der Anlagen muss mit der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit angepasst werden, wie dies bereits heute für die Nachtstunden der Fall ist.	=
Auswirkungen auf den Linienverkehr, Abschätzung der zu erwartenden Verlustzeiten Fahrzeitverlängerung beträgt etwa 20 s/1.000 m bei 30 statt 50 km/h Höchstgeschwindigkeit.	Der ÖPNV (Stadtbahn auf eigenem Bahnkörper) ist von straßenverkehrsrechtlichen Regelungen nicht tangiert.	X
Akzeptanzprobleme Ggf. flankierende Maßnahmen zur Einhaltung der V_{zul} .	Angesichts der bestehenden Tempo 30-Anordnungen und der Kürze des Untersuchungsabschnitts sind keine Akzeptanzprobleme zu erwarten.	=

Abschließende Bewertung

Bei Pegeln tags deutlich über 70 dB(A), in der Spitze bei 74 dB(A) besteht Handlungserfordernis. Die tatsächlichen Pegel liegen mutmaßlich etwas niedriger, weil die Verkehrssituation i.d.R. ein Fahren mit 50 km/h nicht zulässt. Geht man dennoch rechnerisch von einer lärmindernden Wirkung einer Tempo 30-Beschränkung von ca. 2,6 dB(A) aus, ergeben sich auch bei Tempo 30 noch L_{Tag} -Fassadenpegel über 70 dB(A) (punktuell bis zu 72 dB(A)). Dennoch (bzw. gerade deshalb) bedeutet eine Reduzierung um ca. 2,6 dB(A) eine erhebliche Verringerung der Lärmbelastung.

Alle untersuchten Kriterien kommen im Einzelnen zu einer positiven Bewertung einer zeitlichen Ausdehnung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, zu einer neutralen Bewertung oder sind nicht zutreffend. Es gibt somit keine Kriterien, die gegen die Anordnung von Tempo 30 sprechen.

Die Prüfung kommt deshalb zu dem Ergebnis:

- **Die Einzelfallprüfung hat für den Straßenabschnitt Schwabentorring (B 31 Leo-Wohleb-Straße bis Schwabentorplatz) bezüglich der Lärmbelastung auch für ganztags Handlungserfordernis zur Anordnung einer zulässigen Höchst-**



geschwindigkeit von 30 km/h ergeben. Es gibt keine Kriterien, die das Handlungserfordernis aufwiegen. Die Ausweitung der Tempo 30-Regelung von nachts auf ganztags ist damit als angemessen zu bewerten und wird deshalb als Lärminderungsmaßnahme im Lärmaktionsplan festgelegt.

9.4.2.6 Greiffeneggring (Schwabentorplatz bis Wallstraße)

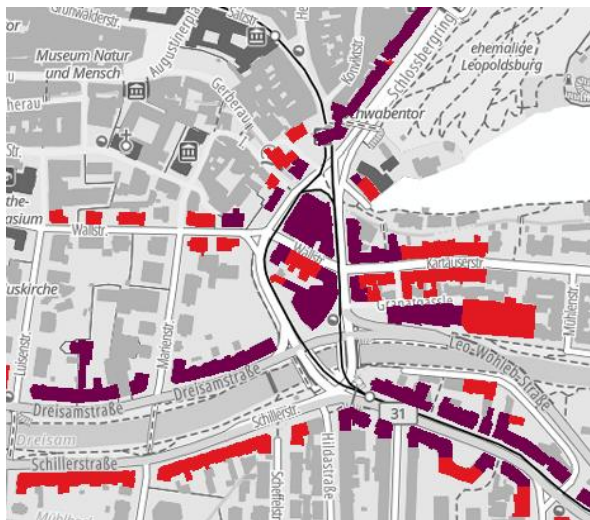
Kurzbeschreibung der Belastungsachse

Der Untersuchungsabschnitt des Greiffeneggrings liegt zwischen dem Schwabentorplatz und der B 31 Dreisamstraße. Er ist ca. 200 m lang und weist eine DTV von 11.200 bis 14.600 Kfz auf.

Auf dem Streckenabschnitt verkehrt in Richtung Süden die Stadtbahnlinie 1 auf eigenem Bahnkörper zwischen Fahrbahn und Gehweg. ÖPNV-Belange sind somit von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen nicht tangiert.

Auf dem Abschnitt des Greiffeneggrings vom Schwabentorplatz bis Wallstraße gilt bereits eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, zeitlich beschränkt auf nachts 22.00 bis 6.00 Uhr (aus Lärmschutzgründen). Auf dem Abschnitt von der Wallstraße bis zur Dreisamstraße gilt seit der Neuordnung der Radverkehrsführung und Rechtsabbiegeverkehr ganztags eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h aus Verkehrssicherheitsgründen.

Die Einzelfallprüfung dient der Frage, ob eine Erweiterung der bestehenden nächtlichen Tempo 30-Regelung auf ganztags auf dem Abschnitt Schwabentorplatz – Wallstraße eine sinnvolle und angemessene Lärminderungsmaßnahme darstellt und zulässig ist. Der zu untersuchende Teilabschnitt bezüglich einer Erweiterung der Tempo 30-Regelung hat eine Länge von ca. 75 m.



Kartenausschnitt:
Greiffeneggring
(Schwabentorplatz bis Wallstraße)

Fassadenpegel L_{Tag}

≥ 65 dB (A)

≥ 70 dB (A)



Abwägung der Einzelkriterien

Tab. 9.7: Bewertungstabelle Greiffeneggring (Schwabentorplatz bis Wallstraße)

Kriterium Erläuterung	Sachlage	Bewertung Anordnungsfähigkeit
Bewertungskriterien zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nach StVO		
Lärmbelastung (§ 45 StVO/ 16. BImSchV) Prüfpflicht (Anspruch auf eine ermessensfehlerfreie Entscheidung) bei Überschreitung der Grenzwerte nach 16. BImSchV: Krankenhäusern, Schulen, Kur- und Altenheimen 57/47 dB(A) tags/ nachts, allgemeine Wohngebiete 59/49 dB(A) Tag/ Nacht, Kern-, Dorf- und Mischgebiete 64/54 dB(A) Tag/ Nacht, bei Pegeln >67/57 dB(A) Tag/ Nacht verdichtet sich gemäß Kooperationserlass das Ermessen der Behörden zur Handlungspflicht.	Gemäß Lärmkartierung nach RLS-19 tags: <ul style="list-style-type: none"> • Maximaler Fassadenpegel L_{Tag} 73 dB(A) • Überschreitung Pegel ≥70 dB(A) L_{Tag} an 4 Wohngebäuden (125 betroffene Personen) • Überschreitung Pegel ≥67-<70 dB(A) L_{Tag} an 2 Wohngebäuden (15 betroffene Personen) • Überschreitung Pegel ≥65-<67 dB(A) L_{Tag} an 3 Wohngebäuden (27 betroffene Personen) • Überschreitung Pegel ≥60-<65 dB(A) L_{Tag} an 4 Wohngebäuden (29 betroffene Personen) Es besteht ein Handlungserfordernis zur Lärmmin-derung.	++
Empfindliche Nutzungen (§ 45 StVO) Kindergärten, -tagesstätten, -krippen, -horte, allgemeinbildende Schulen, Förderschulen für geistig oder körperlich behinderte Menschen, Alten- und Pflegeheime oder Krankenhäuser.	Auf dem Straßenabschnitt befindet sich keine empfindliche Gebäudenutzung gemäß § 45 StVO.	X
Beeinträchtigung der Verkehrsfunktion und Belange des fließenden Verkehrs Überwiegt die gesamtstädtische oder gemeindeübergreifende Verbindungsfunktion? Steht die Maßnahme der Verkehrsfunktion entgegen? In welchem Umfang kommt es zur Verlängerung der Fahrtzeit auf dem Streckenabschnitt?	Der Greiffeneggring ist Teil des Straßenrings um die Innenstadt. Diesem kommt eine wichtige Verbindungs- und Verteilerfunktion für den innerstädtischen Kfz-Verkehr zu. Diese verkehrliche Funktion wird durch eine Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nicht beeinträchtigt. Die Funktion der Innenstadterschließung sowie der Bündelung und Verteilung der innenstadtbezogenen Kfz-Verkehre werden die Straßen auch mit verringerter Höchstgeschwindigkeit uneingeschränkt wahrnehmen können. Verlustzeiten für den Kfz-Verkehr treten heute bereits von 22.00 bis 6.00 Uhr auf dem gesamten Abschnitt und ganztätig auf dem südlichen Abschnitt auf. Bei einer Untersuchungs-länge von 75 m mit drei signalgeregelten Knotenpunkten sind die sich zusätzlich ergebenden Verlustzeiten von 4 s. vernachlässigbar.	=
Prüfung milderer und alternativer Mittel zur Zielerreichung Technisch mögliche vor allem aber finanziell tragbare bauliche/ andere Maßnahmen.	Eine Erweiterung der Tempo 30-Anordnung von nachts auf ganztätig bildet eine technisch mögliche und kostengünstige Maßnahme zur Zielerreichung – nicht zuletzt wegen der Kürze des zusätzlichen Abschnitts (75 m) und der Fortführung der bereits bestehenden ganztägigen Anordnung südlich dieses Abschnitts. Es gibt keine weiteren mildereren oder alternativen Mittel zur Zielerreichung.	+

Kriterium Erläuterung	Sachlage	Bewertung Anordnungsfähigkeit
Verdrängung des Kfz-Verkehrs auf andere Straßen, Bündelungsfunktion wird geschwächt Einschätzung des Verdrängungspotenzials, ggf. Hinweis auf unterstützende Maßnahmen.	Da bei einer Abschnittslänge von 200 m bereits auf 125 m ganztags eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ausgewiesen ist, ist davon auszugehen, dass eine ganztägige Ausweitung dieser Regelung um 75 m keine Verdrängungseffekte erzeugt.	=
Ergänzende Beurteilungskriterien		
Lichtsignalanlagen: Anpassungsbedarf, Koordinierung "Grüne Welle", ÖPNV-Beschleunigung Einschätzung Umstellungsaufwand, bei Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung sind bei Veränderungen Zweckbindungsfristen zu beachten.	Es gibt auf dem kurzen Abschnitt drei LSA-Anlagen: Knoten Schwabentorplatz, Wallstraße und Dreisamstraße, deren Signalisierung mit den Anlagen am Schwabentorring eng aufeinander abgestimmt ist. Die Koordinierung der Anlagen muss mit der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit angepasst werden, wie dies bereits heute für die Nachtstunden der Fall ist.	=
Auswirkungen auf den Linienverkehr, Abschätzung der zu erwartenden Verlustzeiten Fahrzeitverlängerung beträgt etwa 20 s/1.000 m bei 30 statt 50 km/h Höchstgeschwindigkeit.	Der ÖPNV (Stadtbahn auf eigenem Bahnkörper) ist von straßenverkehrsrechtlichen Regelungen nicht tangiert.	X
Akzeptanzprobleme Ggf. flankierende Maßnahmen zur Einhaltung der V_{zul} .	Angesichts der bestehenden Tempo 30-Anordnungen und der Kürze des Untersuchungsabschnitts sind keine Akzeptanzprobleme zu erwarten.	=

Abschließende Bewertung

Bei Pegeln tags deutlich über 70 dB(A) und bis zu 74 dB(A) besteht Handlungserfordernis. Mit der nördlich der Wallstraße geltenden zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h in den Tagesstunden liegen die Fassadenpegel des L_{Tag} bei sehr hohen Pegeln von bis zu 73 dB(A). Geht man von einer mittleren lärmindernden Wirkung einer Tempo 30-Beschränkung von 2,6 dB(A) aus, liegen bei Tempo 30 die L_{Tag} -Fassadenpegel immer noch bei bis zu 71 dB(A).

Es gibt keine Kriterien, die gegen die Anordnung von Tempo 30 sprechen. Die Ursache liegt vor allem darin, dass der Prüfgegenstand sich nur auf eine Strecke von 75 m bezieht und hier bereits Tempo 30 nachts, sowie auf dem anschließenden Straßenabschnitt bereits Tempo 30 ganztags gilt.

Die Prüfung kommt deshalb zu dem Ergebnis:

- Die Einzelfallprüfung hat für den Straßenabschnitt Greiffeneggring (Schwabentorplatz bis Wallstraße) bezüglich der Lärmbelastung auch für ganztags Handlungserfordernis zur Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ergeben. Es gibt keine Kriterien, die das Handlungserfordernis aufwiegen. Die Ausweitung der Tempo 30-Regelung von nachts auf ganztags ist damit als angemessen zu bewerten und wird deshalb als Lärminderungsmaßnahme im Lärmaktionsplan festgelegt.



9.4.2.7 B 31 Schreiberstraße/ Lessingstraße – B 31a (Gartenstraße bis Dreisamquerung)

Kurzbeschreibung der Belastungsachse

Der Untersuchungsabschnitt betrifft die B 31/31a Schreiberstraße/Lessingstraße mit den durch die Dreisam getrennten Richtungsfahrbahnen auf dem Abschnitt zwischen Gartenstraße und Dreisamquerung bzw. Dreisamquerung und Kronenstraße. Aufgrund komplexer Rahmenbedingungen muss der zu untersuchende Streckenabschnitt deutlich weiter gefasst werden als die eigentliche Belastungsachse, um zu einer ermessensfehlerfreien Beurteilung der Anordnungsfähigkeit einer reduzierten zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu kommen. Der Streckenabschnitt erstreckt sich deshalb von der Dreisamquerung bis zur Gartenstraße. Er ist ca. 3,7 km lang und weist eine DTV von 19.900 bis 28.600 Kfz (pro Fahrtrichtung) auf.

Auf dem Abschnitt verkehrt keine Buslinie.

Die derzeit geltenden zulässigen Höchstgeschwindigkeiten können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

Tab. 9.8: Daten der Abschnittsbildung B 31 – B 31a

B 31 Schreiberstraße/ Lessingstraße – B 31a								
Straßenabschnitte		Abschnitts-Länge	DTV [Kfz]	Fahrzeit-verlust	V _{zul} [km]		Max. Fassadenpegel [dB(A)]	
von	bis				vorher	nachher	L _{Tag}	L _{Nacht}
Westliche Fahrtrichtung								
Gartenstraße	Östl. Faulerbad	300 m	23.400	14 s	50	30	73	66
Östl. Faulerbad	Östliche Bahnbrücke	380 m	27.100	5 s	60	50	63	55
Östliche Bahnbrücke	Klarastraße, Haus Nr. 103	190 m	27.100	0 s	60		71	64
Klarastraße, Haus Nr. 103	Ferdinand-Weiß-Straße, Haus Nr. 110	980 m	28.600	15 s	80	60	73	65
Ferdinand-Weiß-Straße, Haus Nr. 110	Berliner Allee	800 m	28.600	7 s	100	80	72 (60-70)	65 (50-60)
Berliner Allee	Dreisamquerung	680 m	33.200	6 s	100	80	(60-70)	(50-60)
Östliche Fahrtrichtung								
Dreisamquerung	Berliner Allee	680 m	30.400	11 s	100	80	(60-70)	(50-60)
Berliner Allee	Höhe Luckenbachweg	910 m	25.000	6 s	80	70	72	64
Höhe Luckenbachweg	Heinrich-von-Stephan-Str.	1.200 m	20.300	14 s	60	50	73	65
Heinrich-von-Stephan-Str.	Kronenstraße	500 m	19.800	24 s	50	30	73	66

Auf dem Streckenabschnitt gibt es eine Kette von einzelnen, schützenswerten Nutzungen:

- Wohnbebauung
 - Das Wohn- und Geschäftshaus am Kopf der Wilhelmstraße und der Gartenstraße,
 - Wohnbebauung zwischen Ochsenbrücke und Ferdinand-Weiß-Straße, Haus Nr. 110,
 - Wohnbebauung zwischen Berliner Allee und Paduaallee,
 - Wohnbebauung Freiaustraße.

- Freizeit- und Erholungsfunktionen
 - Dietenbachpark als intensiv genutzter Erholungsbereich,
 - Kleingartenanlage im Umfeld der Berliner Allee,

- Kleingartenanlage sowie Sport- und Freizeitpark Sonnland im Gewinn Fischermatte.

Für den Radverkehr, der aus der Wilhelmstraße kommend am Knotenpunkt Kronenbrücke Nord in ca. einem Meter Abstand vom rechten Fahrstreifen der B 31 (= Lkw-Fahrstreifen) auf ihr Grünsignal warten, könnte eine verbesserte Verkehrssicherheit erreicht werden, wenn die Tempo-Beschränkung auf 30 km/h erst westlich der Kronenbrücke endet.

Die Einzelfallprüfung dient der Frage, ob die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zulässig ist und wie diese Anordnungen eingebunden werden können, um eine möglichst hohe Akzeptanz zu gewährleisten.



Kartenausschnitt:
B 31 Schreiberstraße/ Lessingstraße – B 31a
(Gartenstraße bis Dreisamquerung)

Fassadenpegel L_{Tag}
 $\geq 65 \text{ dB (A)}$
 $\geq 70 \text{ dB (A)}$



Kartenausschnitt:
B 31 Schreiberstraße/ Lessingstraße – B 31a
(Gartenstraße bis Dreisamquerung)

Fassadenpegel L_{Nacht}
 $\geq 55 \text{ dB (A)}$
 $\geq 60 \text{ dB (A)}$



Abwägung der Einzelkriterien

Tab. 9.9: Bewertungstabelle B 31 Schreiberstraße – B 31a (Gartenstraße bis Dreisamquerung)

Kriterium Erläuterung	Sachlage	Bewertung Anordnungsfähigkeit
Bewertungskriterien zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nach StVO		
<p>Lärmbelastung (§ 45 StVO/ 16. BImSchV) Prüfpflicht (Anspruch auf eine ermessensfehlerfreie Entscheidung) bei Überschreitung der Grenzwerte nach 16. BImSchV: Krankenhäusern, Schulen, Kur- und Altenheimen 57/47 dB(A) tags/ nachts, allgemeine Wohngebiete 59/49 dB(A) Tag/ Nacht, Kern-, Dorf- und Mischgebiete 64/54 dB(A) Tag/ Nacht, bei Pegeln >67/57 dB(A) Tag/ Nacht verdichtet sich gemäß Kooperationserlass das Ermessen der Behörden zur Handlungspflicht.</p>	<p>Bis auf den kurzen Abschnitt zwischen Faulerbad und westlicher Bahnbrücke treten auf dem gesamten Streckenabschnitt sehr hohe Pegel größer 70/ 60 dB(A) tags/ nachts auf, mit Pegeln an vielen Gebäuden bis zu 73 dB(A), nachts sind kaum Pegel unter 65 dB(A) anzutreffen. Die Angaben zu den Betroffenzahlen sind Tabellen 9.10 und 9.11 zu entnehmen.</p>	<p>++</p>
<p>Empfindliche Nutzungen (§ 45 StVO) Kindergärten, -tagesstätten, -krippen, -horte, allgemeinbildende Schulen, Förderschulen für geistig oder körperlich behinderte Menschen, Alten- und Pflegeheime oder Krankenhäuser.</p>	<p>Neben Wohnen sind vor allem der intensiv genutzte und schalltechnisch ungeschützte Dietenbachpark sowie der Erholungs- und Freizeitbereich Fischermatte als wichtige, stadtnahe Erholungsräume zu beachten. Kleingärten unterliegen nicht dem besonderen Schutz, gleichwohl besitzen sie eine wertvolle Erholungsfunktion.</p>	<p>(+)</p>
<p>Beeinträchtigung der Verkehrsfunktion und Belange des fließenden Verkehrs Überwiegt die gesamtstädtische oder gemeindeübergreifende Verbindungsfunktion? Steht die Maßnahme der Verkehrsfunktion entgegen? In welchem Umfang kommt es zur Verlängerung der Fahrtzeit auf dem Streckenabschnitt?</p>	<p>Die Straße besitzt als Bundesstraße für den Durchgangsverkehr in Ost-West-Richtung eine regionale Verbindungsfunktion. Wegen des anbaufreien Charakters der Straße ohne niveaugleiche Knotenpunkte ist zu erwarten, dass die Bündelungsfunktion der Straße durch eine moderate Geschwindigkeitsbeschränkung kaum reduziert wird, da alle parallelen Verbindungen wegen zahlreicher signal geregelter Knotenpunkte und zumeist ebenfalls reduzierter zulässiger Höchstgeschwindigkeit deutlich höhere Verkehrswiderstände aufweisen. Eine Beeinträchtigung der Verkehrsfunktion kann mit dem differenzierten und abgestuften Konzept vermieden werden. Aus dem Gesamtkonzept zur Geschwindigkeitsdämpfung ergeben sich für den Kfz-Verkehr über die Gesamtlänge von 3,7 km Verlustzeiten von ca. 50 s. je Fahrtrichtung.</p>	<p>(-)</p>
<p>Prüfung milderer und alternativer Mittel zur Zielerreichung Technisch mögliche vor allem aber finanziell tragbare bauliche/ andere Maßnahmen.</p>	<p>Ein Umbau des Straßenabschnitts scheidet aufgrund der Verkehrsfunktion aus. Die Straße ist überwiegend baulich intakt, so dass auf absehbare Zeit keine Erneuerung der Deckschicht vorgenommen werden muss. Sanierungen in kürzeren Teilabschnitten (z. B. Trogbauwerke) haben auf die Gesamtlärmsituation keine wesentlichen Auswirkungen. Es gibt deshalb keine mildereren oder</p>	<p>+</p>



Kriterium Erläuterung	Sachlage	Bewertung Anordnungsfähigkeit
<p>Verdrängung des Kfz-Verkehrs auf andere Straßen, Bündelungsfunktion wird geschwächt Einschätzung des Verdrängungspotenzials, ggf. Hinweis auf unterstützende Maßnahmen.</p>	<p>alternative Mittel zur Zielerreichung. Da bereits auf dem östlich angrenzenden Straßenabschnitt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h gilt und die B 31a hochleistungsfähig ausgebaut und im Umfeld kein vergleichbarer Straßentyp für den Ost-West-Verkehr besteht, kann eine Verdrängung von Kfz-Verkehr ausgeschlossen werden.</p>	<p style="text-align: center;">=</p>
Ergänzende Beurteilungskriterien		
<p>Lichtsignalanlagen: Anpassungsbedarf, Koordinierung "Grüne Welle", ÖPNV-Beschleunigung Einschätzung Umstellungsaufwand, bei Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung sind bei Veränderungen Zweckbindungsfristen zu beachten.</p>	<p>Es gibt auf dem Abschnitt nur eine LSA-Anlage: Knoten Werthmannstraße, die mit der 220 m weiter östlich befindlichen LSA an der Kaiser-Joseph-Straße/ Kaiserbrücke koordiniert ist. Es gibt aber auf der B 31a eine aufwändige Wechselverkehrszeichenanlage. Die Ausweisung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit orientiert sich an den Standorten und den dazwischenliegenden Teilstrecken, auch wenn diese Bindung hinsichtlich der Immissionsschutzanforderungen nicht immer optimal ist.</p>	<p style="text-align: center;">(-)</p>
<p>Auswirkungen auf den Linienverkehr, Abschätzung der zu erwartenden Verlustzeiten Fahrzeitverlängerung beträgt etwa 20 s/1.000 m bei 30 statt 50 km/h Höchstgeschwindigkeit.</p>	<p>Der Straßenabschnitt wird nicht von ÖPNV genutzt.</p>	<p style="text-align: center;">X</p>
<p>Akzeptanzprobleme Ggf. flankierende Maßnahmen zur Einhaltung der V_{zul}.</p>	<p>Die B 31a hat westlich der Kronenbrücke den Charakter einer anbaufreien Straße. Wegen möglicher Akzeptanzprobleme stelle der Vorschlag der abgestuften Geschwindigkeitsreduzierung einen Kompromiss dar zwischen den Erfordernissen des Immissionsschutzes und der Anforderung, dass die vorgesehenen Beschränkungen zur besseren Akzeptanz auch vermittelbar sind. Günstig für die Akzeptanz wirkt sich aus, dass häufig wegen der hohen Verkehrsdichte und der dichten Abfolge von Anschlussstellen die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten nicht ausgeschöpft werden.</p>	<p style="text-align: center;">=</p>



Tab. 9.10: Anzahl belasteter Personen und Gebäude nach Straßenabschnitt tags

Straßenabschnitt	L _{tag} ≥60 <65 dB(A)		L _{tag} ≥65 <67 dB(A)		L _{tag} ≥67 <70 dB(A)		L _{tag} ≥70 dB(A)	
	Gebäude	Personen	Gebäude	Personen	Gebäude	Personen	Gebäude	Personen
B 31 Schreiberstraße-Lessingstraße (gesamt)	152	1.797	40	521	44	754	51	1.127
Gartenstraße bis östlich Faulerbad (stadtauswärts)	6	58	7	78	3	49	0	0
Östlich Faulerbad bis Klarastraße	4	101	0	0	0	0	0	0
Klarastraße bis Ferdinand-Weiß-Str. 110	19	560	6	261	10	238	20	614
Ferdinand-Weiß-Str. 110 bis Berliner Allee	2	40	1	22	0	0	0	0
Berliner Allee bis Betzenhauser Steg	0	0	0	0	0	0	0	0
Betzenhauser Steg bis Berliner Allee (stadteinwärts)	0	0	0	0	0	0	0	0
Berliner Allee bis Höhe Luckenbachweg	79	451	18	83	14	97	13	75
Höhe Luckenbachweg bis Heinrich-von-Stephan-Straße	29	497	3	50	16	362	13	402
Heinrich-von-Stephan-Straße bis Kronenstraße	13	90	5	27	1	8	5	36

Tab. 9.11: Anzahl belasteter Personen und Gebäude nach Straßenabschnitt nachts

Straßenabschnitt	L _{nacht} ≥50 <55 dB(A)		L _{nacht} ≥55 <57 dB(A)		L _{nacht} ≥57 <60 dB(A)		L _{nacht} ≥60 dB(A)	
	Gebäude	Personen	Gebäude	Personen	Gebäude	Personen	Gebäude	Personen
B 31 Schreiberstraße-Lessingstraße (gesamt)	98	1.373	60	629	59	764	89	1.819
Gartenstraße bis östlich Faulerbad (stadtauswärts)	6	52	0	0	10	96	3	49
Östlich Faulerbad bis Klarastraße	3	87	2	43	0	0	0	0
Klarastraße bis Ferdinand-Weiß-Str. 110	23	646	4	145	10	391	28	812
Ferdinand-Weiß-Str. 110 bis Berliner Allee	5	24	0	0	3	62	0	0
Berliner Allee bis Betzenhauser Steg	0	0	0	0	0	0	0	0
Betzenhauser Steg bis Berliner Allee (stadteinwärts)	0	0	0	0	0	0	0	0
Berliner Allee bis Höhe Luckenbachweg	36	183	40	257	25	116	23	150
Höhe Luckenbachweg bis Heinrich-von-Stephan-Straße	22	369	7	128	3	50	29	764
Heinrich-von-Stephan-Straße bis Kronenstraße	3	12	7	56	8	49	6	44

Abschließende Bewertung

Die Tag und Nacht durchgängig sehr hohen Pegel erzeugen einerseits auf den Straßenabschnitten mit empfindlichen Nutzung Handlungserfordernis. Andererseits hat die B 31a eine hohe Verkehrsbedeutung für den (über-)regionalen Verkehr. Übergeordnete Funktion und lokale Belastung stehen sich diametral gegenüber. Um diesen Konflikt zu lösen, müssen die oben in der Tabelle aufgeführten Abschnitte zunächst einzeln bewertet werden:

Stadtauswärts

- **Gartenstraße bis östlich Faulerbad**
Trotz des Abstands der westlich der Kronenbrücke gelegenen Wohnbebauung (Wilhelmstraße, Faulerstraße) zur B 31 liegen die ermittelten Pegel durchgängig im gesundheitskritischen Bereich oberhalb von 65/55 dB(A) mit Pegeln zwischen 66 und 68 dB(A) tags sowie zwischen 57 und 61 dB(A) nachts in der Wilhelmstraße und Faulerstraße und damit über 57/67 dB(A). Eine Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h entspricht einer Pegelminderung von etwa 2,6 dB(A). In der Bewertung ist zu beachten, dass mit einer Verlängerung des Tempo 30-Abschnitts über den Knoten Kronenbrücke hinaus die Sicherheit des Radverkehrs verbessert werden kann. Die Anordnung von Tempo 30 entspricht dem Handlungserfordernis und schließt an den östlich bestehenden, ganztägigen Tempo 30-Abschnitt unmittelbar an.
- **Östlich Faulerbad bis Klarastraße**
Zum Schutz der Wohnbebauung an der Faulerstraße und wegen der stark frequentierten Einfädelung des Verkehrs von der Schnewlinstraße wird ab dem Faulerbad eine Höchstgeschwindigkeit von zunächst 50 km/h, ab Ende der Einfädelungsspur von der Schnewlinstraße (östliche Bahnbrücke) dann auf 60 km/h vorgesehen. Eine Geschwindigkeitsreduzierung von 60 km/h auf 50 km/h entspricht einer Pegelminderung von etwa 1,6 dB(A). Eine weitergehende Beschränkung wie östlich des Faulerbads wäre hier unverhältnismäßig, weil die Lärmpegel an den Wohngebäuden ab dem Faulerbad etwas geringer ausfallen und zwischen Bahnbrücken und Ochsenbrücke lediglich ein Gebäude mit Wohnnutzung betroffen ist.
- **Klarastraße bis Ferdinand-Weiß-Straße, Haus Nr. 110 (ca. 175 m östlich der Güterbahnstrecke)**
Die mehrgeschossige Wohnbebauung zwischen Eschholzstraße und Ferdinand-Weiß-Straße, Haus Nr. 110, ist mit Pegeln von 73/65 dB(A) oberhalb der Grenze zur Gesundheitsgefährdung belastet. Es besteht damit Handlungserfordernis. Vorgesehen ist eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 80 auf 60 km/h. Eine Geschwindigkeitsreduzierung von 80 km/h auf 60 km/h entspricht einer Pegelminderung von etwa 2,9 dB(A). Das Ende dieses Abschnitts ergibt sich durch den Standort der vorhandenen Wechselverkehrszeichenanlage ca. 100 m östlich der Güterbahnstrecke.
- **Ferdinand-Weiß-Straße, Haus Nr. 110 (ca. 175 m östlich der Güterbahnstrecke) bis Berliner Allee**
Die Gebäude westlich von Ferdinand-Weiß-Straße 110 (ca. 170 m östlich der Güterbahnstrecke) bis zur Güterbahn sind auf Grund des etwas größeren Abstands zur B 31a mit 65/57 dB(A) etwas geringer als im östlich angrenzenden Abschnitt, aber ebenfalls hoch belastet. Es besteht somit auch hier – insbesondere nachts – Handlungserfordernis. Im weiteren Verlauf westlich der Güterbahn grenzen durchgehend bis zur Berliner Allee eine Kleingartenanlage an den Straßenraum an. Die Immissionen bewegen sich tags im Pegelband von 60 bis 70 dB(A). Für Kleingartenanlagen gibt es, trotz ihrer hohen Erholungsfunktion, keine verbindlichen Grenzwerte in der 16. BImSchV. Im Städtebau gelten in der DIN 18005 für Kleingärten tagsüber vergleichbare Schutzanforderungen wie bei allgemeinen Wohngebieten. Überträgt man dies analog auf die 16. BImSchV, dann wären hilfsweise 59 dB(A) anzusetzen. Hieraus wird die Anordnungsvoraussetzung einer reduzierten zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h aus Gründen des Lärmschutzes

abgeleitet. Eine Geschwindigkeitsreduzierung von 100 km/h auf 80 km/h entspricht einer Pegelminderung von etwa 2,6 dB(A). Auch hier ergibt sich die Abschnittsbildung aus den Standorten der Wechselverkehrszeichenanlage.

- **Berliner Allee bis Dreisamquerung**
Auf dem Abschnitt gibt es eine ungeordnete Realnutzung von Kleingärten, Wiesen und eher freizeitorientierten Nutzungen. Diese Nutzungen liegen gemäß den Lärmkarten tags im Pegelband von $\geq 60-65$ und $\geq 65-70$ dB(A), sind also hoch belastet. Für solche Nutzungsstrukturen gibt es keine Werte zur Beurteilung der Verträglichkeit der Immissionen. Die Anordnung einer reduzierten Höchstgeschwindigkeit (z. B. 80 km/h) lässt sich bei der derzeitigen Rechtslage mit Lärmschutz nicht rechtssicher begründen. Eine Geschwindigkeitsreduzierung von 100 km/h auf 80 km/h entspricht einer Pegelminderung von etwa 2,6 dB(A).

Stadteinwärts

- **Betzenhauser Steg bis Berliner Allee**
Auf dem Abschnitt gibt es als Realnutzung den vielbesuchten Dietenbachpark. Er liegt gemäß den Lärmkarten tags im Pegelband von $\geq 60-65$ und $\geq 65-70$ dB(A), ist also hoch belastet. Für Parks gibt es, trotz ihrer hohen Erholungsfunktion, keine verbindlichen Grenzwerte in der 16. BImSchV. Im Städtebau gelten in der DIN 18005 für Parks tagsüber vergleichbare Schutzanforderungen wie bei allgemeinen Wohngebieten. Überträgt man dies analog auf die 16. BImSchV, dann wären hilfsweise 59 dB(A) anzusetzen. Hieraus wird die Anordnungsvoraussetzung einer reduzierten zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h aus Gründen des Lärmschutzes abgeleitet. Eine Geschwindigkeitsreduzierung von 100 km/h auf 80 km/h entspricht einer Pegelminderung von etwa 2,6 dB(A). Mit der Anordnung wird zudem auf dem nachfolgenden Abschnitt der Sprung von 100 km/h auf 70 km/h gepuffert und die damit die Akzeptanz verbessert.
- **Berliner Allee bis Höhe Luckenbachweg**
Die rückwärtige Wohnbebauung der Haslacher Straße ist zur B 31a mit Maximalpegeln 72/64 dB(A) belastet. Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 80 auf 70 km/h ist deshalb angemessen. Es besteht somit Handlungserfordernis. Eine Geschwindigkeitsreduzierung von 80 km/h auf 70 km/h entspricht einer Pegelminderung von etwa 1,4 dB(A). Wegen des Standorts des Wechselverkehrszeichens muss die Reduzierung bereits westlich der Brücke Berliner Allee einsetzen. Dieser scheinbare Nachteil hat den Vorteil, dass die Verzögerungsstrecke sich auf den Abschnitt außerhalb der belasteten Bebauung verschiebt.
- **Höhe Luckenbachweg bis Heinrich-von-Stephan-Straße**
Die teilweise direkt zur B 31a orientierte Wohnbebauung ist mit Maximalpegeln von 73/65 dB(A) belastet. Es besteht somit Handlungserfordernis. Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 60 auf 50 km/h bis zur östlichen Rampe der Henrich von Stephanstraße ist deshalb angemessen. Eine Geschwindigkeitsreduzierung von 60 km/h auf 50 km/h entspricht einer Pegelminderung von etwa 1,6 dB(A).
- **Heinrich-von-Stephan-Straße bis Kronenstraße**
Die direkt zur B 31a orientierte und nur von einer Sporthalle unterbrochene Wohnbebauung ist mit Maximalpegeln von 73/66 dB(A) belastet. Es besteht somit Handlungserfordernis. Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50



auf 30 km/h ab der Zufahrt von der Heinrich von Stephanstraße ist deshalb angemessen, die Regelung setzt sich dann östlich der Kronenstraße unmittelbar mit dem bestehenden Tempo 30-Abschnitt fort. Eine Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h entspricht einer Pegelminderung von etwa 2,6 dB(A).

Die Einzelfallprüfung kommt deshalb zu dem Ergebnis:

- **Mit dem differenzierten Ansatz, die zulässige Höchstgeschwindigkeit von innen nach außen in ihrer Höhe zu staffeln, aber insgesamt zu senken, kann der Konflikt zwischen Verbindungsfunktion und örtlicher Betroffenheit im Sinne eines transparenten Abwägungsprozesses gelöst werden, wenn auch das Ergebnis im Sinne des Lärmschutzes nicht abschließend befriedigen kann. Die abgestufte Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ganztags stellt einen Kompromiss dar zwischen den Erfordernissen des Immissions-schutzes und der Vermittelbarkeit der Regelung im Sinne einer hohen Akzeptanz. Sie ist deshalb in der dargestellten Form als angemessen zu bewerten und wird deshalb als Lärminderungsmaßnahme im Lärmaktionsplan festgelegt.**

9.4.2.8 K 9860 Breisacher Straße (Berliner Allee bis Marchstraße)

Kurzbeschreibung der Belastungsachse

Der Untersuchungsabschnitt der Breisacher Straße liegt zwischen der Berliner Allee und Marchstraße. Er ist 1.300 m lang und weist eine DTV von 9.600 bis 15.000 Kfz auf.

Zwischen Berliner Allee und Hohenzollernstraße verkehrt die Stadtbahnlinie 4 auf eigenem Bahnkörper mit den Haltestellen Berliner Allee und Killianstraße, sowie die Buslinie 14 auf dem 360 m langen Abschnitt Eschholzstraße – Marchstraße mit der Haltestelle Kreuzstraße.

Auf dem Abschnitt gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.

Die Einzelfallprüfung dient der Frage, ob eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ganztags eine sinnvolle und angemessene Lärminderungsmaßnahme darstellt und zulässig ist.



Kartenausschnitt:
Breisacher Straße K 9860
(Berliner Allee bis Marchstraße)

Fassadenpegel L_{Tag}

≥ 65 dB (A)

≥ 70 dB (A)



Kartenausschnitt:
Breisacher Straße K 9860
(Berliner Allee bis Marchstraße)

Fassadenpegel L_{Nacht}

≥ 55 dB (A)

≥ 60 dB (A)



Abwägung der Einzelkriterien

Tab. 9.12: Bewertungstabelle Breisacher Straße K 9860 (Berliner Allee bis Marchstraße)

Kriterium Erläuterung	Sachlage	Bewertung Anordnungsfähigkeit
Bewertungskriterien zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nach StVO		
<p>Lärmbelastung (§ 45 StVO/ 16. BImSchV) Prüfpflicht (Anspruch auf eine ermessensfehlerfreie Entscheidung) bei Überschreitung der Grenzwerte nach 16. BImSchV: Krankenhäusern, Schulen, Kur- und Altenheimen 57/47 dB(A) tags/ nachts, allgemeine Wohngebiete 59/49 dB(A) Tag/ Nacht, Kern-, Dorf- und Mischgebiete 64/54 dB(A) Tag/ Nacht, bei Pegeln >67/57 dB(A) Tag/ Nacht verdichtet sich gemäß Kooperationserlass das Ermessen der Behörden zur Handlungspflicht.</p>	<p>Gemäß Lärmkartierung nach RLS-19 tags:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maximaler Fassadenpegel L_{Tag} 73 dB(A) • Überschreitung Pegel ≥70 dB(A) L_{Tag} an 6 Wohngebäuden (261 betroffene Personen) • Überschreitung Pegel ≥67-<70 dB(A) L_{Tag} an 13 Wohngebäuden (344 betroffene Personen) • Überschreitung Pegel ≥65-<67 dB(A) L_{Tag} an 4 Wohngebäuden (178 betroffene Personen) • Überschreitung Pegel ≥60-<65 dB(A) L_{Tag} an 9 Wohngebäuden (262 betroffene Personen) <p>Gemäß Lärmkartierung nach RLS-19 nachts:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maximaler Fassadenpegel L_{Nacht} 65 dB(A) • Überschreitung Pegel ≥60 dB(A) L_{Nacht} an 16 Wohngebäuden (526 betroffene Personen) • Überschreitung Pegel ≥57-<60 dB(A) L_{Nacht} an 6 Wohngebäuden (214 betroffene Personen) • Überschreitung Pegel ≥55-<57 dB(A) L_{Nacht} an 3 Wohngebäuden (216 betroffene Personen) • Überschreitung Pegel ≥50-<55 dB(A) L_{Nacht} an 14 Wohngebäuden (216 betroffene Personen) <p>Es besteht Handlungserfordernis zur Lärmminde- rung.</p>	<p style="text-align: center;">++</p> <p style="text-align: center;">++</p>
<p>Empfindliche Nutzungen (§ 45 StVO) Kindergärten, -tagesstätten, -krippen, -horte, allgemeinbildende Schulen, Förderschulen für geistig oder körperlich behinderte Menschen, Alten- und Pflegeheime oder Krankenhäuser.</p>	<p>Auf dem Straßenabschnitt zwischen Güterbahn und Fehrenbachallee befinden sich als empfindliche Nutzung gemäß § 45 StVO Gebäude des Universitätsklinikums, die nicht der Verwaltung dienen, sondern medizinische Einrichtungen aufnehmen.</p>	<p style="text-align: center;">++</p>
<p>Beeinträchtigung der Verkehrsfunktion und Belange des fließenden Verkehrs Überwiegt die gesamtstädtische oder gemeindeübergreifende Verbindungsfunktion? Steht die Maßnahme der Verkehrsfunktion entgegen? In welchem Umfang kommt es zur Verlängerung der Fahrtzeit auf dem Streckenabschnitt?</p>	<p>Die Breisacher Straße bindet Verkehre der nordwestlichen Stadtteile (Mooswald, Betzenhausen, teilweise auch Brühl-Beurbarung) über die Straße Zur Unterführung an die Innenstadt an und hat insoweit eine wichtige Funktion im Hauptverkehrsstraßennetz des MIV. Diese Funktion kann sie aber auch mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h erfüllen, weil es im umliegenden Straßennetz keine Alternative zur Breisacher Straße gibt. Die Beschränkung auf 30 km/h auf einer Länge von 1.300 m bedeutet gegenüber 50 km/h eine Fahrzeitverlängerung von 62 s.</p>	<p style="text-align: center;">(-)</p>
<p>Prüfung milderer und alternativer Mittel zur Zielerreichung Technisch mögliche vor allem aber finanziell tragbare bauliche/ andere Maßnahmen.</p>	<p>Die Straße ist westlich der Eschholzstraße in gutem baulichem Zustand – westlich der Fehrenbachallee wurde sie zusammen mit dem Bau der Stadtbahn Messe, zwischen Fehrenbachallee und Eschholzstraße anschließend ebenfalls saniert. Aktuell wird</p>	<p style="text-align: center;">=</p>



Kriterium Erläuterung	Sachlage	Bewertung Anordnungsfähigkeit
<p>Verdrängung des Kfz-Verkehrs auf andere Straßen, Bündelungsfunktion wird geschwächt Einschätzung des Verdrängungspotenzials, ggf. Hinweis auf unterstützende Maßnahmen.</p>	<p>der Abschnitt zwischen Eschholzstraße und Straße Zur Unterführung erneuert.</p> <p>Eine Verdrängung auf parallele Straßen ist nicht zu erwarten, weil die in Frage kommenden Straßen, anders als die Fortsetzung der Breisacher Straße (Straße Zur Unterführung) die Bahnlinie nicht queren. Die Lehener Straße ist selbst durchgängig auf 30 km/h beschränkt und weist insbesondere östlich der Eschholzstraße einen sehr hohen Verkehrswiderstand auf (Stadtteilzentrum, viel Rad- und Fußverkehr, ein- und ausparkende Fahrzeug, Lieferverkehr usw.). Die nach Norden nächstgelegene Achse, Elsässer Straße, bindet östlich der Güterbahnstrecke ausschließlich an die Hartmannstraße an, hat also für den Kfz-Verkehr keine Fortsetzung in Richtung Innenstadt.</p>	<p>==</p>
Ergänzende Beurteilungskriterien		
<p>Lichtsignalanlagen: Anpassungsbedarf, Koordinierung "Grüne Welle", ÖPNV-Beschleunigung Einschätzung Umstellungsaufwand, bei Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung sind bei Veränderungen Zweckbindungsfristen zu beachten.</p>	<p>Auf dem Abschnitt gibt es acht LSA-Anlagen: Knoten Berliner Allee, Breisacher Straße 137-139, Yorckstraße, Killianstraße, Zufahrt Parkhaus Universitätsklinikum/ Institutsspange, Fehrenbachallee, Robert-Koch-Straße und Hohenzollernstraße. Sie sind eingebunden in die Koordinierung der LSA im Zuge der Breisacher Straße zwischen Berliner Allee und Eschholzstraße/ Hohenzollernstraße. Mit Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h wird die Koordinierung entsprechend angepasst.</p>	<p>==</p>
<p>Auswirkungen auf den Linienverkehr, Abschätzung der zu erwartenden Verlustzeiten Fahrzeitverlängerung beträgt etwa 20 s/1.000 m bei 30 statt 50 km/h Höchstgeschwindigkeit.</p>	<p>Die Stadtbahn (auf eigenem Bahnkörper) ist von straßenverkehrsrechtlichen Regelungen nicht tangiert. Die Buslinie 14 befährt den Abschnitt auf einer Länge von 360 m mit einer Haltestelle. Die sich daraus ergebende Verlustzeit beträgt maximal 7,2 s. und ist damit als geringfügig zu bewerten.</p>	<p>==</p>
<p>Akzeptanzprobleme Ggf. flankierende Maßnahmen zur Einhaltung der V_{zul}.</p>	<p>Aufgrund der Länge des Abschnitts sind Akzeptanzprobleme nicht auszuschließen. Die Durchsetzung der Beschränkung wird durch entsprechende Koordinierung der LSA unterstützt. (Fehrenbachallee, Eschholzstraße, künftig auch Kreuzstraße).</p>	<p>(-)</p>



Abschließende Bewertung

Der Untersuchungsbereich Breisacher Straße gliedert sich für die akustische Bewertung in drei Teilräume: Westlicher Abschnitt mit hochbelasteter Wohnbebauung >65/55 dB(A), mittlerer Abschnitt mit schützenswerten Einrichtungen des Universitätsklinikums >65/55 dB(A), insbesondere nachts, östlicher Abschnitt mit teilweise sehr hoch belasteter Wohnbebauung >70/60 dB(A) mit Maximalpegeln bis zu 73 dB(A).

Daraus folgt, dass auf dem mittleren Abschnitt die empfindliche Nutzung gemäß § 45 StVO geschützt werden muss (im September 2024 hat auch der Neubau der Kinderklinik den Betrieb aufgenommen), auf dem östlichen Abschnitt aufgrund der hohen Pegel Handlungsbedarf besteht und auf dem westlichen Abschnitt die Wohnbebauung des Schutzes bedarf.

Für den mittleren und östlichen Teilabschnitt der Breisacher Straße ist die Begründung der Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ganztags abgedeckt. Geht man von der mittleren lärmindernden Wirkung einer Tempo 30-Beschränkung von 2,6 dB(A) aus, können fast alle Fassadenpegel unter 70 dB(A) gesenkt werden, nachts unter 60 dB(A).

Im westlichen Abschnitt liegen die Pegel mit 57 bis 58 dB(A) nachts im gesundheitskritischen Bereich, so dass für die Nachtstunden auch hier unmittelbarer Handlungsbedarf besteht, während die Pegel tagsüber mit überwiegend 63 bis 67 dB(A) an der unteren Grenze des gesundheitskritischen Bereichs liegen. Im Interesse einer einheitlichen und für die Verkehrsteilnehmenden verständlichen Regelung wird auch hier ganztägig eine Beschränkung auf 30 km/h vorgeesehen, eine tageszeitlich differenzierte Regelung über die Abschnittslänge von nur 400 m wäre nicht vermittelbar.

Die Einzelfallprüfung kommt deshalb zu dem Ergebnis:

- **Für den mittleren und östlichen Teilabschnitt besteht Handlungsbedarf. Für den Schutz der Wohnbebauung auf dem westlichen Abschnitt besteht Handlungsbedarf. Die Einzelfallprüfung hat gezeigt, dass mögliche negative Auswirkungen nicht zu erwarten sind bzw. aufgefangen werden können. Es gibt keine Kriterien, die das Handlungsbedarf bzw. den Handlungsbedarf aufwiegen. Die Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ganztags ist damit als angemessen zu bewerten und wird als Lärm-minderungsmaßnahme im Lärmaktionsplan festgelegt.**

9.4.2.9 Hohenzollernstraße – Eschholzstraße (Friedrich-Ebert-Platz bis Feuerwache Eschholzstraße)

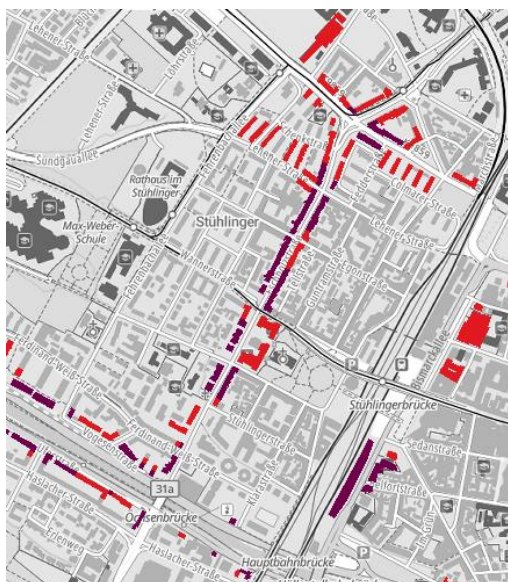
Kurzbeschreibung der Belastungsachse

Der Untersuchungsabschnitt der Achse Hohenzollernstraße – Eschholzstraße erstreckt sich vom Friedrich-Ebert-Platz bis zur Feuerwache Eschholzstraße. Er ist bis zur Dreisam 1.200 m und von der Dreisam bis zur Feuerwache ca. 400 m lang. Auf dem gesamten Abschnitt tritt eine DTV von 13.300 bis 20.800 Kfz auf.

Auf dem Streckenabschnitt der Hohenzollernstraße verkehrt die Stadtbahnlinie 2 auf eigenem Bahnkörper, mit einer Haltestelle am Friedrich-Ebert-Platz. Die Buslinie 14 verkehrt bis zur Ferdinand-Weiß-Straße mit drei Haltestellen entlang der Eschholzstraße.

Auf dem Abschnitt von Friedrich-Ebert-Platz bis zur Dreisam gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h zeitlich beschränkt auf nachts 22.00 bis 6.00 Uhr. Auf dem Abschnitt von der Dreisam bis zur Feuerwache gilt ganztägig eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.

Die Einzelfallprüfung dient der Frage, ob eine Ausweitung der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ganztags eine sinnvolle und angemessene Lärminderungsmaßnahme darstellt und zulässig ist und in welcher räumlichen und zeitlichen Abgrenzung die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbeschränkung auch im Teilabschnitt südlich der Dreisam vorliegen.



Kartenausschnitt:
Hohenzollernstraße – Eschholzstraße
(Friedrich-Ebert-Platz bis Feuerwache Eschholzstr.)

Fassadenpegel L_{Tag}
 $\geq 65 \text{ dB (A)}$
 $\geq 70 \text{ dB (A)}$



Kartenausschnitt:
Hohenzollernstraße – Eschholzstraße
(Friedrich-Ebert-Platz bis Feuerwache Eschholzstr.)

Fassadenpegel L_{Nacht}
 $\geq 55 \text{ dB (A)}$
 $\geq 60 \text{ dB (A)}$



Abwägung der Einzelkriterien

Tab. 9.13: Bewertungstabelle Hohenzollernstraße – Eschholzstraße (Friedrich-Ebert-Platz bis Feuerwache Eschholzstraße)

Kriterium Erläuterung	Sachlage	Bewertung Anordnungsfähigkeit
Bewertungskriterien zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nach StVO		
<p>Lärmbelastung (§ 45 StVO/ 16. BImSchV) Prüfpflicht (Anspruch auf eine ermessensfehlerfreie Entscheidung) bei Überschreitung der Grenzwerte nach 16. BImSchV: Krankenhäusern, Schulen, Kur- und Altenheimen 57/47 dB(A) tags/ nachts, allgemeine Wohngebiete 59/49 dB(A) Tag/ Nacht, Kern-, Dorf- und Mischgebiete 64/54 dB(A) Tag/ Nacht, bei Pegeln >67/57 dB(A) Tag/ Nacht verdichtet sich gemäß Kooperationserlass das Ermessen der Behörden zur Handlungspflicht.</p>	<p>Gemäß Lärmkartierung nach RLS-19 tags:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maximaler Fassadenpegel L_{Tag} 72 dB(A) • Überschreitung Pegel ≥70 dB(A) L_{Tag} an 74 Wohngebäuden (1.150 betroffene Personen) • Überschreitung Pegel ≥67-<70 dB(A) L_{Tag} an 35 Wohngebäuden (746 betroffene Personen) • Überschreitung Pegel ≥65-<67 dB(A) L_{Tag} an 4 Wohngebäuden (95 betroffene Personen) • Überschreitung Pegel ≥60-<65 dB(A) L_{Tag} an 29 Wohngebäuden (592 betroffene Personen) <p>Gemäß Lärmkartierung nach RLS-19 nachts:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maximaler Fassadenpegel L_{Nacht} 64 dB(A) • Überschreitung Pegel ≥60 dB(A) L_{Nacht} an 49 Wohngebäuden (747 betroffene Personen) • Überschreitung Pegel ≥57-<60 dB(A) L_{Nacht} an 58 Wohngebäuden (1.148 betroffene Personen) • Überschreitung Pegel ≥55-<57 dB(A) L_{Nacht} an 10 Wohngebäuden (295 betroffene Personen) • Überschreitung Pegel ≥50-<55 dB(A) L_{Nacht} an 25 Wohngebäuden (393 betroffene Personen) <p>Es besteht Handlungserfordernis zur Lärmminde- rung.</p>	<p style="text-align: center;">++</p> <p style="text-align: center;">++</p>
<p>Empfindliche Nutzungen (§ 45 StVO) Kindergärten, -tagesstätten, -krippen, -horte, allgemeinbildende Schulen, Förderschulen für geistig oder körperlich behinderte Menschen, Alten- und Pflegeheime oder Krankenhäuser.</p>	<p>Auf dem Straßenabschnitt befinden sich zwischen Engelbergerstraße und Wannerstraße eine Realschule (Hansjakob Realschule Freiburg) und eine Grundschule (Hebelschule) als empfindliche Gebäudenutzung gemäß § 45 StVO.</p>	<p style="text-align: center;">++</p>
<p>Beeinträchtigung der Verkehrsfunktion und Belange des fließenden Verkehrs Überwiegt die gesamtstädtische oder gemeindeübergreifende Verbindungsfunktion? Steht die Maßnahme der Verkehrsfunktion entgegen? In welchem Umfang kommt es zur Verlängerung der Fahrtzeit auf dem Streckenabschnitt?</p>	<p>Die Beschränkung auf 30 km/h auch tagsüber auf einer Länge von 1.200 m bedeutet rechnerisch gegenüber 50 km/h eine Fahrzeitverlängerung von 58 s, im Falle der Verlängerung der Regelung südlich der Dreisam bis zur Hauptfeuerwache kämen 19 s hinzu. Die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten sind über große Zeiträume des Tages deutlich geringer, weil die sehr weitgehende Bevorrechtigung der Stadtbahn an der Querung im Zuge der Wannerstraße zu häufigen Unterbrechungen des Verkehrsflusses auf der Eschholzstraße führt (vier Stadtbahnlinien in dichter Taktung, je Fahrtrichtung quert durchschnittlich alle 1-2 Minuten eine Stadtbahn die Eschholzstraße). Die Verkehrsfunktion besteht in erster Linie in der</p>	<p style="text-align: center;">(-)</p>



Kriterium Erläuterung	Sachlage	Bewertung Anordnungsfähigkeit
	Erschließung des Stadtteils Stühlinger einschließlich der Anbindung der östlichen Teilflächen des Universitätsklinikums an die B 31. Soweit die Achse auch für großräumigere Durchgangsverkehre genutzt wird (B 31 – Eschholzstraße – Waldkircher Straße – Zähringer Straße/ Isfahanallee), steht hierfür mit der Westrandstraße (Paduaallee – Granadaallee – Mooswaldallee) eine verträglichere Alternative zur Verfügung.	
Prüfung milderer und alternativer Mittel zur Zielerreichung Technisch mögliche vor allem aber finanziell tragbare bauliche/ andere Maßnahmen.	Die Straßenachse ist baulich intakt, so dass auf absehbare Zeit keine Erneuerung der Deckschicht vorgenommen werden muss, nur der Knotenpunkt Eschholzstraße/ Haslacher Straße steht in den nächsten Jahren zur Erneuerung (und zum Umbau/ Rückbau) an. Es gibt deshalb keine mildereren oder alternative Mittel zur Zielerreichung als die Erweiterung der Tempo 30-Anordnung von nachts auf ganztags.	+
Verdrängung des Kfz-Verkehrs auf andere Straßen, Bündelungsfunktion wird geschwächt Einschätzung des Verdrängungspotenzials, ggf. Hinweis auf unterstützende Maßnahmen.	Auf dem nördlichen Straßenabschnitt vom Friedrich-Ebert-Platz bis zur Dreisam gilt bereits nachts eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Einzige Verbindung, über die Kfz-Verkehr infolge der Geschwindigkeitsbeschränkung ausweichen könnte, ist die Fehrenbachallee. Diese ist ebenso wie die zu ihr hinführenden Straßen Teil einer Tempo-30-Zone. Wegen schmaler Abschnitte mit Einschränkungen beim Begegnungsverkehr, rechts-vor-links-Regelung, einer Stadtbahnquerung (Wannerstraße) mit voller Bevorrechtigung der Stadtbahn, einer weiteren LSA (Lehener Straße) und viele Radfahrende im Mischverkehr bringt auch bei einer ganztägigen Tempo 30-Regelung ein Ausweichen auf die Fehrenbachallee keine Vorteile. Da die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten in der Eschholzstraße bereits heute über große Zeiträume des Tages deutlich unter 50 km/h liegen, fallen Fahrtzeitverlängerungen auf Grund einer Tempo 30-Beschränkung ohnehin vergleichsweise klein aus. Die Ausweitung von Tempo 30 auf einer Länge von 400 m bis zur Feuerwache würde keine neuen Verdrängungseffekte erzeugen. Hier gibt es ohnehin keine Parallelverbindung, auf die der Verkehr ausweichen könnte.	=
Ergänzende Beurteilungskriterien		
Lichtsignalanlagen: Anpassungsbedarf, Koordinierung "Grüne Welle", ÖPNV-Beschleunigung Einschätzung Umstellungsaufwand, bei Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung	Es gibt auf dem Abschnitt acht LSA-Anlagen: Knoten Breisacher Straße, Lehener Straße, Engelbergerstraße, Ferdinand-Weiß-Straße, Anschlussrampen B 31a, Haslacher Straße Straße sowie die Stadtbahnquerung Wannerstraße. Die Lichtsignal-	(+)



Kriterium Erläuterung	Sachlage	Bewertung Anordnungsfähigkeit
sind bei Veränderungen Zweckbindungsfristen zu beachten.	anlagen sind im Grundsatz miteinander koordiniert, wobei die querenden Stadtbahn an der Kreuzung Wannerstraße eine sehr weitgehende Bevorrechtigung erhält, die die Koordinierung jederzeit unterbrechen kann. Die Koordinierung im Zuge der Eschholzstraße ist sowohl am Kfz-Verkehr (tagsüber Tempo 50) als auch am Radverkehr (Radvorrangroute FR 3) auf ca. 20-25 km/h ausgerichtet. Eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h bewirkt eine Annäherung der unterschiedlichen Progressionsgeschwindigkeiten und erleichtert es voraussichtlich, die Koordinierung sowohl am Kfz- als auch am Radverkehr auszurichten – stets mit der Einschränkung, dass die am Knoten Wannerstraße sehr weitgehende Stadtbahnbevorrechtigung die Koordinierung häufig unterbricht.	
Auswirkungen auf den Linienverkehr, Abschätzung der zu erwartenden Verlustzeiten Fahrtzeitverlängerung beträgt etwa 20 s/1.000 m bei 30 statt 50 km/h Höchstgeschwindigkeit.	Die Verlustzeit für den Linienverkehr auf 1.250 m beträgt bei einer Einführung von Tempo 30 tagsüber ca. 25 s. Die tatsächlichen Verlustzeiten sind über große Zeiträume des Tages geringer, weil die Busse wegen Rückstau vor der Stadtbahnquerung Wannerstraße häufig langsamer unterwegs sind als mit den rechnerisch angesetzten 50 km/h. Die Stadtbahn auf eigenem Bahnkörper (von Friedrich-Ebert-Platz bis Breisacher Straße) ist von den straßenverkehrsrechtlichen Regelungen nicht betroffen.	
Akzeptanzprobleme Ggf. flankierende Maßnahmen zur Einhaltung der V_{zul} .	Angesichts der bestehenden Tempo 30-Anordnung nachts nördlich der Dreisam sind voraussichtlich auch für die Tagesstunden aufgrund der höheren Verkehrsdichte und mangelnder Alternativen im Straßennetz keine Akzeptanzprobleme zu erwarten. Zudem betrifft die Geschwindigkeitsbeschränkung nahezu durchgängig Abschnitte mit dichter Wohnbebauung unmittelbar an der Straße, so dass sich der Sinn der Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen gut über den straßenräumlichen Gesamteindruck vermittelt. Zur Akzeptanz wird auch beitragen, dass die Anordnung durch entsprechende Koordinierung der LSA unterstützt wird.	

Abschließende Bewertung

Auf dem gesamten Streckenabschnitt besteht das Handlungserfordernis, die sehr hohen Pegel zu senken. Dieser dringende Handlungsbedarf gilt über die bisherige nächtliche Tempo 30-Regelung hinaus im Süden bis zum Knotenpunkt Haslacher Straße, da auch hier Lärmbelastungen im gesundheitsschädlichen Bereich vorliegen.

Geht man von der mittleren lärmindernden Wirkung einer Tempo 30-Beschränkung von 2,6 dB(A) aus, liegen tags fast alle Fassadenpegel unter 70 dB(A). Wegen der bereits bestehen-



den nächtlichen Geschwindigkeitsbeschränkung können nachts nur südlich der Dreisam Lärm-minderungen erzielt werden. Zwischen Dreisam/ B 31 und Haslacher Straße werden die Fassadenpegel nachts auch mit Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h knapp über der Marke von 60 dB(A) bleiben.

Die Verbindungsfunktion aufgrund der Länge und die Auswirkungen auf den Linienverkehr sind bedingt negativ zu werten, können aber das grundsätzliche Handlungserfordernis nicht aufwiegen. Die übrigen untersuchten Kriterien führen zu einer neutralen bzw. (eingeschränkt) positiven Bewertung.

Auf dem kurzen Abschnitt zwischen Haslacher Straße und Feuerwache liegen die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbeschränkung nicht vor, da sich hier neben verschiedenen Grundstücken ohne Wohnnutzung (Schwarzwaldmilch, Tankstelle, Feuerwache) nur zwei Wohngebäude befinden, an denen nur nachts der Auslösewert überschritten wird.

Die Einzelfallprüfung kommt deshalb zu dem Ergebnis:

- **Für den Teilabschnitt nördlich der Haslacher Straße besteht Handlungserfordernis. Es gibt keine Kriterien, die das Handlungserfordernis aufwiegen. Die Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ganztags ist damit als angemessen zu bewerten und wird als Lärminderungsmaßnahme im Lärmaktionsplan festgelegt.**
- **Die Anordnungsgründe für die Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf dem Abschnitt zwischen Haslacher Straße und Feuerwache sind nicht ausreichend; für diesen Abschnitt wird deshalb keine Geschwindigkeitsbeschränkung im Lärmaktionsplan festgelegt.**

9.4.2.10 B 3 Habsburgerstraße (Leopoldring bis Stefan-Meier-Straße)

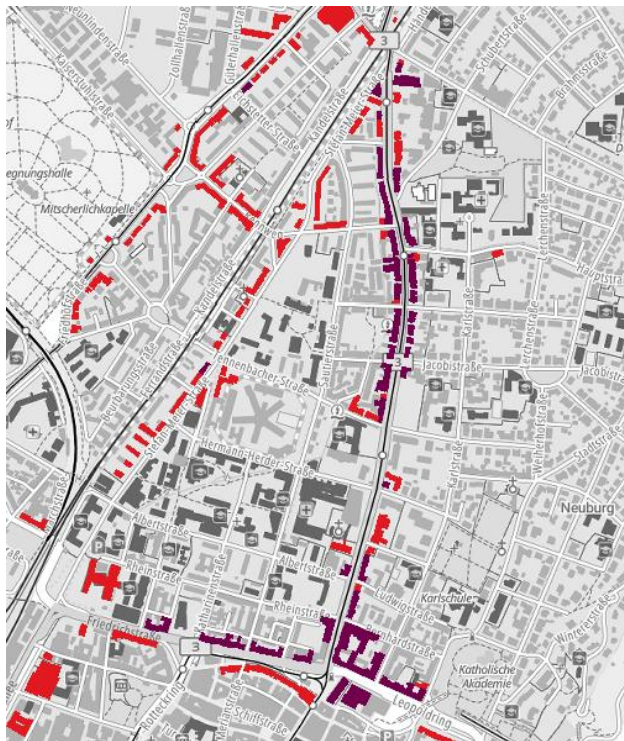
Kurzbeschreibung der Belastungsachse

Der Untersuchungsabschnitt der Achse B 3 Habsburgerstraße erstreckt sich von der Stefan-Meier-Straße bis zum Leopoldring. Er ist 1.500 m lang und weist eine DTV von 14.550 bis 16.550 Kfz auf.

Die Stadtbahnlinien 4 verkehrt überwiegend auf eigenem Bahnkörper, allerdings auf längeren Teilstücken im mittleren Teil der Habsburgerstraße (Jacobistraße bis Schänzlestraße) ohne eigenen Bahnkörper. Die Stadtbahn wäre deshalb teilweise von einer Ausweitung der Tempo 30-Regelung betroffen.

Auf dem Abschnitt gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h zeitlich beschränkt auf nachts 22.00 bis 6.00 Uhr.

Die Einzelfallprüfung dient der Frage, ob eine Ausweitung der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auf ganztags eine sinnvolle und angemessene Lärminderungsmaßnahme darstellt und zulässig ist.



Kartenausschnitt:
B 3 Habsburgerstraße (Leopoldring bis Stefan-Meier-Straße))

Fassadenpegel L_{Tag}

≥ 65 dB (A)

≥ 70 dB (A)



Abwägung der Einzelkriterien

Tab. 9.14: Bewertungstabelle B 3 Habsburgerstraße (Leopoldring bis Stefan-Meier-Straße)

Kriterium Erläuterung	Sachlage	Bewertung Anordnungsfähigkeit
Bewertungskriterien zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nach StVO		
<p>Lärmbelastung (§ 45 StVO/ 16. BImSchV) Prüfpflicht (Anspruch auf eine ermessensfehlerfreie Entscheidung) bei Überschreitung der Grenzwerte nach 16. BImSchV: Krankenhäusern, Schulen, Kur- und Altenheimen 57/47 dB(A) tags/ nachts, allgemeine Wohngebiete 59/49 dB(A) Tag/ Nacht, Kern-, Dorf- und Mischgebiete 64/54 dB(A) Tag/ Nacht, bei Pegeln >67/57 dB(A) Tag/ Nacht verdichtet sich gemäß Kooperationserlass das Ermessen der Behörden zur Handlungspflicht.</p>	<p>Gemäß Lärmkartierung nach RLS-19 tags:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maximaler Fassadenpegel L_{Tag} 73 dB(A) • Überschreitung Pegel ≥70 dB(A) L_{Tag} an 81 Wohngebäuden (1.411 betroffene Personen) • Überschreitung Pegel ≥67-<70 dB(A) L_{Tag} an 15 Wohngebäuden (428 betroffene Personen) • Überschreitung Pegel ≥65-<67 dB(A) L_{Tag} an 9 Wohngebäuden (119 betroffene Personen) • Überschreitung Pegel ≥60-<65 dB(A) L_{Tag} an 16 Wohngebäuden (326 betroffene Personen) <p>Gemäß Lärmkartierung nach RLS-19 nachts:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maximaler Fassadenpegel L_{Nacht} 63 dB(A) • Überschreitung Pegel ≥60 dB(A) L_{Nacht} an 82 Wohngebäuden (1.425 betroffene Personen) • Überschreitung Pegel ≥57-<60 dB(A) L_{Nacht} an 21 Wohngebäuden (492 betroffene Personen) • Überschreitung Pegel ≥55-<57 dB(A) L_{Nacht} an 3 Wohngebäuden (48 betroffene Personen) • Überschreitung Pegel ≥50-<55 dB(A) L_{Nacht} an 17 Wohngebäuden (346 betroffene Personen) <p>Es besteht Handlungserfordernis zur Lärmminde- rung.</p>	<p style="text-align: center;">++</p> <p style="text-align: center;">++</p>
<p>Empfindliche Nutzungen (§ 45 StVO) Kindergärten, -tagesstätten, -krippen, -horte, allgemeinbildende Schulen, Förderschulen für geistig oder körperlich behinderte Menschen, Alten- und Pflegeheime oder Krankenhäuser.</p>	<p>Auf dem Straßenabschnitt befindet sich eine Kindertagesstätte (Kinderhaus St. Vinzenz) sowie ein Seniorenwohnheim (St.-Carolus-Haus) als empfindliche Gebäudenutzung gemäß § 45 StVO.</p>	<p style="text-align: center;">++</p>
<p>Beeinträchtigung der Verkehrsfunktion und Belange des fließenden Verkehrs Überwiegt die gesamtstädtische oder gemeindeübergreifende Verbindungsfunktion? Steht die Maßnahme der Verkehrsfunktion entgegen? In welchem Umfang kommt es zur Verlängerung der Fahrtzeit auf dem Streckenabschnitt?</p>	<p>Die Habsburgerstraße ist die wichtigste Nord-Süd-Erschließungsachse für die Stadtteile Herdern und Neuburg und bindet mit der Fortsetzung durch die Zähringer Straße auch den Stadtteil Zähringen sowie Teile des Stadtteils Brühl-Beurbarung an das Stadtzentrum an. Diese Funktion kann die Habsburgerstraße auch mit einer ganz täglichen Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h wahrnehmen, wie sie bereits für die Zähringer Straße als nördliche Fortsetzung der Achse gilt. Die Habsburgerstraße ist darüber hinaus Teil der B 3, die die Stadt Freiburg von Norden nach Südwesten durchquert. Für diese Funktion, überörtlichen oder stadtteilübergreifenden Kfz-Verkehr aufzunehmen, stehen u. a. mit der Achse Zinkmattenstraße – Engesserstraße – Madisonallee – Berliner Allee und mit der durchgängig vierstreifig ausge-</p>	<p style="text-align: center;">(+)</p>



Kriterium Erläuterung	Sachlage	Bewertung Anordnungsfähigkeit
	<p>bauten Westrandstraße (Mooswaldallee, Lembergallee, Granadaallee, Paduaallee, Tel-Aviv-Yafo-Allee, Besançonallee) leistungsfähigere und stadträumlich weniger sensible Verbindungen zur Verfügung. Eine mögliche Verlagerung von Teilen des stadtteilübergreifenden Verkehrs auf diese parallelen Verbindungsachsen wäre insofern nicht problematisch, sondern aus Sicht der Stadtteile Herdern, Neuburg und Zähringen sowie insgesamt städtebaulich wünschenswert.</p> <p>Eine Ausweitung der Beschränkung auf 30 km/h ganztags auf einer Länge von 1.500 m bedeutet tags gegenüber 50 km/h rechnerisch eine Fahrzeitverlängerung von 72 s. Tatsächlich wird die Fahrzeitverlängerung deutlich geringer ausfallen, weil das Geschwindigkeitsniveau im Abschnitt zwischen Schänzlestraße und Jacobistraße wegen der stadträumlichen Situation (Stadtteilzentrum), der fahrbahnbündigen Führung der Stadtbahn und der als Kap-Haltestellen ausgebildeten Stadtbahnhaltestellen deutlich unter 50 km/h liegt.</p>	
<p>Prüfung milderer und alternativer Mittel zur Zielerreichung Technisch mögliche vor allem aber finanziell tragbare bauliche/ andere Maßnahmen.</p>	<p>Die Straße ist baulich intakt, so dass auf absehbare Zeit keine Erneuerung der Deckschicht vorgenommen werden muss. Es gibt deshalb keine mildereren oder alternative Mittel zur Zielerreichung als die Erweiterung der Tempo 30-Anordnung von nachts auf ganztags.</p>	+
<p>Verdrängung des Kfz-Verkehrs auf andere Straßen, Bündelungsfunktion wird geschwächt Einschätzung des Verdrängungspotenzials, ggf. Hinweis auf unterstützende Maßnahmen.</p>	<p>Sofern eine ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h zur Verlagerung von Verkehr auf die Achse Berliner Allee – Zinkmattenstraße oder auf die Westrandstraße führt, ist dies positiv zu bewerten. Kritisch zu bewerten sind mögliche Verkehrsverlagerungen in die angrenzenden Quartiere (z. B. Mozartstraße, Stadtstraße oder Karlstraße). Im Zuge der Planung des RS 6 (Freiburg – Waldkirch/ Emmendingen) werden aktuell Verkehrslenkungsmaßnahmen geprüft, um quartiersfremde Durchgangsverkehre aus den Quartieren östlich der Habsburgerstraße zu reduzieren. Durch die Umsetzung dieser Maßnahmen kann unerwünschten Verkehrsverlagerungen infolge einer ganztägigen Tempo 30-Beschränkung auf der Habsburgerstraße wirksam entgegengewirkt werden.</p>	(+)
Ergänzende Beurteilungskriterien		
<p>Lichtsignalanlagen: Anpassungsbedarf, Koordinierung "Grüne Welle", ÖPNV-Beschleunigung Einschätzung Umstellungsaufwand, bei Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung sind bei Veränderungen Zweckbindungsfristen zu beachten.</p>	<p>Es gibt auf dem Abschnitt sieben LSA-Anlagen: Knoten Leopoldring, Ludwigstraße, Johannerstraße, Wölfleinstraße, Jacobisstraße, Burgunder Straße und Hauptstraße. Sie sind eingebunden in die Koordinierung aller LSA im Zuge der Habsburgerstraße zwischen Leopoldring/ Friedrichring und Hauptstraße. Mit Beschränkung der Höchstge-</p>	=



Kriterium Erläuterung	Sachlage	Bewertung Anordnungsfähigkeit
	<p>schwindigkeit auf 30 km/h wird die Koordinierung entsprechend angepasst, so wie dies bereits in den Nachtstunden der Fall ist.</p>	
<p>Auswirkungen auf den Linienverkehr, Abschätzung der zu erwartenden Verlustzeiten Fahrtzeitverlängerung beträgt etwa 20 s/1.000 m bei 30 statt 50 km/h Höchstgeschwindigkeit.</p>	<p>Auf Teilabschnitten mit einer Gesamtlänge von 680 m befährt die Stadtbahn keinen eigenen Bahnkörper, was in Summe zu einer rechnerischen Fahrtzeitverlängerung von ungefähr 13,6 s führt.</p>	<p>X</p>
<p>Akzeptanzprobleme Ggf. flankierende Maßnahmen zur Einhaltung der V_{zul}.</p>	<p>Angesichts der bestehenden Tempo 30-Anordnung nachts sind auch für die Tagesstunden aufgrund der höheren Verkehrsdichte und mangelnder Alternativen im Straßennetz keine Akzeptanzprobleme zu erwarten. Zudem betrifft die Geschwindigkeitsbeschränkung durchgängig Abschnitte mit dichter Wohnbebauung unmittelbar an der Straße, so dass sich der Sinn der Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen gut über den straßenräumlichen Gesamteindruck vermittelt und die Umsetzung durch entsprechende Koordinierung der LSA unterstützt wird.</p> <p>Eine ganztägige Tempo 30-Beschränkung auf der Habsburgerstraße führt zu einer Vereinheitlichung mit der Zähringer Straße, die bereits ganztägig auf 30 km/h beschränkt ist. Die uneinheitlichen Regelungen führen bislang regelmäßig zu Bußgeldern wegen „unbeabsichtigter“ Geschwindigkeitsüberschreitungen in der Zähringer Straße, weil viele Verkehrsteilnehmende den Wechsel von der nächtlichen zur zeitlich unbeschränkten Geschwindigkeitsbeschränkung nicht wahrnehmen. Die Vereinheitlichung über den gesamten Straßenzug kann hier zu einer höheren Akzeptanz führen.</p> <p>Unabhängig von der generellen Akzeptanz kann eine ganztägige Tempo 30-Beschränkung Ausweichverkehre insbesondere durch die Wohnquartiere östlich der Habsburgerstraße auslösen. Solchen Ausweichverkehren soll durch verkehrslenkende Maßnahmen im Zuge der Umsetzung des RS 6 entgegengewirkt werden.</p>	<p>(+)</p>

Abschließende Bewertung

Auf der Habsburgerstraße besteht wegen der sehr hohen Lärmpegel vom Leopoldring bis zur Stefan-Meier-Straße Handlungsbedarf. Geht man von der mittleren lärmindernden Wirkung einer Tempo 30-Beschränkung von 2,6 dB(A) aus, liegen tags fast alle Fassadenpegel unter 70 dB(A).

Möglichen negativen Auswirkungen kann durch im Zuge der Umsetzung des RS 6 geplante Maßnahmen entgegengewirkt werden. Im Gesamtnetz können wegen einer erwünschten



Entlastungswirkung und einer höheren Akzeptanz der Anordnung sogar positive Auswirkungen erwartet werden. Die übrigen Kriterien können als neutral bewertet werden.

Die Einzelfallprüfung kommt deshalb zu dem Ergebnis:

- **Für den untersuchten Abschnitt der Habsburger Straße besteht Handlungserfordernis. Es gibt keine Kriterien, die das Handlungserfordernis aufwiegen, sondern tendenziell eher unterstützen. Die Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ganztags ist damit als angemessen zu bewerten und wird als Lärminderungsmaßnahme im Lärmaktionsplan festgelegt.**

9.4.2.11 Sundgaullee (Paduaallee bis Aschenbrennerstraße)

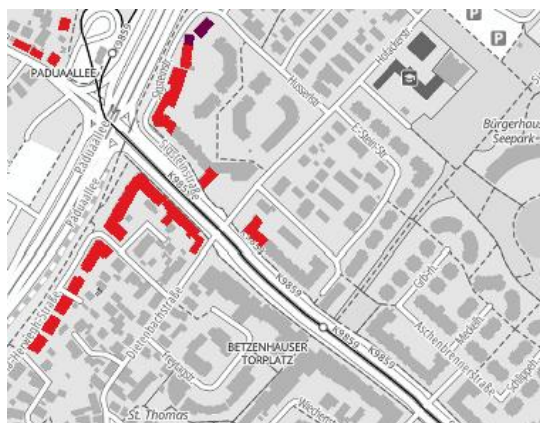
Kurzbeschreibung der Belastungsachse

Der Untersuchungsabschnitt der Achse Sundgaullee erstreckt sich von der Paduaallee bis zur Aschenbrennerstraße. Er ist 510 m lang und weist eine DTV von 5.100 bis 9.900 Kfz auf.

Auf dem Streckenabschnitt der Sundgaullee verkehrt die Stadtbahnlinie 1 auf eigenem Bahnkörper. ÖPNV-Belange sind somit von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen nicht berührt.

Auf dem Abschnitt gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.

Die Einzelfallprüfung dient der Frage, ob eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ganztags, ggf. nur nachts, in Kombination mit der vorhandenen Tempo 20-Beschränkung im Bereich der Stadtbahnhaltestelle Betzenhauser Torplatz eine sinnvolle und angemessene Lärminderungsmaßnahme darstellt und zulässig ist.

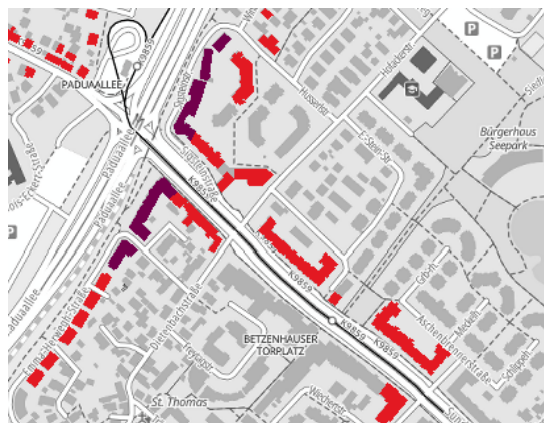


Kartenausschnitt:
Sundgaullee (Paduaallee bis Aschenbrennerstraße)

Fassadenpegel L_{Tag}

$\geq 65 \text{ dB (A)}$

$\geq 70 \text{ dB (A)}$



Kartenausschnitt:
Sundgaullee (Paduaallee bis Aschenbrennerstraße)

Fassadenpegel L_{Nacht}

$\geq 55 \text{ dB (A)}$

$\geq 60 \text{ dB (A)}$



Abwägung der Einzelkriterien

Tab. 9.15: Bewertungstabelle Sundgauallee (Paduaallee bis Aschenbrennerstraße).

Kriterium Erläuterung	Sachlage	Bewertung Anordnungsfähigkeit
Bewertungskriterien zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nach StVO		
<p>Lärmbelastung (§ 45 StVO/ 16. BImSchV) Prüfpflicht (Anspruch auf eine ermessensfehlerfreie Entscheidung) bei Überschreitung der Grenzwerte nach 16. BImSchV: Krankenhäusern, Schulen, Kur- und Altenheimen 57/47 dB(A) tags/ nachts, allgemeine Wohngebiete 59/49 dB(A) Tag/ Nacht, Kern-, Dorf- und Mischgebiete 64/54 dB(A) Tag/ Nacht, bei Pegeln >67/57 dB(A) Tag/ Nacht verdichtet sich gemäß Kooperationserlass das Ermessen der Behörden zur Handlungspflicht.</p>	<p>Gemäß Lärmkartierung nach RLS-19 tags:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maximaler Fassadenpegel L_{Tag} 68 dB(A) • Überschreitung Pegel ≥70 dB(A) L_{Tag} an keinem Wohngebäude (keine betroffenen Personen) • Überschreitung Pegel ≥67-<70 dB(A) L_{Tag} an 4 Wohngebäuden (53 betroffene Personen) • Überschreitung Pegel ≥65-<67 dB(A) L_{Tag} an 5 Wohngebäuden (83 betroffene Personen) • Überschreitung Pegel ≥60-<65 dB(A) L_{Tag} an 21 Wohngebäuden (896 betroffene Personen) <p>Gemäß Lärmkartierung nach RLS-19 nachts:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maximaler Fassadenpegel L_{Nacht} 60 dB(A) • Überschreitung Pegel ≥60 dB(A) L_{Nacht} an 15 Wohngebäuden (437 betroffene Personen) • Überschreitung Pegel ≥57-<60 dB(A) L_{Nacht} an 8 Wohngebäuden (108 betroffene Personen) • Überschreitung Pegel ≥55-<57 dB(A) L_{Nacht} an 10 Wohngebäuden (495 betroffene Personen) • Überschreitung Pegel ≥50-<55 dB(A) L_{Nacht} an 15 Wohngebäuden (437 betroffene Personen) <p>Es besteht Handlungserfordernis zur Lärmminde- rung. Im westlichen Abschnitt zwischen Paduaallee und Hofackerstraße liegen die Fassadenpegel auf der Südseite tagsüber im Pegelband von 65 dB(A) bis 70 dB(A) mit Maximalpegeln von 68 dB(A). Auf dem östlichen Abschnitt sind nur wenige Gebäude betroffen.</p> <p>Nachts treten überwiegend Pegel im Pegelband von 55-60 dB(A) auf. Nahe der Paduaallee wird der Maximalpegel von 60 dB(A) erreicht. Auf der Nord- seite der Sundgauallee liegen gesundheitskritische Werte im Pegelband zwischen 55 und 60 dB(A) mit Maximalpegeln von 57 dB(A) vor – nicht nur west- lich der Dietenbachstraße/ Hofackerstraße, son- dern auch zwischen Hofackerstraße und Aschen- brennerstraße.</p>	<p style="font-size: 2em; color: green;">+</p> <p style="font-size: 2em; color: green;">++</p>
<p>Empfindliche Nutzungen (§ 45 StVO) Kindergärten, -tagesstätten, -krippen, -horte, allgemeinbildende Schulen, För- derschulen für geistig oder körperlich be- hinderte Menschen, Alten- und Pflege- heime oder Krankenhäuser.</p>	<p>Auf dem Straßenabschnitt befindet sich keine emp- findliche Gebäudenutzung gemäß § 45 StVO.</p>	<p style="font-size: 3em; color: gray;">X</p>



Kriterium Erläuterung	Sachlage	Bewertung Anordnungsfähigkeit
<p>Beeinträchtigung der Verkehrsfunktion und Belange des fließenden Verkehrs Überwiegt die gesamtstädtische oder gemeindeübergreifende Verbindungsfunktion? Steht die Maßnahme der Verkehrsfunktion entgegen? In welchem Umfang kommt es zur Verlängerung der Fahrtzeit auf dem Streckenabschnitt?</p>	<p>Die Sundgauallee stellt die zentrale Erschließungsachse des Stadtteils Betzenhausen dar. Darüber hinaus besitzt sie keine stadtteilübergreifende Verkehrsfunktion, auch wenn sie für die nordwestlich gelegene Ortschaft Lehen eine Alternative zur B 31a (Autobahnzubringer Mitte) bei innenstadtbezogenen Fahrten darstellt. Mit der Verlegung der Sundgauallee östlich der Güterbahnstrecke wegen der Entwicklung des Quartiers Kleineschholz (dort Tempo 30-Zone statt bislang anbaufrei), wird die stadtteilübergreifende Verkehrsfunktion weiter reduziert. Die Beschränkung auf 30 km/h auf einer Länge von 510 m bedeutet gegenüber 50 km/h eine Fahrzeitverlängerung von 25 s.</p>	<p>(-)</p>
<p>Prüfung milderer und alternativer Mittel zur Zielerreichung Technisch mögliche vor allem aber finanziell tragbare bauliche/ andere Maßnahmen.</p>	<p>Zur Verbreiterung des bis dahin unterdimensionierten Radfahrstreifens zwischen Paduaallee und Dietenbachstraße/ Hofackerstraße wurde die südliche Fahrbahn (stadteinwärts) neu aufgeteilt und auch die Fahrbahndecke erneuert. Ein Gesamtumbau des Straßenabschnitts scheidet aufgrund der Verkehrsfunktion und der Stadtbahn mit eigenem Gleiskörper in Mittellage aus. Es gibt deshalb keine mildereren oder alternative Mittel zur Zielerreichung die Tempo 30-Anordnung.</p>	<p>+</p>
<p>Verdrängung des Kfz-Verkehrs auf andere Straßen, Bündelungsfunktion wird geschwächt Einschätzung des Verdrängungspotenzials, ggf. Hinweis auf unterstützende Maßnahmen.</p>	<p>Soweit es zur Verdrängung von Verkehr aus der Sundgauallee zu Lasten des Autobahnzubringers Mitte/ B 31a kommt, ist dies im Sinne einer Entlastung des Stadtteils von Durchgangsverkehr erwünscht. Die nächstgelegene Parallelachse in nordöstlicher Richtung ist die Elsässer Straße im Stadtteil Mooswald. Wegen der im LAP dort vorgesehenen Tempo 30-Beschränkung ganztags stellt sich keine Verkehrsverlagerungen auf diese Achse zu erwarten.</p>	<p>(+)</p>
Ergänzende Beurteilungskriterien		
<p>Lichtsignalanlagen: Anpassungsbedarf, Koordinierung "Grüne Welle", ÖPNV-Beschleunigung Einschätzung Umstellungsaufwand, bei Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung sind bei Veränderungen Zweckbindungsfristen zu beachten.</p>	<p>Es gibt auf dem Abschnitt drei LSA-Anlagen: Knoten Paduaallee, Dietenbachstraße und Aschenbrennerstraße. Sie sind eingebunden in die Koordinierung aller LSA im Zuge der Sundgauallee. Im Falle einer Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h muss die Koordinierung entsprechend angepasst werden.</p>	<p>=</p>
<p>Auswirkungen auf den Linienverkehr, Abschätzung der zu erwartenden Verlustzeiten Fahrtzeitverlängerung beträgt etwa 20 s/1.000 m bei 30 statt 50 km/h Höchstgeschwindigkeit.</p>	<p>Nicht relevant, da die Stadtbahn auf eigenem Bahnkörper verkehrt.</p>	<p>X</p>



Kriterium Erläuterung	Sachlage	Bewertung Anordnungsfähigkeit
Akzeptanzprobleme Ggf. flankierende Maßnahmen zur Einhaltung der V_{zul} .	Aufgrund der Kürze des Abschnitts sind keine Akzeptanzprobleme zu erwarten.	=

Abschließende Bewertung

Der Kooperationserlass definiert den Ermessensspielraum wie folgt:

- Bei der Ermessensausübung zu straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen ist in Bereichen, die dem Wohnen dienen, zu beachten, dass nach der Lärmwirkungsforschung Werte ab 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts im gesundheitskritischen Bereich liegen. Bestehen deutliche Betroffenheiten mit Lärmpegeln über den genannten Werten, verdichtet sich das Ermessen zum Einschreiten.
- Bei einer Überschreitung dieser Werte um 2 dB(A) reduziert sich das Ermessen hin zur grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung von Maßnahmen auf den betroffenen Straßenabschnitten.

Die Pegel liegen tagsüber zwischen Paduaallee und Betzenhauser Torplatz im gesundheitskritischen Bereich und erreichen mit 67 dB(A) den Wert zur grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung. Insofern besteht Handlungserfordernis.

Aufgrund der Netzfunktion eingeschränkt negativ zu bewerten ist die Einschränkung der Verkehrsfunktion, dem allerdings entgegensteht, dass zum einen durch bauliche Veränderungen die stadtteilübergreifende Verkehrsfunktion zukünftig weiter reduziert wird und eine Entlastung des Stadtteils durch Verdrängung stadtteilübergreifender Kfz-Verkehre sogar wünschenswert wäre.

Die übrigen Kriterien beurteilen die Wirkungen neutral bis positiv.

Unübersichtliche Sprünge mit Tempo 20, 30 und 50, ganztags oder nachts, sollen vermieden werden. Da bereits im Bereich der Haltestelle Betzenhauser Torplatz Tempo 20 ganztags angeordnet ist, soll Tempo 30 nur auf dem Abschnitt zwischen Paduaallee und Haltestelle Betzenhauser Torplatz auf einer Strecke von ca. 240 m gleichfalls ganztags angeordnet werden.

Geht man von der mittleren lärmindernden Wirkung einer Tempo 30-Beschränkung von 2,6 dB(A) aus, liegen tags mit Ausnahme eines Gebäudes alle Fassadenpegel im Bereich von 65 dB(A). Nachts können die Pegel abgesehen von den Gebäuden auf der Südseite zwischen Paduaallee und Dieterbachstraße in den Bereich von 55 dB(A) gesenkt werden.

Der kurze Abschnitt zwischen der Haltestelle und Aschenbrennerstraße entfällt, da es von den Lärmwerten her keine ausreichende Grundlage für eine Anordnung gibt, aber auch, um östlich der Haltestelle wieder die Regelgeschwindigkeit von 50 km/h gelten zu lassen und nicht erneut für den sehr kurzen Abschnitt Tempo 30 auszuweisen und dann erst auf die Regelgeschwindigkeit zu wechseln.

Die Einzelfallprüfung kommt deshalb zu dem Ergebnis:



- Für den untersuchten Abschnitt der Sundgaullee zwischen Paduaallee und Betzenhauser Torplatz besteht auf Grundlage des Kooperationserlasses Handlungserfordernis. Es gibt keine Kriterien, die das Handlungserfordernis aufwiegen, sondern tendenziell eher unterstützen. Die Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ganztags ist damit als angemessen zu bewerten und wird als Lärminderungsmaßnahme im Lärmaktionsplan festgelegt.

- Für den kurzen Abschnitt zwischen Haltestelle und Aschenbrennerstraße gibt es keine ausreichende Grundlage für die Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Die Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h wird als Lärminderungsmaßnahme im Lärmaktionsplan nicht festgelegt.

9.4.2.12 Paduaallee (Wohnbebauung Auf der Bleiche bis Dreisam)

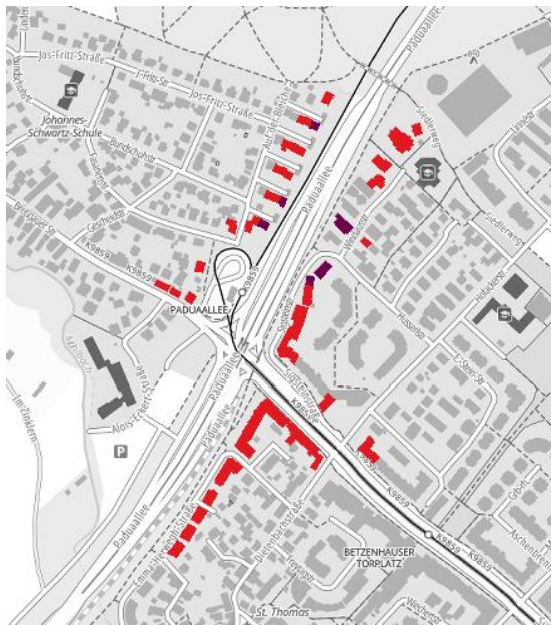
Kurzbeschreibung der Belastungsachse

Der Untersuchungsabschnitt der anbaufreien Paduaallee liegt zwischen dem Gescheidsteg / Verlängerung Siedlerweg und der Dreisam und bezieht sich hinsichtlich der Immissionen auf die Wohnbebauung an den Straßen Auf der Bleiche, Windausstraße, Sigsteinstraße und Emma-Herwegh-Straße. Er ist 660 m lang und weist eine DTV von 49.400 bis 50.300 Kfz auf.

Auf dem Streckenabschnitt verkehren die Buslinien 10 (nur nördlich der Sundgauallee) und 24 jeweils im 30 Minuten-Takt. Sie fahren über die Ein- und Ausfahrrampen des planfreien Knotenpunkts mit der Sundgauallee die Haltestelle Paduaallee an.

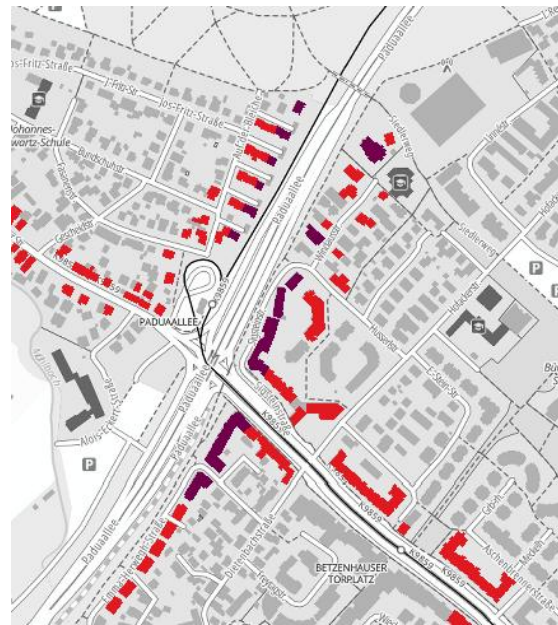
Auf dem Abschnitt gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h.

Die Einzelfallprüfung dient der Frage, ob eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h auf 60 km/h auf der Hauptfahrbahn bzw. 50 km/h auf den Rampen ganztags, ggf. nur nachts, eine sinnvolle und angemessene Lärminderungsmaßnahme darstellt und zulässig ist.



Kartenausschnitt:
Paduaallee (Wohnbebauung Auf der Bleiche bis östlich Dreisam)

Fassadenpegel L_{Tag}
 $\geq 65 \text{ dB (A)}$
 $\geq 70 \text{ dB (A)}$



Kartenausschnitt:
Paduaallee (Wohnbebauung Auf der Bleiche bis östlich Dreisam)

Fassadenpegel L_{Nacht}
 $\geq 55 \text{ dB (A)}$
 $\geq 60 \text{ dB (A)}$



Kriterium Erläuterung	Sachlage	Bewertung Anordnungsfähigkeit
Maßnahmen.	Deckschicht vorgenommen werden muss. Es gibt deshalb keine mildereren oder alternative Mittel zur Zielerreichung.	
Verdrängung des Kfz-Verkehrs auf andere Straßen, Bündelungsfunktion wird geschwächt Einschätzung des Verdrängungspotenzials, ggf. Hinweis auf unterstützende Maßnahmen.	Durch die Lage der Paduaallee als hochleistungsfähige Straßenachse im Netz zwischen B 31a und B 3 sind keine Verdrängungseffekte zu erwarten.	==
Ergänzende Beurteilungskriterien		
Lichtsignalanlagen: Anpassungsbedarf, Koordinierung "Grüne Welle", ÖPNV-Beschleunigung Einschätzung Umstellungsaufwand, bei Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung sind bei Veränderungen Zweckbindungsfristen zu beachten.	Zwischen Suwonallee (Anbindung Stadion) und Adelheid-Steinmann-Straße (Rieselfeld) gibt es keine LSA an der Paduaallee, die Anschlüsse Sundgauallee und B 31a sind niveaufrei angelegt.	==
Auswirkungen auf den Linienverkehr, Abschätzung der zu erwartenden Verlustzeiten Fahrzeitverlängerung beträgt etwa 20 s/1.000 m bei 30 statt 50 km/h Höchstgeschwindigkeit.	Die Verlustzeit für den Linienverkehr auf 660 m ist mit ca. 10 s als gering zu bewerten.	==
Akzeptanzprobleme Ggf. flankierende Maßnahmen zur Einhaltung der V_{zul} .	Wegen der relativ geringen Länge des Abschnitts sind keine Akzeptanzprobleme zu erwarten.	==

Abschließende Bewertung

Aus den sehr hohen Pegeln ergibt sich eine Handlungserfordernis. Aufgrund des hochleistungsfähigen Ausbaus wird die Anordnung jedoch akustisch wie unter Akzeptanzaspekten räumlich differenziert betrachtet:

Auf der Hauptfahrbahn wird wegen der sehr hohen Pegel die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h auf 60 km/h zurückgenommen. Geht man von der mittleren lärmindernden Wirkung einer Tempo 60-Beschränkung von 2,8 dB(A) aus, liegen tags alle Fassadenpegel unter 70 dB(A). Nachts könnten die Pegel nur teilweise unter 60 dB(A) gesenkt werden. Eine Absenkung auf unter 60 dB(A) für alle Wohngebäude ist möglich, wenn die Geschwindigkeit nördlich der Sundgauallee auf 50 km/h beschränkt wird.

Auf dem Teilabschnitt im Umfeld der niveaufreien Anschlussstelle Breisgauer Straße wirkt die Troglage der Hauptfahrbahn teilweise wie eine Lärmschutzwand und mildert die Immissionspegel. Da die Rampen der Anschlussstelle näher an den Gebäuden als Immissionsort liegen und hier die verkehrliche Verbindungsfunktion nicht mehr zum Tragen kommt, kann für diese eine weiter reduzierte zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h angeordnet werden.

Durch die differenzierte Anordnung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wird der Verkehrsfunktion der Straße wie auch dem notwendigen Lärmschutz entsprochen.



Die Einzelfallprüfung kommt deshalb zu dem Ergebnis:

- Für den untersuchten Abschnitt der Paduaallee besteht Handlungserfordernis. Durch die differenzierte Rücknahme der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h für Hauptfahrbahn und 50 km/h für die Rampen verbleiben keine Kriterien, die gegen diese Anordnungen abzuwägen wären. Die Anordnung der differenzierten zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 60/50 km/h ganztags ist damit als angemessen zu bewerten und wird als Lärminderungsmaßnahme im Lärmaktionsplan festgelegt.

9.4.2.13 Berliner Allee (Eisenbahnbrücke Breisacher Bahn bis südlich Bissierstraße)

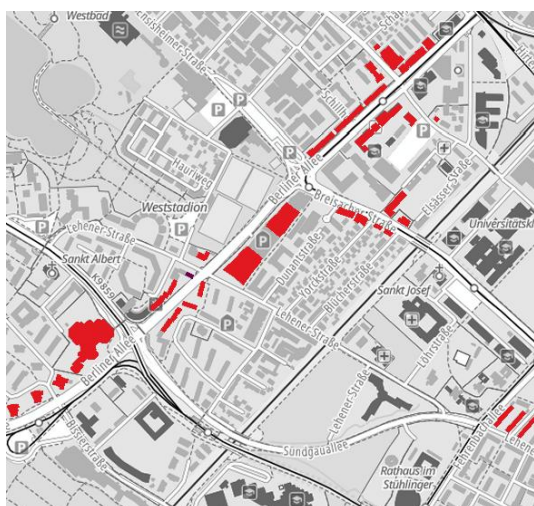
Kurzbeschreibung der Belastungsachse

Der Untersuchungsabschnitt Berliner Allee liegt zwischen der Eisenbahnbrücke Breisacher Bahn und Bissierstraße. Er ist 1.520 m lang und weist eine DTV von 9.600 bis 18.800 Kfz auf.

Auf dem Streckenabschnitt verkehrt nördlich der Breisacher Straße die Stadtbahnlinie 4 auf eigenem Bahnkörper in Mittellage (mit zwei Haltestellen). Südlich der Sundgauallee fährt die Stadtbahnlinie 3 auf eigenem Bahnkörper in Seitenlage außerhalb des Straßenraums. Außerdem verkehren die Buslinien 10 und 36 im 30 Minuten-Takt zwischen Bissierstraße und Elsässerstraße sowie die Linie 22 im 15 Minuten-Takt zwischen Bissierstraße und Madisonallee mit drei Haltestellen im betrachteten Straßenabschnitt.

Auf dem Abschnitt gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.

Die Einzelfallprüfung dient der Frage, ob eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ganztags, ggf. nur nachts, eine sinnvolle und angemessene Lärminderungsmaßnahme darstellt und zulässig ist.



Kartenausschnitt:
Berliner Allee (Eisenbahnbrücke Breisacher Bahn bis Bissierstraße)

Fassadenpegel L_{Tag}

≥ 65 dB (A)

≥ 70 dB (A)



Kartenausschnitt:
Berliner Allee (Eisenbahnbrücke Breisacher Bahn bis Bissierstraße)

Fassadenpegel L_{Nacht}

≥ 55 dB (A)

≥ 60 dB (A)



Abwägung der Einzelkriterien

Tab. 9.17: Bewertungstabelle Berliner Allee (Eisenbahnbrücke Breisacher Bahn bis Bissierstraße)

Kriterium Erläuterung	Sachlage	Bewertung Anordnungsfähigkeit
Bewertungskriterien zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nach StVO		
<p>Lärmbelastung (§ 45 StVO/ 16. BImSchV) Prüfpflicht (Anspruch auf eine ermessensfehlerfreie Entscheidung) bei Überschreitung der Grenzwerte nach 16. BImSchV: Krankenhäusern, Schulen, Kur- und Altenheimen 57/47 dB(A) tags/ nachts, allgemeine Wohngebiete 59/49 dB(A) Tag/ Nacht, Kern-, Dorf- und Mischgebiete 64/54 dB(A) Tag/ Nacht, bei Pegeln >67/57 dB(A) Tag/ Nacht verdichtet sich gemäß Kooperationserlass das Ermessen der Behörden zur Handlungspflicht.</p>	<p>Gemäß Lärmkartierung nach RLS-19 tags:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maximaler Fassadenpegel L_{Tag} 70 dB(A) • Überschreitung Pegel ≥70 dB(A) L_{Tag} an einem Wohngebäude (23 betroffene Personen) • Überschreitung Pegel ≥67-<70 dB(A) L_{Tag} an 4 Wohngebäuden (324 betroffene Personen) • Überschreitung Pegel ≥65-<67 dB(A) L_{Tag} an 15 Wohngebäuden (926 betroffene Personen) • Überschreitung Pegel ≥60-<65 dB(A) L_{Tag} an 7 Wohngebäuden (152 betroffene Personen) <p>Gemäß Lärmkartierung nach RLS-19 nachts:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maximaler Fassadenpegel L_{Nacht} 62 dB(A) • Überschreitung Pegel ≥60 dB(A) L_{Nacht} an 3 Wohngebäuden (192 betroffene Personen) • Überschreitung Pegel ≥57-<60 dB(A) L_{Nacht} an 16 Wohngebäuden (878 betroffene Personen) • Überschreitung Pegel ≥55-<57 dB(A) L_{Nacht} an 4 Wohngebäuden (284 betroffene Personen) • Überschreitung Pegel ≥50-<55 dB(A) L_{Nacht} an 8 Wohngebäuden (190 betroffene Personen) <p>Es besteht Handlungserfordernis zur Lärmminde- rung.</p>	<p style="text-align: center;">++</p> <p style="text-align: center;">++</p>
<p>Empfindliche Nutzungen (§ 45 StVO) Kindergärten, -tagesstätten, -krippen, -horte, allgemeinbildende Schulen, Förderschulen für geistig oder körperlich behinderte Menschen, Alten- und Pflegeheime oder Krankenhäuser.</p>	<p>Auf dem Straßenabschnitt befindet sich keine empfindliche Gebäudenutzung gemäß § 45 StVO.</p>	<p style="font-size: 2em;">X</p>
<p>Beeinträchtigung der Verkehrsfunktion und Belange des fließenden Verkehrs Überwiegt die gesamtstädtische oder gemeindeübergreifende Verbindungsfunktion? Steht die Maßnahme der Verkehrsfunktion entgegen? In welchem Umfang kommt es zur Verlängerung der Fahrtzeit auf dem Streckenabschnitt?</p>	<p>Die Berliner Allee hat eine sehr wichtige Bündelungs- und Verbindungsfunktion für Verkehre in Südwest-Nordost-Richtung im Freiburger Westen. Sie bindet zudem mit der Uniklinik und dem Eisstadion sowie in der Fortsetzung Richtung Nordosten dem Europa-Park-Stadion, der Messe einschließlich der Sick-Arena (Halle für Großveranstaltungen) und dem Industriegebiet Nord gesamtstädtisch und regional bedeutsame Ziele an die B 31a/ Autobahnzubringer Mitte an. Die Großveranstaltungen in den Sport- und Veranstaltungsarenen sowie in der Messe verursachen über die „normale“ Verkehrsbelastung hinaus häufige „Event-Verkehre“, die in den der Lärmkartierung zu Grunde liegenden Verkehrsmengen nur unzureichend bzw. nur umgerechnet auf durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken abgebildet sind. Der wichtigen Verkehrs-</p>	<p style="color: red; font-size: 1.5em;">-</p>



Kriterium Erläuterung	Sachlage	Bewertung Anordnungsfähigkeit
	<p>bedeutung der Berliner Allee steht deshalb eine besondere Belastungssituation, häufig auch in den Abendstunden, gegenüber.</p> <p>Die wichtige Verkehrsfunktionen kann und wird die Berliner Allee auch bei reduzierter Höchstgeschwindigkeit wahrnehmen. Als parallele Alternativachsen kommen nur die städtebaulich weniger sensible, anbaufreie „Westrandstraße“ (Paduaallee – Tel-Aviv-Yafo-Allee – Besançonallee) und die Eschholzstraße in Betracht, die jedoch selbst auf 30 km/h beschränkt wird und zudem hohe Verkehrswiderstände aufweist (viel Radverkehr, bevorrechtigte LSA-gesicherte Stadtbahnquerung, hohe LSA-Dichte).</p> <p>Die Beschränkung auf 30 km/h auf einer Länge von 1.200 m bedeutet gegenüber 50 km/h eine Fahrzeitverlängerung von 58 s.</p>	
<p>Prüfung milderer und alternativer Mittel zur Zielerreichung Technisch mögliche vor allem aber finanziell tragbare bauliche/ andere Maßnahmen.</p>	<p>Ein Umbau des Straßenabschnitts (z. B. Reduzierung der Fahrstreifen) scheidet aufgrund der Verkehrsfunktion, u. a. der Abwicklung der erwähnten Event-Verkehre, aus. Die Straße ist baulich intakt, so dass auf absehbare Zeit keine Erneuerung der Deckschicht vorgenommen werden muss. Es gibt deshalb keine mildereren oder alternative Mittel zur Zielerreichung.</p>	+
<p>Verdrängung des Kfz-Verkehrs auf andere Straßen, Bündelungsfunktion wird geschwächt Einschätzung des Verdrängungspotenzials, ggf. Hinweis auf unterstützende Maßnahmen.</p>	<p>Verkehrsverlagerungen aufgrund einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h sind am ehesten auf die am westlichen Rand der Kernstadt verlaufende „Westrandstraße“ (Besançonallee – Paduaallee – Mooswaldallee) zu erwarten. Die nächste parallele Achse in Richtung Osten ist der Straßenzug Eschholzstraße – Friedhofstraße – Waldkircher Straße, der ebenfalls auf 30 km/h beschränkt wird und zudem höhere Verkehrswiderstände aufweist. Verlagerungen auf diese Achse sind deshalb nicht zu erwarten.</p>	=
Ergänzende Beurteilungskriterien		
<p>Lichtsignalanlagen: Anpassungsbedarf, Koordinierung "Grüne Welle", ÖPNV-Beschleunigung Einschätzung Umstellungsaufwand, bei Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung sind bei Veränderungen Zweckbindungsfristen zu beachten.</p>	<p>Auf dem Abschnitt gibt es fünf LSA- Anlagen: Knoten Elsässer Straße, Lehener Straße, Breisacher Straße, Sundgauallee und Bissierstraße. Sie sind eingebunden in die Koordinierung aller LSA im Zuge der Berliner Allee. Im Falle einer Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h muss die Koordinierung entsprechend angepasst werden.</p>	=
<p>Auswirkungen auf den Linienverkehr, Abschätzung der zu erwartenden Verlustzeiten Fahrzeitverlängerung beträgt etwa 20 s/1.000 m bei 30 statt 50 km/h Höchstgeschwindigkeit.</p>	<p>Die Stadtbahn auf eigenem Bahnkörper ist von straßenverkehrsrechtlichen Regelungen nicht tangiert.</p> <p>Die Verlustzeit für den Busverkehr beträgt auf 1.200 m ca. 24 s.</p>	(-)



Kriterium Erläuterung	Sachlage	Bewertung Anordnungsfähigkeit
<p>Akzeptanzprobleme Ggf. flankierende Maßnahmen zur Einhaltung der V_{zul}.</p>	<p>Aufgrund der Länge des Abschnitts, des insgesamt großzügig dimensionierten Straßenraums mit durchgehend vierstreifiger Verkehrsführung und der Verkehrsfunktion als wichtigste Nordost-Südwest-Verbindung zwischen der Innenstadt und dem Rand der Kernstadt sind Akzeptanzprobleme zu erwarten. Allerdings besteht im gesamten Straßenzug Sichtbezug zur Wohnbebauung, so dass sich der Sinn der Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen gut über den straßenräumlichen Gesamteindruck vermittelt. Zudem kann die Umsetzung einer Geschwindigkeitsbeschränkung durch entsprechende Koordinierung der Lichtsignalanlagen unterstützt werden. Im Falle einer Geschwindigkeitsbeschränkung soll die Einhaltung der Beschränkung durch stationäre Geschwindigkeitsüberwachung insbesondere in den Abschnitten mit besonders hohen Pegeln (Bebauung Zehntsteinweg und Idingerstraße) oder besonders großen Betroffenheiten (Hochhäuser südlich der Wilmersdorfer Straße) unterstützt werden.</p>	

Abschließende Bewertung

Die Pegel liegen tagsüber im gesundheitskritischen Bereich und erreichen mit bis zu knapp 70 dB(A) auf einem Teilabschnitt gemäß Kooperationserlass den Wert zur grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung. Nachts liegen die Fassadenpegel überwiegend zwischen 57 und 60 dB(A), auf dem nördlichen Abschnitt vermehrt auch über 60 dB(A), in der Spitze bei 62 dB(A). Eine Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h entspricht einer Pegelminderung von etwa 2,6 dB(A). Damit können die Pegel unter die kritischen Werte von 70/60 dB(A), zum Teil deutlich darunter, gedrückt werden.

Dem Handlungserfordernis stehen andere Kriterien (bedingt) entgegen: Verkehrsfunktion, Auswirkungen auf den Linienverkehr und Akzeptanz. Die übrigen Kriterien beurteilen die Wirkungen neutral bis positiv.

Ein Argument für eine Tempo 30-Beschränkung ganztags ist, dass die Event-Verkehre nicht nur nach 22 Uhr anfallen, sondern auch nachmittags und in den Abendstunden.

Die Argumente gegen Tempo 30 sind zu beachten, können aber das Handlungserfordernis nicht in Frage stellen.

Diese Bewertung gilt für den Abschnitt der Berliner Allee zwischen Eisenbahnbrücke Breisacher Bahn bis Sundgaullee.

Südlich der Sundgaullee wäre eine Tempo 30-Regelung aufgrund des städtebaulichen Umfeldes und auch der dort überwiegend angesiedelten Nutzungen nicht vermittelbar. Auf der Ostseite gibt es keine Bebauung (P+R-Platz, Haltestelle, Wendeschleife), auf der Westseite vor allem das so genannte Telekom-Gebäude (Bürogebäude). Und südlich davon folgen ein



Studentenwohnheim (Berliner Allee, Haus Nr. 2) und zwei Wohngebäude (Wilmersdorfer Straße, Haus Nr. 3 und 5), die vor wenigen Jahren saniert wurden und u. a. zum Lärmschutz verglaste Loggien erhalten haben.

Angeregt wird, eine stationäre Geschwindigkeitsüberwachung einzurichten, damit die geltende Höchstgeschwindigkeit vor dem Autobahnzubringer B 31a nicht mehr regelmäßig überschritten wird.

Eine Ausweisung von Tempo 30 nur bis zur Sundgauallee verkürzt die Tempo 30-Strecke um 320 m auf 1.200 m und trägt damit auch dazu bei, Verlustzeiten für den allgemeinen Kfz- und den Linienbusverkehr zu verringern.

Die Einzelfallprüfung kommt deshalb zu dem Ergebnis:

- **Für den Abschnitt der Berliner Allee von der Brücke der Breisacher Bahn bis zur Sundgauallee besteht auf Grundlage des Kooperationserlasses Handlungserfordernis. Es gibt Kriterien, die gegen eine Anordnung sprechen, aber das Handlungserfordernis nicht aufwiegen. Die Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ganztags auf diesem Teilabschnitt ist damit als angemessen zu bewerten und wird als Lärminderungsmaßnahme im Lärmaktionsplan festgelegt.**
- **Für den Abschnitt zwischen Sundgauallee und Bebauungsgrenze südlich der Bissierstraße führt die Abwägung zu dem Ergebnis, dass die Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h nicht rechtssicher begründet werden kann. Die Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h wird deshalb nicht als Lärminderungsmaßnahme im Lärmaktionsplan festgelegt.**

9.4.2.14 K 9853 Opfinger Straße (Am Lindenwäldle bis Güterbahnstrecke)

Kurzbeschreibung der Belastungsachse

Der Untersuchungsabschnitt der Opfinger Straße liegt zwischen der Straße Am Lindenwäldle und Güterbahnstrecke. Er ist 900 m lang und weist eine DTV von 9.100 Kfz auf.

Auf dem Streckenabschnitt verkehrt die Stadtbahnlinie 5 auf eigenem Bahnkörper. ÖPNV-Belange sind somit von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen nicht berührt.

Auf dem Abschnitt gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.

Die Einzelfallprüfung dient der Frage, ob eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ganztags, ggf. nur nachts, eine sinnvolle und angemessene Lärminderungsmaßnahme darstellt und zulässig ist.

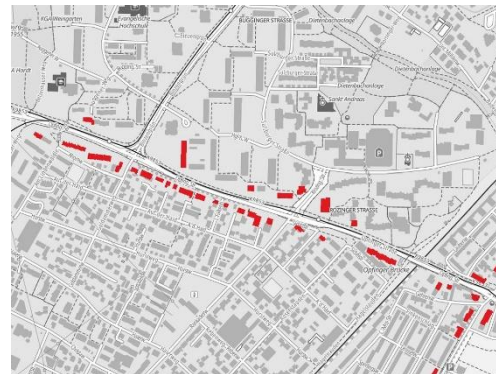


Kartenausschnitt:
Opfinger Straße K 9853
(Straße Am Lindenwäldle bis Güterbahnstrecke)

Fassadenpegel L_{Tag}

≥ 65 dB (A)

≥ 70 dB (A)



Kartenausschnitt:
Opfinger Straße K 9853
(Straße Am Lindenwäldle bis Güterbahnstrecke)

Fassadenpegel L_{Nacht}

≥ 55 dB (A)

≥ 60 dB (A)



Abwägung der Einzelkriterien

Tab. 9.18: Bewertungstabelle Opfinger Straße K 9853 (Straße Am Lindenwäldle bis Güterbahnstrecke)

Kriterium Erläuterung	Sachlage	Bewertung Anordnungsfähigkeit
Bewertungskriterien zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nach StVO		
<p>Lärmbelastung (§ 45 StVO/ 16. BImSchV) Prüfpflicht (Anspruch auf eine ermessensfehlerfreie Entscheidung) bei Überschreitung der Grenzwerte nach 16. BImSchV: Krankenhäusern, Schulen, Kur- und Altenheimen 57/47 dB(A) tags/ nachts, allgemeine Wohngebiete 59/49 dB(A) Tag/ Nacht, Kern-, Dorf- und Mischgebiete 64/54 dB(A) Tag/ Nacht, bei Pegeln >67/57 dB(A) Tag/ Nacht verdichtet sich gemäß Kooperationserlass das Ermessen der Behörden zur Handlungspflicht.</p>	<p>Gemäß Lärmkartierung nach RLS-19 tags:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maximaler Fassadenpegel L_{Tag} 66 dB(A) • Überschreitung Pegel ≥70 dB(A) L_{Tag} an keinem Wohngebäude (keine betroffenen Personen) • Überschreitung Pegel ≥67-<70 dB(A) L_{Tag} an keinem Wohngebäude (keine betroffenen Personen) • Überschreitung Pegel ≥65-<67 dB(A) L_{Tag} an 11 Wohngebäuden (61 betroffene Personen) • Überschreitung Pegel ≥60-<65 dB(A) L_{Tag} an 92 Wohngebäuden (1.673 betroffene Personen) <p>Gemäß Lärmkartierung nach RLS-19 nachts:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maximaler Fassadenpegel L_{Nacht} 58 dB(A) • Überschreitung Pegel ≥60 dB(A) L_{Nacht} an keinem Wohngebäuden (keine betroffenen Personen) • Überschreitung Pegel ≥57-<60 dB(A) L_{Nacht} an 13 Wohngebäuden (74 betroffene Personen) • Überschreitung Pegel ≥55-<57 dB(A) L_{Nacht} an 46 Wohngebäuden (666 betroffene Personen) • Überschreitung Pegel ≥50-<55 dB(A) L_{Nacht} an 69 Wohngebäuden (1.296 betroffene Personen) <p>Es besteht nachts Handlungsbedarf zur Lärmmin-derung.</p>	<p>(+)</p> <p>+</p>
<p>Empfindliche Nutzungen (§ 45 StVO) Kindergärten, -tagesstätten, -krippen, -horte, allgemeinbildende Schulen, Förderschulen für geistig oder körperlich behinderte Menschen, Alten- und Pflegeheime oder Krankenhäuser.</p>	<p>Auf dem Straßenabschnitt befindet sich keine empfindliche Gebäudenutzung gemäß § 45 StVO.</p>	<p>X</p>
<p>Beeinträchtigung der Verkehrsfunktion und Belange des fließenden Verkehrs Überwiegt die gesamtstädtische oder gemeindeübergreifende Verbindungsfunktion? Steht die Maßnahme der Verkehrsfunktion entgegen? In welchem Umfang kommt es zur Verlängerung der Fahrtzeit auf dem Streckenabschnitt?</p>	<p>Die Opfinger Straße ist eine der Haupterschließungsstraßen des Stadtteils Weingarten. Seit der Anliegerbeschränkung der östlich anschließenden Carl-Kistner-Straße im Stadtteilzentrum Haslach hat der Straßenzug Opfinger Straße – Carl-Kistner-Straße keine stadtteilübergreifende Verkehrsfunktion mehr. Auch im Hinblick auf das Ziel, im östlich angrenzenden Stadtteil Haslach den Durchgangsverkehr zu reduzieren, ist eine weitere Reduzierung der Verkehrsfunktion und Verkehrsbelastung als möglicher Nebeneffekt einer Geschwindigkeitsbegrenzung gewünscht. Die Beschränkung auf 30 km/h auf einer Länge von</p>	<p>(+)</p>



Lärmaktionsplan Stadt Freiburg – Fortschreibung zur 4. Runde

Kriterium Erläuterung	Sachlage	Bewertung Anordnungsfähigkeit
	900 m bedeutet gegenüber 50 km/h eine Fahrzeitverlängerung von 43 s.	
Prüfung milderer und alternativer Mittel zur Zielerreichung Technisch mögliche vor allem aber finanziell tragbare bauliche/ andere Maßnahmen.	Die Straße ist baulich intakt, so dass auf absehbare Zeit keine Erneuerung der Deckschicht vorgenommen werden muss. Es gibt deshalb keine milderen oder alternative Mittel zur Zielerreichung.	+
Verdrängung des Kfz-Verkehrs auf andere Straßen, Bündelungsfunktion wird geschwächt Einschätzung des Verdrängungspotenzials, ggf. Hinweis auf unterstützende Maßnahmen.	Soweit eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf der Opfinger Straße – ggf. auch im Zusammenwirken mit einer Tempo 30-Regelung in der Uffhauserstraße – zu einer Verdrängung von Kfz-Verkehren führt, wird diese vor allem zu Lasten der robusten und leistungsfähigen Verkehrsachsen B 3 (Basler Straße – Guildfordallee) und B 31a (Autobahnzubringer Mitte) gehen. Stadtteilintern kommt auch die Verbindung Rankackerweg – St. Georgener Straße – Carl-Mez-Straße und Bettackerstraße als Alternativroute in Frage. Hier sollen im Falle einer Geschwindigkeitsbeschränkung Maßnahmen zur Erhöhung des Verkehrswiderstands geprüft werden.	(-)
Ergänzende Beurteilungskriterien		
Lichtsignalanlagen: Anpassungsbedarf, Koordinierung "Grüne Welle", ÖPNV-Beschleunigung Einschätzung Umstellungsaufwand, bei Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung sind bei Veränderungen Zweckbindungsfristen zu beachten.	Auf dem Abschnitt gibt es zwei LSA-Anlagen jeweils an den Köpfen des Abschnitts (Knoten Binzengrün und Krozinger Straße). Sie sind eingebunden in die Koordinierung aller LSA im Zuge der Opfinger Straße zwischen Paduaallee und Uffhauserstraße/ Markgrafenstraße. Mit Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h wird die Koordinierung entsprechend angepasst.	=
Auswirkungen auf den Linienverkehr, Abschätzung der zu erwartenden Verlustzeiten Fahrtzeitverlängerung beträgt etwa 20 s/1.000 m bei 30 statt 50 km/h Höchstgeschwindigkeit.	Die Stadtbahn auf eigenem Bahnkörper ist von der straßenverkehrsrechtlichen Regelung nicht tangiert.	X
Akzeptanzprobleme Ggf. flankierende Maßnahmen zur Einhaltung der V_{zul} .	Möglichen Akzeptanzproblemen, die es wegen des Zusammenwirkens mit der vorgesehenen Geschwindigkeitsbeschränkung in der Opfinger Straße geben könnte, kann mit Hinweis auf die vorhandenen Alternativrouten über die leistungsfähigen Achsen B 3/ Basler Straße und B 31a/ Autobahnzubringer Mitte begegnet werden. Bei Problemen mit der Einhaltung der Geschwindigkeitsbeschränkungen ist der Einsatz von mobiler oder stationärer Geschwindigkeitsüberwachung zu prüfen.	(-)

Abschließende Bewertung

Der Kooperationserlass definiert den Ermessensspielraum wie folgt:

- Bei der Ermessensausübung zu straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen ist in Bereichen, die dem Wohnen dienen, zu beachten, dass nach der Lärmwirkungsforschung Werte ab 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts im gesundheitskritischen Bereich liegen. Bestehen deutliche Betroffenheiten mit Lärmpegeln über den genannten Werten, verdichtet sich das Ermessen zum Einschreiten.
- Bei einer Überschreitung dieser Werte um 2 dB(A) reduziert sich das Ermessen hin zur grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung von Maßnahmen auf den betroffenen Straßenabschnitten.

Die Pegel liegen tagsüber nur in einem Teilabschnitt um den Knotenpunkt Binzengrün / Goldammerweg mit Spitzen von 66 dB(A) knapp im gesundheitskritischen Bereich, erreichen aber nicht den Wert zur grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung, es verdichtet sich aber das Ermessen zum Einschreiten.

Nachts liegen bei fast allen Gebäuden auf der Südseite die Fassadenpegel bei 55-56 dB(A) knapp im gesundheitskritischen Bereich, allerdings mit einzelnen Maximalpegeln von 58 dB(A). Insofern besteht nachts Handlungserfordernis.

Es gibt Kriterien, die gegen diese Anordnung sprechen: Zum einen ist nicht auszuschließen, dass es zu einer Verkehrsverdrängung kommt, die aber wiederum zur wünschenswerten Entlastung der Opfinger Straße beitragen würde. Zum anderen sind Akzeptanzprobleme nicht auszuschließen. Die Wirkung ist deshalb zu beobachten, um bei Bedarf unterstützende Maßnahmen (Erhöhung Verkehrswiderstand, Geschwindigkeitsüberwachung) zu ergreifen.

Wegen der insgesamt geringen Betroffenheiten tagsüber soll die Anordnung nur für die Nachtstunden von 22.00-6.00 Uhr erfolgen, was auch dazu beiträgt, das Gewicht der kritischen Merkmale tagsüber aufzufangen. Eine Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h entspricht einer Pegelminderung von etwa 2,6 dB(A).

Die Einzelfallprüfung kommt deshalb zu dem Ergebnis:

- **Für den Abschnitt der Opfinger Straße von der Straße Am Lindenwäldle bis zur Güterbahnstrecke besteht auf Grundlage des Kooperationserlasses nachts Handlungserfordernis. Es gibt keine Kriterien, die der Anordnung entgegenstehen oder über dem notwendigen Gesundheitsschutz stehen. Die Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h nachts auf diesem Teilabschnitt ist damit als angemessen zu bewerten und wird als Lärminderungsmaßnahme im Lärmaktionsplan festgelegt.**

9.4.2.15 Uffhauser Straße (Opfinger Straße bis B 3 Guildfordallee)

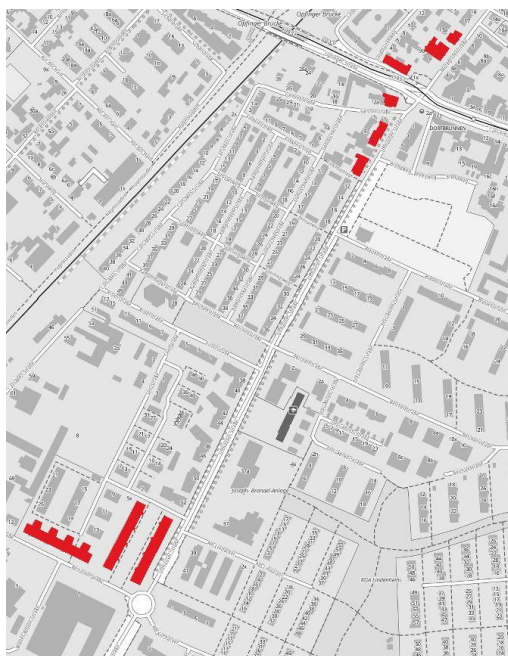
Kurzbeschreibung der Belastungsachse

Der Untersuchungsabschnitt Uffhauser Straße liegt zwischen Opfinger Straße und B 3 Guildfordallee. Er ist 960 m lang und weist eine DTV von 4.800 bis 9.600 Kfz auf.

Die Buslinie 14 verkehrt auf dem Abschnitt zwischen Belchenstraße und Guildfordallee im 30 Minuten-Takt auf einer Strecke von etwa 570 m mit einer Haltestelle (Kirchacker).

Im Umfeld der Grundschule im mittleren Abschnitt gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, zeitlich beschränkt auf 7.00 bis 18.00 Uhr (Mo-Fr). Auf den übrigen Abschnitten der Uffhauser Straße gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.

Die Einzelfallprüfung dient der Frage, ob eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ganztags, ggf. nur nachts, eine sinnvolle und angemessene Lärminderungsmaßnahme darstellt und zulässig ist.



Kartenausschnitt:
Uffhauser Straße (Opfinger Straße bis B 3
Guildfordallee)

Fassadenpegel L_{Tag}

≥ 65 dB (A)

≥ 70 dB (A)



Kartenausschnitt:
Uffhauser Straße (Opfinger Straße bis B 3 Guild-
fordallee)

Fassadenpegel L_{Nacht}

≥ 55 dB (A)

≥ 60 dB (A)



Abwägung der Einzelkriterien

Tab. 9.19: Bewertungstabelle Uffhauser Straße (Opfinger Straße bis B 3 Guildfordallee)

Kriterium Erläuterung	Sachlage	Bewertung Anordnungsfähigkeit
Bewertungskriterien zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nach StVO		
<p>Lärmbelastung (§ 45 StVO/ 16. BImSchV) Prüfpflicht (Anspruch auf eine ermessensfehlerfreie Entscheidung) bei Überschreitung der Grenzwerte nach 16. BImSchV: Krankenhäusern, Schulen, Kur- und Altenheimen 57/47 dB(A) tags/ nachts, allgemeine Wohngebiete 59/49 dB(A) Tag/ Nacht, Kern-, Dorf- und Mischgebiete 64/54 dB(A) Tag/ Nacht, bei Pegeln >67/57 dB(A) Tag/ Nacht verdichtet sich gemäß Kooperationserlass das Ermessen der Behörden zur Handlungspflicht.</p>	<p>Gemäß Lärmkartierung nach RLS-19 tags:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maximaler Fassadenpegel L_{Tag} 67 dB(A) • Überschreitung Pegel ≥70 dB(A) L_{Tag} an keinem Wohngebäude (keine betroffenen Personen) • Überschreitung Pegel ≥67-<70 dB(A) L_{Tag} an einem Wohngebäude (18 betroffene Personen) • Überschreitung Pegel ≥65-<67 dB(A) L_{Tag} an 4 Wohngebäuden (318 betroffene Personen) • Überschreitung Pegel ≥60-<65 dB(A) L_{Tag} an 27 Wohngebäuden (515 betroffene Personen) <p>Gemäß Lärmkartierung nach RLS-19 nachts:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maximaler Fassadenpegel L_{Nacht} 59 dB(A) • Überschreitung Pegel ≥60 dB(A) L_{Nacht} an keinem Wohngebäude (keine betroffenen Personen) • Überschreitung Pegel ≥57-<60 dB(A) L_{Nacht} an 5 Wohngebäuden (336 betroffene Personen) • Überschreitung Pegel ≥55-<57 dB(A) L_{Nacht} an 18 Wohngebäuden (384 betroffene Personen) • Überschreitung Pegel ≥50-<55 dB(A) L_{Nacht} an 15 Wohngebäuden (200 betroffene Personen) <p>Es besteht Handlungsbedarf zur Lärminderung.</p>	<p>(+)</p> <p>+</p>
<p>Empfindliche Nutzungen (§ 45 StVO) Kindergärten, -tagesstätten, -krippen, -horte, allgemeinbildende Schulen, Förderschulen für geistig oder körperlich behinderte Menschen, Alten- und Pflegeheime oder Krankenhäuser.</p>	<p>Auf dem Straßenabschnitt befinden sich eine Grundschule (DFGS) und eine Kindertagesstätte (Tausendfüßler) als empfindliche Gebäudenutzung gemäß § 45 StVO.</p>	<p>++</p>
<p>Beeinträchtigung der Verkehrsfunktion und Belange des fließenden Verkehrs Überwiegt die gesamtstädtische oder gemeindeübergreifende Verbindungsfunktion? Steht die Maßnahme der Verkehrsfunktion entgegen? In welchem Umfang kommt es zur Verlängerung der Fahrzeit auf dem Streckenabschnitt?</p>	<p>Die Uffhauser Straße dient vor allem der Erschließung der westlichen Quartiere des Stadtteils Haslach. Sie verbindet außerdem die Opfinger Straße (Haupterschließung des Stadtteils Weingarten) mit der Basler Straße (B 3/B 31), was deshalb von Bedeutung ist, weil die Carl-Kistner-Straße (geradlinige Fortsetzung der Opfingerstraße) zwischen Uffhauser Straße und Feldbergstraße/ Staufenstrassen auf Anliegerverkehr beschränkt ist. Die Beschränkung auf 30 km/h für den Tempo 50-Abschnitt auf einer Länge von 900 m bedeutet gegenüber 50 km/h eine Fahrzeitverlängerung von 43 s.</p>	<p>(+)</p>



Kriterium Erläuterung	Sachlage	Bewertung Anordnungsfähigkeit
Prüfung milderer und alternativer Mittel zur Zielerreichung Technisch mögliche vor allem aber finanziell tragbare bauliche/ andere Maßnahmen.	Ein Umbau des Straßenabschnitts (z. B. Reduzierung der Fahrstreifen) scheidet aufgrund der Verkehrsfunktion aus. Die Straße ist baulich intakt, so dass auf absehbare Zeit keine Erneuerung der Deckschicht vorgenommen werden muss. Es gibt deshalb keine mildereren oder alternative Mittel zur Zielerreichung.	+
Verdrängung des Kfz-Verkehrs auf andere Straßen, Bündelungsfunktion wird geschwächt Einschätzung des Verdrängungspotenzials, ggf. Hinweis auf unterstützende Maßnahmen.	Verdrängungseffekte sind hinsichtlich der Durchgangsverkehr in Richtung Weingarten zu Lasten der robusteren Bündelungsachsen Basler Straße (B 3/B 31) und B 31a/ Autobahnzubringer Mitte denkbar, die wünschenswert wäre und dort wegen der geringen zusätzlichen Verkehrsmenge akustisch nicht bedeutsam ist. Kleinräumige Verlagerungen im Stadtteil sind wegen der Netzstruktur, der Anliegerbeschränkung in der Carl-Kistner-Straße und der bestehenden Tempo 30-Regelungen in den Quartiersstraßen nicht zu erwarten.	(+)
Ergänzende Beurteilungskriterien		
Lichtsignalanlagen: Anpassungsbedarf, Koordinierung "Grüne Welle", ÖPNV-Beschleunigung Einschätzung Umstellungsaufwand, bei Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung sind bei Veränderungen Zweckbindungsfristen zu beachten.	Auf dem Abschnitt gibt es zwei LSA-Anlagen: Knotenpunkte Opfinger Straße und Belchenstraße. Es gibt keine Koordinierung als Grüne Welle oder Maßnahmen zur Busbeschleunigung.	=
Auswirkungen auf den Linienverkehr, Abschätzung der zu erwartenden Verlustzeiten Fahrzeitverlängerung beträgt etwa 20 s/1.000 m bei 30 statt 50 km/h Höchstgeschwindigkeit.	Die Verlustzeit für den Linienverkehr beträgt auf 570 m ca. 11 s.	(-)
Akzeptanzprobleme Ggf. flankierende Maßnahmen zur Einhaltung der V_{zul} .	Der Ersatz einer zeitlich befristeten Beschränkung durch eine zeitlich uneingeschränkte trägt zur Vereinfachung und damit auch zur besseren Verständlichkeit der Geschwindigkeitsregelung bei.	(-)

Abschließende Bewertung

Tags liegen die Fassadenpegel zwischen 60 und 65 dB(A), in der Spitze bei 67 dB(A), und damit gemäß Kooperationserlass knapp im gesundheitskritischen Bereich, erreichen aber nicht den Wert zur grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung. Damit verdichtet sich im Umfeld der Knotenpunkte Opfinger Straße und Bettackerstraße das Ermessen zum Einschreiten. Die Belastung konzentriert sich auf das Umfeld der Knotenpunkte Opfinger Straße und Bettackerstraße. Eine Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h entspricht einer Pegelminderung von etwa 2,6 dB(A).



Im Bereich der Grundschule (DFGS) und der Kindertagesstätte (Tausendfüßler) als empfindliche Gebäudenutzung besteht für die tagsüber bestehenden Betriebszeiten Anordnungspflicht, die mit der bestehenden Tempo 30-Beschränkung von 7 bis 18 Uhr (Mo-Fr) umgesetzt ist.

In den Nachtstunden liegen Fassadenpegel auf der Westseite durchgängig zwischen 55 und 60 dB(A), in der Spitze bei 59 dB(A). Damit reduziert sich das Ermessen hin zur grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung. Tags liegen die Fassadenpegel zwischen 60 und 65 dB(A), in der Spitze bei 67 dB(A), konzentriert auf das Umfeld der Knotenpunkte Opfinger Straße und Bettackerstraße. In den Nachtstunden liegen Fassadenpegel auf der Westseite nahezu durchgängig zwischen 55 und 60 dB(A), in der Spitze bei 59 dB(A).

Im Stadtteilverkehrskonzept Haslach werden aktuell Maßnahmen zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs durch Haslach geprüft, auch für die Uffhauser Straße. Nach einem Beschluss dieses Konzepts würde die Anordnung von Tempo 30 zusätzlich diese Verkehrslenkungsziele gemäß § 45, 1b, 5. im Sinne einer geordneten städtebaulichen Entwicklung unterstützen.

Wegen der Zielsetzung, Durchgangsverkehr in Haslach zu verringern und auf B 3 und B 31a zu verlagern, gibt es keine Bewertungskriterien, die einer Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit entgegenstehen. Aus der Überlagerung der Pflicht zur Anordnung von Tempo 30 zum Lärmschutz nachts, der Pflicht zur Anordnung von Tempo 30 tags wegen KiGa und Schule sowie der Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung ergibt sich die Notwendigkeit einer ganztägigen Anordnung von Tempo 30.

Die Einzelfallprüfung kommt deshalb zu dem Ergebnis:

- **Für den Abschnitt der Uffhauser Straße von der Opfinger Straße bis zur B 3 Guildfordallee Straße besteht auf Grundlage des Kooperationserlasses nachts Handlungserfordernis und tags verschiedene, sich überlagernde Anordnungserfordernisse. Es gibt keine Kriterien, die der Anordnung entgegenstehen oder über dem notwendigen Gesundheitsschutz stehen. Die Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ganztags ist damit als angemessen zu bewerten und wird als Lärminderungsmaßnahme im Lärmaktionsplan festgelegt.**

9.4.2.16 Eschholzstraße (Dorfbach bis Basler Straße)

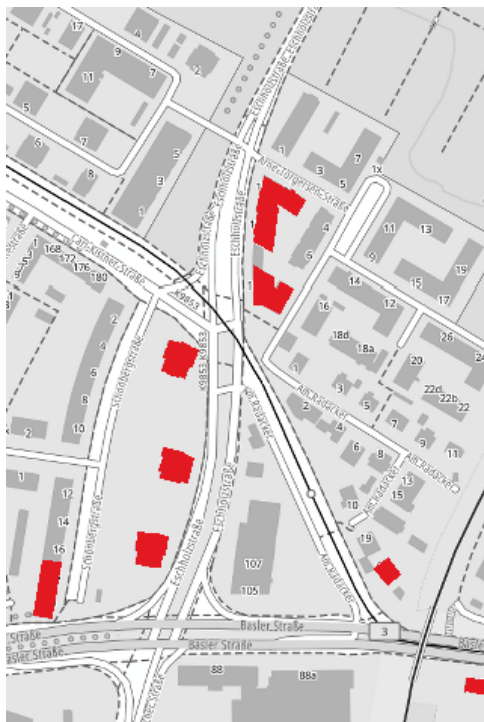
Kurzbeschreibung der Belastungsachse

Der Untersuchungsabschnitt Eschholzstraße liegt zwischen dem Dorfbach (Rand des Quartiers Gutleutmatten) und Basler Straße. Er ist 450 m lang und weist eine DTV von 12.000 bis 13.400 Kfz auf.

Auf dem Streckenabschnitt verkehrt kein ÖPNV.

Auf dem Abschnitt gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.

Die Einzelfallprüfung dient der Frage, ob eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ganztags, ggf. nur nachts, eine sinnvolle und angemessene Lärminderungsmaßnahme darstellt und zulässig ist.

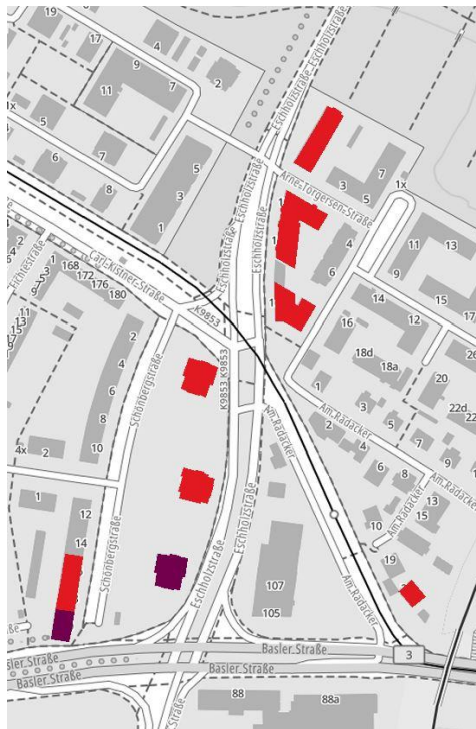


Kartenausschnitt:
Eschholzstraße (Dorfbach bis Basler Straße)

Fassadenpegel L_{Tag}

≥ 65 dB (A)

≥ 70 dB (A)



Kartenausschnitt:
Eschholzstraße (Dorfbach bis Basler Straße)

Fassadenpegel L_{Nacht}

≥ 55 dB (A)

≥ 60 dB (A)



Abwägung der Einzelkriterien

Tab. 9.20: Bewertungstabelle Eschholzstraße (Dorfbach bis Basler Straße)

Kriterium Erläuterung	Sachlage	Bewertung Anordnungsfähigkeit
Bewertungskriterien zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nach StVO		
<p>Lärmbelastung (§ 45 StVO/ 16. BImSchV) Prüfpflicht (Anspruch auf eine ermessensfehlerfreie Entscheidung) bei Überschreitung der Grenzwerte nach 16. BImSchV: Krankenhäusern, Schulen, Kur- und Altenheimen 57/47 dB(A) tags/ nachts, allgemeine Wohngebiete 59/49 dB(A) Tag/ Nacht, Kern-, Dorf- und Mischgebiete 64/54 dB(A) Tag/ Nacht, bei Pegeln >67/57 dB(A) Tag/ Nacht verdichtet sich gemäß Kooperationserlass das Ermessen der Behörden zur Handlungspflicht.</p>	<p>Gemäß Lärmkartierung nach RLS-19 tags:</p> <ul style="list-style-type: none"> Maximaler Fassadenpegel L_{Tag} 68 dB(A) Überschreitung Pegel ≥70 dB(A) L_{Tag} an keinem Wohngebäude (keine betroffenen Personen) Überschreitung Pegel ≥67-<70 dB(A) L_{Tag} an 3 Wohngebäuden (253 betroffene Personen) Überschreitung Pegel ≥65-<67 dB(A) L_{Tag} an 2 Wohngebäuden (91 betroffene Personen) Überschreitung Pegel ≥60-<65 dB(A) L_{Tag} an 4 Wohngebäuden (219 betroffene Personen) <p>Gemäß Lärmkartierung nach RLS-19 nachts:</p> <ul style="list-style-type: none"> Maximaler Fassadenpegel L_{Nacht} 60 dB(A) Überschreitung Pegel ≥60 dB(A) L_{Nacht} an einem Wohngebäude (82 betroffene Personen) Überschreitung Pegel ≥57-<60 dB(A) L_{Nacht} an 4 Wohngebäuden (262 betroffene Personen) Überschreitung Pegel ≥55-<57 dB(A) L_{Nacht} an einem Wohngebäude (55 betroffene Personen) Überschreitung Pegel ≥50-<55 dB(A) L_{Nacht} an 7 Wohngebäuden (268 betroffene Personen) <p>Es besteht Handlungserfordernis zur Lärmminde- rung.</p>	<p style="font-size: 2em; color: green;">+</p> <p style="font-size: 2em; color: green;">++</p>
<p>Empfindliche Nutzungen (§ 45 StVO) Kindergärten, -tagesstätten, -krippen, -horte, allgemeinbildende Schulen, Förderschulen für geistig oder körperlich behinderte Menschen, Alten- und Pflegeheime oder Krankenhäuser.</p>	<p>Auf dem Straßenabschnitt befindet sich keine empfindliche Gebäudenutzung gemäß § 45 StVO.</p>	<p style="font-size: 3em; color: gray;">X</p>
<p>Beeinträchtigung der Verkehrsfunktion und Belange des fließenden Verkehrs Überwiegt die gesamtstädtische oder gemeindeübergreifende Verbindungsfunktion? Steht die Maßnahme der Verkehrsfunktion entgegen? In welchem Umfang kommt es zur Verlängerung der Fahrtzeit auf dem Streckenabschnitt?</p>	<p>Die südliche Eschholzstraße verbindet die Stadtteile Stühlinger mit der Basler Straße (B 3/B 31) und Haslach mit dem Autobahnzubringer Mitte (B 31a) sowie beide Stadtteile miteinander. Es überwiegt somit die quartiersübergreifende Verbindungsfunktion. Diese Funktion kann die Eschholzstraße auf dem kurzen Teilabschnitt allerdings auch bei einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h wahrnehmen. Darüber hinaus ist die Straße Teil der Radvorrangroute FR 3 und weist ein hohes Radverkehrsaufkommen auf. Dies schließt die Abbiegebeziehungen an den Knotenpunkten einschließlich der erforderlichen Fahrstreifenwechsel beim direkten Linksabbiegen ein, Hinsichtlich der Verkehrssicherheit</p>	<p style="font-size: 2em; color: black;">=</p>



Kriterium Erläuterung	Sachlage	Bewertung Anordnungsfähigkeit
	und der Verkehrsfunktion für den Radverkehr ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung insbesondere im Abschnitt zwischen Carl-Kistner-Straße und Basler Straße positiv zu bewerten. Die Beschränkung auf 30 km/h auf einer Länge von 450 m bedeutet gegenüber 50 km/h eine Fahrzeitverlängerung von 22 s.	
Prüfung milderer und alternativer Mittel zur Zielerreichung Technisch mögliche vor allem aber finanziell tragbare bauliche/ andere Maßnahmen.	Ein Rückbau des großzügig dimensionierten Kreuzungsbereichs erfordert einen aufwändigen Gesamtumbau mit erheblichen Kosten. Ein solcher Umbau ist auf absehbare Zeit finanziell nicht darstellbar. Es gibt deshalb bis auf Weiteres keine mildereren oder alternative Mittel zur Zielerreichung.	+
Verdrängung des Kfz-Verkehrs auf andere Straßen, Bündelungsfunktion wird geschwächt Einschätzung des Verdrängungspotenzials, ggf. Hinweis auf unterstützende Maßnahmen.	Eine Verdrängung auf parallele Routen ist nicht zu erwarten, weil es aufgrund von Verkehrsregelungen (Einbahnverkehr, verkehrsberuhigte Bereiche, fehlende Abbiegebeziehungen an der Basler Straße) keine geeigneten Routen gibt. Der Verkehrswiderstand auf diesem Abschnitt der Escholzstraße ist ohnehin stärker von der Verkehrssteuerung (Signalprogramme, Koordinierung, Wartezeiten an den LSA Carl-Kistner-Straße und Basler Straße) geprägt als von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit.	+
Ergänzende Beurteilungskriterien		
Lichtsignalanlagen: Anpassungsbedarf, Koordinierung "Grüne Welle", ÖPNV-Beschleunigung Einschätzung Umstellungsaufwand, bei Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung sind bei Veränderungen Zweckbindungsfristen zu beachten.	Auf dem Abschnitt gibt es drei LSA-Anlagen: Knoten Magdalena-Gerber-Straße, Carl-Kistner-Straße und Basler Straße. Die Koordinierung der Anlagen muss mit der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h angepasst werden.	=
Auswirkungen auf den Linienverkehr, Abschätzung der zu erwartenden Verlustzeiten Fahrzeitverlängerung beträgt etwa 20 s/1.000 m bei 30 statt 50 km/h Höchstgeschwindigkeit.	Von straßenverkehrsrechtlichen Regelungen ist der ÖPNV nicht tangiert.	X
Akzeptanzprobleme Ggf. flankierende Maßnahmen zur Einhaltung der V_{zul} .	Wegen der dichten Abfolge der Knotenpunkte ist bei entsprechend koordinierter Signalsteuerung von einer guten Akzeptanz der Geschwindigkeitsbeschränkung auszugehen.	=

Abschließende Bewertung

Südlich der Carl-Kistner-Straße liegen tags die Fassadenpegel zwischen 65 und 70 dB(A), in der Spitze bei 67 dB(A), nachts im Pegelband von 55 bis 60 dB(A), in der Spitze bei 60 dB(A). Es besteht somit gemäß Kooperationserlass die grundsätzliche Pflicht zur Anordnung von Tempo 30. Nördlich der Carl-Kistner-Straße liegen die Werte nachts im Bereich des Ermessens zum



Einschreiten. Eine Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h entspricht einer Pegelminderung von etwa 2,6 dB(A).

Die Straße ist Teil der Radvorrangroute FR 3 mit einem hohen Radverkehrsaufkommen und dient als Schulweg.

Die Einzelfallprüfung kommt deshalb zu dem Ergebnis:

- Für den kurzen Abschnitt der Eschholzstraße von der Carl-Kistner-Straße bis zur B 3 Basler Straße besteht auf Grundlage des Kooperationserlasses das Handlungserfordernis der Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, für den nördlichen Abschnitt besteht nachts das Ermessen zum Einschreiten. Unter Würdigung der ganztägigen Anordnung auf dem südlichen Abschnitt und den ergänzenden Aspekten der Sicherung des Radverkehrs und des Schulwegs wird das Ermessen zugunsten einer ganztägigen Anordnung vom Dorfbach bis zur B 3 Basler Straße ausgeübt. Es gibt keine Kriterien, die der Anordnung entgegenstehen oder über dem notwendigen Gesundheitsschutz stehen. Die Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ganztags ist damit als angemessen zu bewerten und wird als Lärminderungsmaßnahme im Lärmaktionsplan festgelegt.

9.4.2.17 Wiesentalstraße (Eisenbahnbrücke Rheintalbahn bis Merzhauser Str.)

Kurzbeschreibung der Belastungsachse

Der Untersuchungsabschnitt Wiesentalstraße liegt zwischen der Eisenbahnbrücke Rheintalbahn und Merzhauser Straße. Er ist 400 m lang und weist eine DTV von 8.500 bis 11.200 Kfz auf.

Auf dem Streckenabschnitt verkehrt kein ÖPNV.

Auf dem Abschnitt Eisenbahnbrücke bis Oltmannstraße gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h zeitlich beschränkt auf 7-18 Uhr. Ab der Oltmannstraße bis zu Merzhauser Straße gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.

Die Einzelfallprüfung dient der Frage, ob eine Auswertung der bestehenden Tempo 30-Ausweisung tags auf ganztags bzw. eine Reduzierung von 50 km/h auf 30 km/h ganztags, ggf. nur nachts, eine sinnvolle und angemessene Lärminderungsmaßnahme darstellt und zulässig ist.



Kartenausschnitt:
Wiesentalstraße (Eisenbahnbrücke Rheintalbahn bis
Merzhauser Straße)

Fassadenpegel L_{Tag}

≥ 65 dB (A)

≥ 70 dB (A)



Kartenausschnitt:
Wiesentalstraße (Eisenbahnbrücke Rheintalbahn bis
Merzhauser Straße)

Fassadenpegel L_{Nacht}

≥ 55 dB (A)

≥ 60 dB (A)



Abwägung der Einzelkriterien

Tab. 9.21: Bewertungstabelle Wiesentalstraße (Eisenbahnbrücke Rheintalbahnhof bis Merzhauser Straße)

Kriterium Erläuterung	Sachlage	Bewertung Anordnungsfähigkeit
Bewertungskriterien zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nach StVO		
<p>Lärmbelastung (§ 45 StVO/ 16. BImSchV) Prüfpflicht (Anspruch auf eine ermessensfehlerfreie Entscheidung) bei Überschreitung der Grenzwerte nach 16. BImSchV: Krankenhäusern, Schulen, Kur- und Altenheimen 57/47 dB(A) tags/ nachts, allgemeine Wohngebiete 59/49 dB(A) Tag/ Nacht, Kern-, Dorf- und Mischgebiete 64/54 dB(A) Tag/ Nacht, bei Pegeln >67/57 dB(A) Tag/ Nacht verdichtet sich gemäß Kooperationserlass das Ermessen der Behörden zur Handlungspflicht.</p>	<p>Gemäß Lärmkartierung nach RLS-19 tags:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maximaler Fassadenpegel L_{Tag} 69 dB(A) • Überschreitung Pegel ≥70 dB(A) L_{Tag} an keinem Wohngebäude (keine betroffenen Personen) • Überschreitung Pegel ≥67-<70 dB(A) L_{Tag} an 2 Wohngebäuden (15 betroffene Personen) • Überschreitung Pegel ≥65-<67 dB(A) L_{Tag} an 4 Wohngebäuden (106 betroffene Personen) • Überschreitung Pegel ≥60-<65 dB(A) L_{Tag} an 6 Wohngebäuden (132 betroffene Personen) <p>Gemäß Lärmkartierung nach RLS-19 nachts:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maximaler Fassadenpegel L_{Nacht} 60 dB(A) • Überschreitung Pegel ≥60 dB(A) L_{Nacht} an 2 Wohngebäuden (15 betroffene Personen) • Überschreitung Pegel ≥57-<60 dB(A) L_{Nacht} an 8 Wohngebäuden (231 betroffene Personen) • Überschreitung Pegel ≥55-<57 dB(A) L_{Nacht} an 2 Wohngebäuden (7 betroffene Personen) • Überschreitung Pegel ≥50-<55 dB(A) L_{Nacht} an keinem Wohngebäude (keine betroffenen Personen) <p>Es besteht Handlungserfordernis zur Lärminderung.</p>	<p style="font-size: 2em; color: green;">+</p> <p style="font-size: 2em; color: green;">++</p>
<p>Empfindliche Nutzungen (§ 45 StVO) Kindergärten, -tagesstätten, -krippen, -horte, allgemeinbildende Schulen, Förderschulen für geistig oder körperlich behinderte Menschen, Alten- und Pflegeheime oder Krankenhäuser.</p>	<p>Auf dem Straßenabschnitt befindet sich ein Kindergarten (Waldorfkindergarten Wiesental) als empfindliche Gebäudenutzung gemäß § 45 StVO, auf den die bestehende Geschwindigkeitsbeschränkung zwischen Eisenbahnüberführung und Oltmannstraße (werktags, 7-18 Uhr) zurück geht.</p>	<p style="font-size: 2em; color: green;">++</p>
<p>Beeinträchtigung der Verkehrsfunktion und Belange des fließenden Verkehrs Überwiegt die gesamtstädtische oder gemeindeübergreifende Verbindungsfunktion? Steht die Maßnahme der Verkehrsfunktion entgegen? In welchem Umfang kommt es zur Verlängerung der Fahrzeit auf dem Streckenabschnitt?</p>	<p>Die Wiesentalstraße verbindet die Hexentalgemeinden (Merzhausen, Au, Sölden, Wittnau) mit der Guildfordallee (B 3/B 31, Autobahnzubringer Süd) sowie dem westlichen Stadtgebiet. Innerhalb von Freiburg stellt sie als Verbindung zwischen der Guildfordallee (B 3/B 31) und der südlichen Wiehre eine Alternative zur Basler Straße dar. Sie hat insoweit eine wichtige Verbindungsfunktion zwischen den Radialverbindungen Merzhauser Straße und Basler Straße/ Guildfordallee. Darüber hinaus dient sie als Erschließung für angrenzenden Bereiche mit Wohn-, Misch und gewerblicher Nutzung. Als einzige Querverbindung zwischen Merzhauser Straße und Basler Straße/ Guildfordallee ist die Verbindungsfunktion nicht an ein bestimmtes Geschwindigkeitsniveau gebunden.</p>	<p style="font-size: 2em; color: red;">(-)</p>



Kriterium Erläuterung	Sachlage	Bewertung Anordnungsfähigkeit
	Die Beschränkung auf 30 km/h auf einer Länge von 400 m bedeutet gegenüber 50 km/h eine Fahrzeitverlängerung von 19 s.	
Prüfung milderer und alternativer Mittel zur Zielerreichung Technisch mögliche vor allem aber finanziell tragbare bauliche/ andere Maßnahmen.	Aus Gründen der Verkehrssicherheit gibt es Planungen für eine verkehrliche Neuordnung auf dem Abschnitt zwischen Eisenbahnüberführung und Merzhauser Straße, die jedoch keinen spürbaren Einfluss auf die Lärmemissionen haben wird. Es gibt deshalb keine milderen oder alternative Mittel zur Zielerreichung.	+
Verdrängung des Kfz-Verkehrs auf andere Straßen, Bündelungsfunktion wird geschwächt Einschätzung des Verdrängungspotenzials, ggf. Hinweis auf unterstützende Maßnahmen.	Mangels alternativer Routen ist eine Verdrängung von Kfz-Verkehr bei Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h nicht zu erwarten.	+
Ergänzende Beurteilungskriterien		
Lichtsignalanlagen: Anpassungsbedarf, Koordinierung "Grüne Welle", ÖPNV-Beschleunigung Einschätzung Umstellungsaufwand, bei Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung sind bei Veränderungen Zweckbindungsfristen zu beachten.	Auf dem Abschnitt gibt es eine LSA- Anlage: Knotenpunkt Merzhauser Straße. Eine Koordinierung mit dem nächstgelegenen LSA-geregelten Knotenpunkt Wiesentalstraße/ Lörracher Straße besteht nicht.	=
Auswirkungen auf den Linienverkehr, Abschätzung der zu erwartenden Verlustzeiten Fahrzeitverlängerung beträgt etwa 20 s/1.000 m bei 30 statt 50 km/h Höchstgeschwindigkeit.	Der Straßenabschnitt wird vom ÖPNV nicht genutzt.	X
Akzeptanzprobleme Ggf. flankierende Maßnahmen zur Einhaltung der V_{zul} .	Wegen des kurzen Streckenabschnitts, der tagsüber im nördlichen Teilabschnitt um die Kita Wiesental bereits bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkung und der im südlichen Abschnitt gut wahrnehmbaren Wohnbebauung, ist nicht mit Akzeptanzproblemen zu rechnen.	=

Abschließende Bewertung

Tags sind nur auf dem östlichen Abschnitt Gebäude mit Fassadenpegeln im Pegelband 65-70 dB(A) betroffen, in der Spitze bei 69 dB(A). Nachts sind Gebäude auf dem gesamten Streckenabschnitt betroffen. Die Fassadenpegel liegen zwischen 55 und 60 dB(A), in der Spitze bei 60 dB(A). Damit reduziert sich das Ermessen hin zur grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung von Maßnahmen ganztags. Eine Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h entspricht einer Pegelminderung von etwa 2,6 dB(A). In diese Anordnung würde die bestehende tageszeitlich begrenzte Tempo 30-Anordnung im Bereich des Kindergartens aufgehen.



Die Einzelfallprüfung kommt deshalb zu dem Ergebnis:

- Für den Abschnitt der Wiesentalstraße von der Eisenbahnbrücke Rheintalbahn bis zur Merzhauser Straße besteht auf Grundlage des Kooperationserlasses das Handlungserfordernis der Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ganztags. Es gibt keine Kriterien, die der Anordnung entgegenstehen oder über dem notwendigen Gesundheitsschutz stehen. Die Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ganztags ist damit als angemessen zu bewerten und wird als Lärminderungsmaßnahme im Lärmaktionsplan festgelegt.

9.4.2.18 L 122 Merzhauser Straße (Stadtgrenze bis Basler Straße)

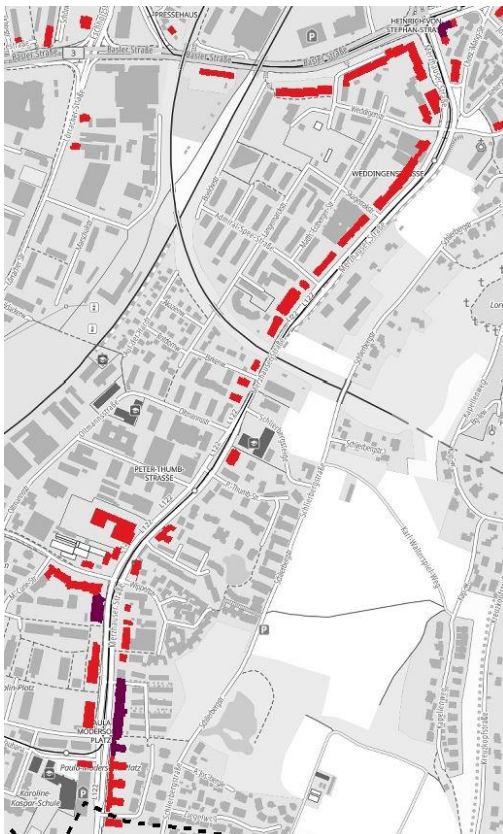
Kurzbeschreibung der Belastungsachse

Der Untersuchungsabschnitt Merzhauser Straße liegt zwischen der Stadtgrenze und Basler Straße. Er ist 1.700 m lang und weist eine DTV von 11.100 bis 17.100 Kfz auf.

Auf dem Streckenabschnitt verkehrt die Stadtbahnlinie 3 auf eigenem Bahnkörper bis Vaubanallee mit zwei Haltestellen sowie die Regionalbuslinie 7208 im 30-Minuten-Takt.

Auf dem Abschnitt gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h zeitlich beschränkt auf nachts 22-6 Uhr.

Die Einzelfallprüfung dient der Frage, ob eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ganztags, ggf. für Teilabschnitte, eine sinnvolle und angemessene Lärminderungsmaßnahme darstellt und zulässig ist.



Kartenausschnitt:
L 122 Merzhauser Straße
(Stadtgrenze bis Basler Straße)

Fassadenpegel L_{Tag}

≥ 65 dB (A)

≥ 70 dB (A)



Abwägung der Einzelkriterien

Tab. 9.22: Bewertungstabelle Merzhauser Straße L 122 (Stadtgrenze bis Basler Straße)

Kriterium Erläuterung	Sachlage	Bewertung Anordnungsfähigkeit
Bewertungskriterien zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nach StVO		
Lärmbelastung (§ 45 StVO/ 16. BImSchV) Prüfpflicht (Anspruch auf eine ermessensfehlerfreie Entscheidung) bei Überschreitung der Grenzwerte nach 16. BImSchV: Krankenhäusern, Schulen, Kur- und Altenheimen 57/47 dB(A) tags/ nachts, allgemeine Wohngebiete 59/49 dB(A) Tag/ Nacht, Kern-, Dorf- und Mischgebiete 64/54 dB(A) Tag/ Nacht, bei Pegeln >67/57 dB(A) Tag/ Nacht verdichtet sich gemäß Kooperationserlass das Ermessen der Behörden zur Handlungspflicht.	Gemäß Lärmkartierung nach RLS-19 tags: <ul style="list-style-type: none"> • Maximaler Fassadenpegel L_{Tag} 71 dB(A) • Überschreitung Pegel ≥70 dB(A) L_{Tag} an 4 Wohngebäuden (132 betroffene Personen) • Überschreitung Pegel ≥67-<70 dB(A) L_{Tag} an 24 Wohngebäuden (723 betroffene Personen) • Überschreitung Pegel ≥65-<67 dB(A) L_{Tag} an 19 Wohngebäuden (577 betroffene Personen) • Überschreitung Pegel ≥60-<65 dB(A) L_{Tag} an 17 Wohngebäuden (600 betroffene Personen) Es besteht Handlungserfordernis zur Lärmminde- rung.	++
Empfindliche Nutzungen (§ 45 StVO) Kindergärten, -tagesstätten, -krippen, -horte, allgemeinbildende Schulen, För- derschulen für geistig oder körperlich be- hinderte Menschen, Alten- und Pflege- heime oder Krankenhäuser.	Auf dem Straßenabschnitt (Haus Nr. 136) befindet sich das evangelische Montessori-Schulhaus Frei- burg als empfindliche Gebäudenutzung gemäß § 45 StVO.	++
Beeinträchtigung der Verkehrsfunktion und Belange des fließenden Verkehrs Überwiegt die gesamtstädtische oder ge- meindeübergreifende Verbindungsfunk- tion? Steht die Maßnahme der Verkehrs- funktion entgegen? In welchem Umfang kommt es zur Verlän- gerung der Fahrtzeit auf dem Streckenab- schnitt?	Die Merzhauser Straße stellt die Radialverbindung zwischen den Hexentalgemeinden Merzhausen, Au, Wittnau, Sölden und Bollschweil zu den übrigen Bereichen von Freiburg sowie zur A 5 und ins Um- land dar. Neben der Erschließung der Wohnbebau- ung entlang der Straße und des Stadtteils Vauban ist die Merzhauser Straße somit überwiegend von einer quartiersübergreifenden Verbindungsfunktion geprägt. Dennoch ist diese Funktion nicht an eine bestimmte Geschwindigkeit gebunden. Eine Beschränkung auf 30 km/h auf einer Länge von 1.700 m bedeutet gegenüber 50 km/h eine Fahrzeitverlängerung von 82 s.	(-)
Prüfung milderer und alternativer Mittel zur Zielerreichung Technisch mögliche vor allem aber finan- ziell tragbare bauliche/ andere Maßnah- men.	Ein Umbau des Straßenabschnitts (z. B. Reduzie- rung der Fahrstreifen) scheidet aufgrund der Ver- kehrsfunktion aus. Die Straße ist baulich intakt, so dass auf absehbare Zeit keine Erneuerung der Deckschicht vorgenommen werden muss. Es gibt deshalb keine mildereren oder alternative Mittel zur Zielerreichung.	+
Verdrängung des Kfz-Verkehrs auf an- dere Straßen, Bündelungsfunktion wird geschwächt Einschätzung des Verdrängungspotenzi- als, ggf. Hinweis auf unterstützende Maß- nahmen.	Südlich der Wiesentalstraße gibt es keine Verbin- dung, zu deren Lasten es Verdrängungeseffekte wegen einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf der Merzhauser Straße geben könnte. Für Kfz-Ver- kehre zwischen der Stadtgrenze Merzhausen und dem nördlichen Endpunkt der Merzhauser Straße (Kreuzung Basler Straße/ Heinrich-von-Stephan-	+



Kriterium Erläuterung	Sachlage	Bewertung Anordnungsfähigkeit
	Straße) würde auch eine Umfahrung über die Route Wiesentalstraße – Lörracher Straße – Lörracher Straße – Basler Straße keinen Zeitvorteil bringen. Es sind deshalb keine Verkehrsverlagerungen zu erwarten.	
Ergänzende Beurteilungskriterien		
Lichtsignalanlagen: Anpassungsbedarf, Koordinierung "Grüne Welle", ÖPNV-Beschleunigung Einschätzung Umstellungsaufwand, bei Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung sind bei Veränderungen Zweckbindungsfristen zu beachten.	Auf dem Abschnitt gibt es acht LSA- Anlagen: Knoten Basler Straße, Lorettostraße, Admiral-Spee-Straße, Oltmannsstraße, Peter-Thumb-Straße, Wiesentalstraße, Elly-Heuss-Knapp-Straße, Vaubanallee. Sie sind eingebunden in die Koordinierung aller LSA im Zuge der Merzhauser Straße zwischen Kronenstraße und Vaubanallee. Mit einer ganztägigen Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h wird die Koordinierung entsprechend angepasst, so wie dies in den Nachtstunden der Fall ist.	=
Auswirkungen auf den Linienverkehr, Abschätzung der zu erwartenden Verlustzeiten Fahrtzeitverlängerung beträgt etwa 20 s/1.000 m bei 30 statt 50 km/h Höchstgeschwindigkeit.	Die Stadtbahn (auf eigenem Bahnkörper) ist von straßenverkehrsrechtlichen Regelungen nicht betroffen. Für den Regionalbusverkehr, der zwischen der Vaubanallee (Haltestelle Paula-Modersohn-Platz) und der Kronenstraße keine Haltestelle hat, ergibt sich eine ähnliche Fahrtzeitverlängerung wie für den MIV (< 82 s.). Ebenso wichtig wie die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist hier die Koordinierung der Lichtsignalanlagen im Zuge der Strecke.	(-)
Akzeptanzprobleme Ggf. flankierende Maßnahmen zur Einhaltung der V_{zul} .	Im gesamten Straßenverlauf ist die vom Verkehrslärm betroffene Wohnbebauung unmittelbar für die Fahrzeugführenden wahrnehmbar, so dass sich der Sinn der Geschwindigkeitsbeschränkung gut vermittelt, auch wenn dies mit einer Fahrtzeitverlängerung von bis zu 82 Sekunden verbunden ist. Die Umsetzung der Beschränkung wird unterstützt durch entsprechende Koordinierung der Lichtsignalanlagen.	=

Abschließende Bewertung

Der Kooperationserlass definiert den Ermessensspielraum wie folgt:

- Bei der Ermessensausübung zu straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen ist in Bereichen, die dem Wohnen dienen, zu beachten, dass nach der Lärmwirkungsforschung Werte ab 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts im gesundheitskritischen Bereich liegen. Bestehen deutliche Betroffenheiten mit Lärmpegeln über den genannten Werten, verdichtet sich das Ermessen zum Einschreiten.
- Bei einer Überschreitung dieser Werte um 2 dB(A) reduziert sich das Ermessen hin zur grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung von Maßnahmen auf den betroffenen Straßenabschnitten.



Die Merzhauser Straße ist zweigeteilt zu bewerten: Zum einen der Abschnitt von südlich der Höllentalbahn bis zur Basler Straße und zum anderen der Abschnitt von nördlich der Wiesentalstraße bis zur Stadtgrenze.

- Auf dem nördlichen Abschnitt sind insgesamt viele Gebäuden mit Pegeln von 65 bis 67 dB(A) (also im Grenzbereich zwischen Ermessen zum Einschreiten und Pflicht zur Anordnung) sowie von Pegeln 67 bis 70 dB(A) (also Pflicht zur Anordnung) betroffen, nördlich der Lorettostraße auch bis 71 dB(A) (also Pflicht zur Anordnung, Gesundheitsgefährdung).
- Auf dem südlichen Abschnitt weisen die Gebäude Fassadenpegel von 67 bis 69 dB(A) mit Maximalpegeln von 70 dB(A) auf (also Pflicht zur Anordnung).
- Im Umfeld des Montessori-Schulhauses besteht tags die Pflicht zur Anordnung von Tempo 30.
- Auf dem Abschnitt im Bereich Peter-Thumb-Straße und Gewerbezufahrt besteht nur eine geringe Lärmbetroffenheit.

Eine Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h entspricht einer Pegelminderung von etwa 2,6 dB(A). Aus diesen Rahmenbedingungen kann folgende Ausweitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h von nachts auf ganztags abgeleitet werden:

Von der Stadtgrenze bis nördlich Montessori-Schulhaus ist Tempo 30 pflichtig anzuordnen, gleiches gilt für den Abschnitt Lorettostraße – Basler Straße. Für den Abschnitt südlich der Lorettostraße wird der Ermessensspielraum insofern genutzt, als auch hier zugunsten von Tempo 30 abgewogen wird. Schließlich verbleibt eine Lücke von ca. 200 m Länge, für die nachts weiterhin Tempo 30 gelten würde. Um einen Wechsel unterschiedlicher Regelungen auf kurzer Strecke zu vermeiden, wird auch dieser Abschnitt in die Tempo 30-Beschränkung einbezogen. Zusammenfassend ist somit festzustellen, dass eine durchgängige Anordnung von Tempo 30 auch tags als anordnungsfähig anzusehen ist.

Die Einzelfallprüfung kommt deshalb zu dem Ergebnis:

- **Für die Merzhauser Straße von der Basler Straße bis zur Stadtgrenze besteht auf Grundlage des Kooperationserlasses Handlungserfordernis zur Erweiterung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h von nachts auf ganztags. Es gibt keine Kriterien, die der Anordnung entgegenstehen oder über dem notwendigen Gesundheitsschutz stehen. Die Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ganztags ist damit als angemessen zu bewerten und wird als Lärminderungsmaßnahme im Lärmaktionsplan festgelegt.**

9.4.2.19 L 133 Schwarzwaldstraße (Nepomukbrücke bis Bruggastraße)

Kurzbeschreibung der Belastungsachse

Der Untersuchungsabschnitt Schwarzwaldstraße liegt zwischen Nepomukbrücke und Bruggastraße. Er ist 590 m lang und weist eine DTV von 6.500 bis 6.800 Kfz auf.

Auf dem Streckenabschnitt verkehrt die Buslinie 18 im 60 Minuten-Takt mit einer Haltestelle auf dem Straßenabschnitt, sowie die Buslinie 221.

Auf dem Abschnitt gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h.

Die Einzelfallprüfung dient der Frage, ob eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ganztags eine sinnvolle und angemessene Lärminderungsmaßnahme darstellt und zulässig ist.



Kartenausschnitt:
Schwarzwaldstraße L133
(Nepomukbrücke bis östl. Ortsausfahrt)

Fassadenpegel L_{Tag}
 $\geq 65 \text{ dB (A)}$
 $\geq 70 \text{ dB (A)}$



Kartenausschnitt:
Schwarzwaldstraße L133
(Nepomukbrücke bis östl. Ortsausfahrt)

Fassadenpegel L_{Nacht}
 $\geq 55 \text{ dB (A)}$
 $\geq 60 \text{ dB (A)}$



Kriterium Erläuterung	Sachlage	Bewertung Anordnungsfähigkeit
Verdrängung des Kfz-Verkehrs auf andere Straßen, Bündelungsfunktion wird geschwächt Einschätzung des Verdrängungspotenzials, ggf. Hinweis auf unterstützende Maßnahmen.	Es gibt keine alternativen Routen, so Verdrängungseffekte nicht stattfinden können.	+
Ergänzende Beurteilungskriterien		
Lichtsignalanlagen: Anpassungsbedarf, Koordinierung "Grüne Welle", ÖPNV-Beschleunigung Einschätzung Umstellungsaufwand, bei Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung sind bei Veränderungen Zweckbindungsfristen zu beachten.	Auf dem Abschnitt gibt es nur die Fußgängeranforderungsanlage auf Höhe der Straße Am Schloss.	=
Auswirkungen auf den Linienverkehr, Abschätzung der zu erwartenden Verlustzeiten Fahrzeitverlängerung beträgt etwa 10 s/1.000 m bei 40 statt 50 km/h Höchstgeschwindigkeit.	Die Verlustzeit für den gering frequentierten Linienverkehr beträgt auf 460 m ca. 5 s.	=
Akzeptanzprobleme Ggf. flankierende Maßnahmen zur Einhaltung der V_{zul} .	Angesichts der bereits bestehenden Tempo 40-Anordnung sind keine Akzeptanzprobleme zu erwarten.	=

Abschließende Bewertung

Tags liegen die Fassadenpegel mit Schwerpunkt auf dem westlichen Teil des Straßenabschnitts zwischen 65 und 70 dB(A), in der Spitze bei 68 dB(A), nachts überwiegend zwischen 55 und 60 dB(A), in der Spitze bei 60 dB(A). Der Kooperationserlass definiert den Ermessensspielraum wie folgt:

Bei einer Überschreitung dieser Werte [65/55 dB(A)] um 2 dB(A) reduziert sich das Ermessen hin zur grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung von Maßnahmen auf den betroffenen Straßenabschnitten. Trotz der bereits angeordneten zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h liegen die Fassadenpegel tags zwischen 65 und 70 dB(A), in der Spitze bei 68 dB(A), nachts überwiegend zwischen 55 und 60 dB(A), in der Spitze bei 60 dB(A). Es besteht somit eine grundsätzliche Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführungen weiterer Maßnahmen.

Die betrachtete Straßenabschnitt der Schwarzwaldstraße ist zweigeteilt zu bewerten:

- Zum einen der Abschnitt von der Nepomukbrücke bis zur Bruggastraße für den die grundsätzliche Pflicht zur Anordnung weitergehender Maßnahmen besteht. Als wirtschaftlichste Maßnahme ist hier eine ganztägige Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 40 auf 30 km/h zu sehen.
- Zum anderen der Abschnitt von der Bruggastraße bis zur Hornbühlstraße, für den sich aus Lärmschutzgründen keine unmittelbaren Anordnungsvoraussetzungen ableiten lassen. Die Folge wäre jedoch eine Beibehaltung der bestehenden Tempo



40-Regelung, die nach 290 m auf die Tempo 30-Anordnung trifft. Zur Verbesserung der Akzeptanz erscheint eine durchgehende, ganztägige Anordnung von Tempo 30 angemessen und entspricht bei weiter Auslegung (zwischen zwei unterschiedlichen, zulässigen Höchstgeschwindigkeiten) auch der "500 m-Regel".

Eine Geschwindigkeitsreduzierung von 40 km/h auf 30 km/h entspricht einer Pegelminderung von etwa 1,6 dB(A).

Die Einzelfallprüfung kommt deshalb zu dem Ergebnis:

- **Für die östliche Schwarzwaldstraße ergibt die Prüfung zwei Gründe für die ganztägige Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 40 auf 30 km/h (Pflicht zur Anordnung, Lückenschluss). Im Sinne einer höheren Akzeptanz wird dieses Ergebnis dadurch gestützt, dass es keine Kriterien gibt, die der Anordnung entgegenstehen. Die Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ganztags ist damit als angemessen zu bewerten und wird als Lärminderungsmaßnahme im Lärmaktionsplan festgelegt.**

9.4.2.20 Kappler Straße – Hansjakobstraße (Anschluss B 31 bis Schwarzwaldstraße)

Kurzbeschreibung der Belastungsachse

Der Untersuchungsabschnitt Kappler Straße – Hansjakobstraße liegt zwischen dem Anschluss B 31 "Kappler Knoten" und Schwarzwaldstraße. Er ist 2.700 m lang und weist eine DTV von 5.800 bis 7.000 Kfz auf.

An Tagen mit größeren Störungen des Verkehrsablaufs auf der Stadtdurchfahrt der B 31 kommt es mitunter zu erheblichen Ausweichverkehren, die in den DTV-Werten nicht abgebildet sind. Dies betrifft an solchen Tagen vor allem auch den starken Lkw-Verkehr der B 31. Über das Jahr gesehen sind die Verkehrsmengen und damit auch die Lärmbelastungen deshalb höher als in der Lärmkartierung zu Grunde gelegt.

Auf dem Abschnitt der Hansjakobstraße westlich der Johannisbergstraße gilt ganztägig Tempo 30 als Kombination einer nächtlichen Beschränkung aus Immissionsschutzgründen und einer Geschwindigkeitsbeschränkung tagsüber wegen des Carolus-Kindergartens. Auf dem Abschnitt östlich der Johannisbergstraße gilt bis zum Kappler Knoten eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, zeitlich beschränkt auf 22-6 Uhr. Mit der Ausdehnung bis zum Kappler Knoten kann die dortige Unterkunft für Geflüchtete in den Schutz vor Verkehrslärm einbezogen werden.

Auf dem Streckenabschnitt Hansjakobstraße verkehrt die Stadtbahnlinie 1 in fahrbahnbündiger Führung bis Laßbergstraße mit drei Haltestellen im Straßenraum und Endhaltestelle/ Wendeschleife zwischen Laßbergstraße und Lindenmattenstraße). Außerdem verkehrt die Buslinie 17 im 30 Minuten-Takt mit einer Haltestelle auf der Kappler Straße zwischen Anschluss Kappler Knoten und Heinrich-Heine-Straße auf einer Länge von ca. 1.000 m.

Die Einzelfallprüfung dient der Frage, ob eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ganztags, ggf. für Teilabschnitte, eine sinnvolle und angemessene Lärminderungsmaßnahme darstellt und zulässig ist.



Kartenausschnitt:
Kappler Straße – Hansjakobstraße
(Anschluss B 31 bis Schwarzwaldstraße)

Fassadenpegel L_{Tag}

$\geq 65 \text{ dB (A)}$

$\geq 70 \text{ dB (A)}$



Abwägung der Einzelkriterien

Tab. 9.24 Bewertungstabelle Kappler Straße – Hansjakobstraße (Anschluss B 31 bis Schwarzwaldstraße)

Kriterium Erläuterung	Sachlage	Bewertung Anordnungsfähigkeit
Bewertungskriterien zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nach StVO		
Lärmbelastung (§ 45 StVO/ 16. BImSchV) Prüfpflicht (Anspruch auf eine ermessensfehlerfreie Entscheidung) bei Überschreitung der Grenzwerte nach 16. BImSchV: Krankenhäusern, Schulen, Kur- und Altenheimen 57/47 dB(A) tags/ nachts, allgemeine Wohngebiete 59/49 dB(A) Tag/ Nacht, Kern-, Dorf- und Mischgebiete 64/54 dB(A) Tag/ Nacht, bei Pegeln >67/57 dB(A) Tag/ Nacht verdichtet sich gemäß Kooperationserlass das Ermessen der Behörden zur Handlungspflicht.	Gemäß Lärmkartierung nach RLS-19 tags: <ul style="list-style-type: none"> • Maximaler Fassadenpegel L_{Tag} 69 dB(A) • Überschreitung Pegel ≥70 dB(A) L_{Tag} an keinen Wohngebäuden (keine betroffenen Personen) • Überschreitung Pegel ≥67-<70 dB(A) L_{Tag} an 7 Wohngebäuden (53 betroffene Personen) • Überschreitung Pegel ≥65-<67 dB(A) L_{Tag} an 31 Wohngebäuden (316 betroffene Personen) • Überschreitung Pegel ≥60-<65 dB(A) L_{Tag} an 116 Wohngebäuden (1.413 betroffene Personen) Es besteht Handlungsbedarf zur Lärminderung.	+
Empfindliche Nutzungen (§ 45 StVO) Kindergärten, -tagesstätten, -krippen, -horte, allgemeinbildende Schulen, Förderschulen für geistig oder körperlich behinderte Menschen, Alten- und Pflegeheime oder Krankenhäuser.	Auf dem Straßenabschnitt befindet sich eine Privatschule (Internationale Schule im Römerhof an der Einmündung Fritz-Geiges-Straße) und eine Kindertagesstätte/ -krippe (Wolkenlos und Himmelblau an der Einmündung Ferdinand-Kopf-Straße) als empfindliche Gebäudenutzung gemäß § 45 StVO.	++
Beeinträchtigung der Verkehrsfunktion und Belange des fließenden Verkehrs Überwiegt die gesamtstädtische oder gemeindeübergreifende Verbindungsfunktion? Steht die Maßnahme der Verkehrsfunktion entgegen? In welchem Umfang kommt es zur Verlängerung der Fahrzeit auf dem Streckenabschnitt?	Hansjakobstraße und Kappler Straße sind nicht klassifizierte städtische Hauptverkehrsstraßen, die vorrangig der Erschließung der östlichen Stadtteile (Waldsee, Littenweiler, Kappel) dienen und darüber hinaus den Freiburger Osten an die Bundesstraße B 31 Richtung Kirchzarten/ Schwarzwald anbinden. Mit der niveaufrei ausgebauten B 31-Ost in Tunnel/ Galerielage gibt es eine hochleistungsfähige Parallelroute, die den stadtteilübergreifenden und den überörtlichen Kfz-Verkehr weitgehend vollständig aufnimmt. Die Hansjakobstraße besitzt keine Radverkehrsanlagen, der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Zwei der drei Stadtbahnhaltestellen sind als dynamische Haltestellen ausgebildet, an denen der Individualverkehr per LSA angehalten wird, um einen sicheren Fahrgastwechsel zu ermöglichen. Die Beschränkung von 50 km/h auf 30 km/h auf einer Länge von 2.700 m bedeutet gegenüber 50 km/h eine Fahrzeitverlängerung von 82 s.	(-)
Prüfung milderer und alternativer Mittel zur Zielerreichung Technisch mögliche vor allem aber finanziell tragbare bauliche/ andere Maßnahmen.	Die Kappler Straße wird in den Jahren 2026 und 2027 saniert und hierbei auch im Fahrbahnquerschnitt verändert. Da der aktuell schlechte Fahrbahnbelag in der Lärmkartierung nicht berücksichtigt ist, ergeben sich durch die Sanierung für sich	+



Kriterium Erläuterung	Sachlage	Bewertung Anordnungsfähigkeit
	<p>genommen keine maßgeblichen Lärmreduktionen (und dennoch eine Entlastung für die Betroffenen). Wegen beengter Platzverhältnisse sieht die Planung einen Fahrbahnquerschnitt von 6,10 m vor, was nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) ausreichend ist für Begegnungsverkehr Bus/Bus bzw. Bus/Lkw bei reduzierter Geschwindigkeit (30 km/h), nicht aber bei Tempo 50. Die Planung geht von einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h zwischen Lindenmattenstraße/ Heinrich-Heine-Straße und Zenlinweg aus unterschiedlichen Gründen (Immissionsschutz, schutzbedürftige Einrichtungen/ KiTas, Zebrastreifen) aus. Die Hansjakobstraße ist baulich intakt, so dass auf absehbare Zeit keine Erneuerung der Deckschicht vorgenommen werden muss. Es gibt deshalb keine milderen oder alternative Mittel zur Zielerreichung.</p>	
<p>Verdrängung des Kfz-Verkehrs auf andere Straßen, Bündelungsfunktion wird geschwächt Einschätzung des Verdrängungspotenzials, ggf. Hinweis auf unterstützende Maßnahmen.</p>	<p>Zwischen der Einmündung der Hansjakobstraße in die Schwarzwaldstraße und der Heinrich-Heine-Straße verlaufen Hansjakobstraße und Schwarzwaldstraße weitgehend parallel. Verkehrsverlagerungen in Abhängigkeit von den Geschwindigkeitsregelungen und Belastungen beider Straßen sind nicht auszuschließen. Mit einer Anordnung von Tempo 30 ganztags auf dem Straßenzug Hansjakobstraße – Kappler Straße wird möglichen Verkehrsverlagerungen von der Schwarzwaldstraße (Mo-Fr von 7 bis 18 Uhr auf 30 km/h beschränkt) zu Lasten der Hansjakobstraße entgegengewirkt. Plausibel wären darüber hinaus positiv zu bewertende Verlagerungen weiterer Verkehre von der Hansjakobstraße und Kappler Straße in den Schützenallee- bzw. Kappler Tunnel (B 31). Verlagerungen zu Lasten von Straßen außerhalb des Hauptverkehrsstraßennetzes sind nicht zu erwarten, da es in den benachbarten Tempo 30-Zonen keine durchgängigen Parallelrouten zu Hansjakobstraße und Kappler Straße gibt.</p>	
Ergänzende Beurteilungskriterien		
<p>Lichtsignalanlagen: Anpassungsbedarf, Koordinierung "Grüne Welle", ÖPNV-Beschleunigung Einschätzung Umstellungsaufwand, bei Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung sind bei Veränderungen Zweckbindungsfristen zu beachten.</p>	<p>Auf dem Abschnitt gibt es sechs LSA-Anlagen: Fußgänger-LSA Ebener Straße, Knotenpunkte Heinrich-Heine-Straße und Laßbergstraße sowie im Westen der Schwarzwaldstraße dynamische Stadtbahnhaltestellen und Fußgänger-LSA Hase mannstraße und Emil-Gött-Straße. Es gibt keine Koordinierung als Grüne Welle.</p>	
<p>Auswirkungen auf den Linienverkehr, Abschätzung der zu erwartenden Verlustzeiten Fahrzeitverlängerung beträgt etwa 20 s/1.000 m bei 30 statt 50 km/h Höchstgeschwindigkeit.</p>	<p>Für die Verlustzeit von Stadtbahnlinien ohne eigenen Gleiskörper gibt es keine empirisch belegten Daten. Sie wird aber etwas höher liegen als bei Buslinien. Damit kann als Verlustzeiten der Stadtbahn auf 1.500 m einschließlich des bisher schon auf 30 km/h ganztags beschränkten Abschnitts ein</p>	



Kriterium Erläuterung	Sachlage	Bewertung Anordnungsfähigkeit
	Wert von insgesamt 30-35 s angenommen werden. Die Verlustzeit für die Buslinie 17 beträgt auf 1.200 m ca. 24 s.	
Akzeptanzprobleme Ggf. flankierende Maßnahmen zur Einhaltung der V_{zul} .	Auf der Kappler Straße ist wegen des vorgesehenen Fahrbahnquerschnitts von 6,10 m von einer guten Akzeptanz auszugehen. In der Hansjakobstraße spricht die Länge der Straße und die großzügige Fahrbahnbreite (wegen fehlender baulicher Abtrennung des Gleisbereichs) für eine geringere Akzeptanz. Andererseits bedingen die dynamischen Stadtbahnhaltestellen mit signalisierten Fußgängerampeln häufige Fahrtunterbrechungen mit Wartezeiten, die sich auf die Akzeptanz positiv auswirken. Die Möglichkeit, den Radverkehr auf gemeinsamer Verkehrsfläche mit dem MIV regelkonform zu führen, unterstützt die Akzeptanz einer Geschwindigkeitsbeschränkung. Bei Bedarf kann eine stationäre Geschwindigkeitsüberwachung die Einhaltung der Geschwindigkeitsbeschränkung unterstützen.	=

Abschließende Bewertung

Tags liegen die Fassadenpegel zwischen 65 und 70 dB(A), in der Spitze bei 69 dB(A). Eine Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h entspricht einer Pegelminderung von etwa 2,6 dB(A).

Die Achse Kappler Straße – Hansjakobstraße ist bezüglich der Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit differenziert zu betrachten:

- Westlich der Johannisbergstraße besteht bereits eine ganztägige Anordnung von Tempo 30. Damit muss für die Frage einer ganztägigen Ausweisung auf dem östlichen Abschnitt nicht mehr betrachtet werden.
- An der Einmündung Fritz-Geiges-Straße befindet sich die Internationale Schule im Römerhof und die Kindertagesstätten Wolkenlos und die Krippe Himmelblau in Kappler Straße, Haus Nr. 31 (Einmündung Ferdinand-Kopf-Straße). An diesen beiden Standorten besteht Pflicht zur Anordnung von Tempo 30 zu den Betriebszeiten. Daraus ergeben sich drei, wegen schützenswerter Nutzung anzuordnenden Tempo 30-Abschnitte.
- Um zu vermeiden, dass sich zwischen den drei Tempo 30-Abschnitten innerhalb des bebauten Bereichs drei Lücken ergeben, kommt die erweiterte Lückenschluss-Regelung der StVO-Novelle 2024 zum Tragen, die die Verbindung von zwei Tempo 30-Abschnitten bis zu 500 m Länge erlaubt. Setzt man für die empfindlichen Nutzungen eine Strecke von 300 m an, verbleibt zwischen Johannisbergstraße und Adolf-Schmitthenner-Straße eine Lücke von ca. 490 m, zwischen Karl-Berner-Straße und der Straße Am Kreuzsteinacker eine Lücke von ca. 480 m und von östlich



Reinhold-Schneider-Straße und Bebauungsende ca. 510 m, bis zur Rampe Anschluss B 31 ca. 730 m.

- Östlich der Johannisbergstraße ist Tempo 30 von 22-6 Uhr angeordnet. Tags liegen die Fassadenpegel zwischen 65 und 70 dB(A), in der Spitze bei 67 dB(A). Gemäß Kooperationserlass besteht somit keine grundsätzliche Pflicht zur Anordnung, aber es verdichtet sich das Ermessen zum Einschreiten.

Die Einzelfallprüfung kommt deshalb zu dem Ergebnis:

- Für die Achse Kappler Straße – Hansjakobstraße führt die differenzierte Betrachtung unterschiedlicher Anordnungsvoraussetzungen zu dem Ergebnis, dass die bestehende Tempo 30-Regelung nachts auf ganztags ausgeweitet werden kann. Zwei Kriterien stehen eingeschränkt gegen diese Ausweisung: Das Kriterium "Beeinträchtigung der Verkehrsfunktion" wird durch die parallel verlaufende, niveaufreie und hochleistungsfähige B 31 in Tunnellage weitgehend kompensiert. Die Verlustzeiten für die Stadtbahn liegen bei 30-35 s und für die Buslinie bei ca. 24 s. Angesichts der Anordnungspflicht von Tempo 30 auf zwei Teilabschnitten (insgesamt ca. 600 m und zwei Haltestellen auf der Stadtbahnstrecke) ist dies vertretbar. Die Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ganztags ist damit als angemessen zu bewerten und wird als Lärminderungsmaßnahme im Lärmaktionsplan festgelegt.



Abwägung der Einzelkriterien

Tab. 9.25: Bewertungstabelle Günterstalstraße (Erwinstraße bis Schillerstraße)

Kriterium Erläuterung	Sachlage	Bewertung Anordnungsfähigkeit
Bewertungskriterien zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nach StVO		
Lärmbelastung (§ 45 StVO/ 16. BImSchV) Prüfpflicht (Anspruch auf eine ermessensfehlerfreie Entscheidung) bei Überschreitung der Grenzwerte nach 16. BImSchV: Krankenhäusern, Schulen, Kur- und Altenheimen 57/47 dB(A) tags/ nachts, allgemeine Wohngebiete 59/49 dB(A) Tag/ Nacht, Kern-, Dorf- und Mischgebiete 64/54 dB(A) Tag/ Nacht, bei Pegeln >67/57 dB(A) Tag/ Nacht verdichtet sich gemäß Kooperationserlass das Ermessen der Behörden zur Handlungspflicht.	Gemäß Lärmkartierung nach RLS-19 tags: <ul style="list-style-type: none"> • Maximaler Fassadenpegel L_{Tag} 70 dB(A) • Überschreitung Pegel ≥70 dB(A) L_{Tag} an einem Wohngebäude (9 betroffene Personen) • Überschreitung Pegel ≥67-<70 dB(A) L_{Tag} an 29 Wohngebäuden (236 betroffene Personen) • Überschreitung Pegel ≥65-<67 dB(A) L_{Tag} an 2 Wohngebäuden (29 betroffene Personen) • Überschreitung Pegel ≥60-<65 dB(A) L_{Tag} an keinem Wohngebäude (keine betroffenen Personen) Es besteht Handlungsbedarf zur Lärminderung.	++
Empfindliche Nutzungen (§ 45 StVO) Kindergärten, -tagesstätten, -krippen, -horte, allgemeinbildende Schulen, Förderschulen für geistig oder körperlich behinderte Menschen, Alten- und Pflegeheime oder Krankenhäuser.	Auf dem Straßenabschnitt befindet sich keine empfindliche Gebäudenutzung gemäß § 45 StVO.	X
Beeinträchtigung der Verkehrsfunktion und Belange des fließenden Verkehrs Überwiegt die gesamtstädtische oder gemeindeübergreifende Verbindungsfunktion? Steht die Maßnahme der Verkehrsfunktion entgegen? In welchem Umfang kommt es zur Verlängerung der Fahrtzeit auf dem Streckenabschnitt?	Die Günterstalstraße ist eine zentrale Erschließungsachse und zugleich Stadtteilzentrum für den dicht bebauten Stadtteil Wiehre und bindet darüber hinaus den Stadtteil Günterstal, die Nachbargemeinde Horben und das Erholungsgebiet Schauinsland an. Sie ist als Landesstraße (L 124, Freiburg – Notschrei, weiter über L 126 Richtung Todtnau) klassifiziert. Wegen der kurvenreichen Streckenführung ist diese Funktion sehr untergeordnet, der überörtliche Verkehr Freiburg – Todtnau nutzt überwiegend die Route über Oberried – B 31 Ost, so dass die innerörtliche Funktion als Stadteilerschließung bei weitem überwiegt. Der Radverkehr wird auf der Günterstalstraße zwischen Talstraße und Erwinstraße im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Die Beschränkung auf 30 km/h auf einer Länge von 410 m bedeutet gegenüber 50 km/h eine Fahrzeitverlängerung von 20 s.	(-)
Prüfung milderer und alternativer Mittel zur Zielerreichung Technisch mögliche vor allem aber finanziell tragbare bauliche/ andere Maßnahmen.	Ein Umbau des Straßenabschnitts (z. B. Reduzierung der Fahrstreifen) scheidet aufgrund der Verkehrsfunktion aus. Die Straße ist baulich intakt, so dass auf absehbare Zeit keine Erneuerung der Deckschicht vorgenommen werden muss. Es gibt deshalb keine mildereren oder alternative Mittel zur Zielerreichung.	+

Kriterium Erläuterung	Sachlage	Bewertung Anordnungsfähigkeit
Verdrängung des Kfz-Verkehrs auf andere Straßen, Bündelungsfunktion wird geschwächt Einschätzung des Verdrängungspotenzials, ggf. Hinweis auf unterstützende Maßnahmen.	Wegen der Struktur des Straßennetzes und der sehr beengten straßenräumlichen Situation in den Parallelstraßen gibt es keine Parallelverbindungen, in die Kfz-Verkehr durch die Geschwindigkeitsbeschränkung verdrängt werden könnte. Die Bündelungsfunktion der Günterstalstraße wird durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h nicht beeinträchtigt.	==
Ergänzende Beurteilungskriterien		
Lichtsignalanlagen: Anpassungsbedarf, Koordinierung "Grüne Welle", ÖPNV-Beschleunigung Einschätzung Umstellungsaufwand, bei Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung sind bei Veränderungen Zweckbindungsfristen zu beachten.	Auf dem Abschnitt gibt es drei LSA-Anlagen: Knoten Schillerstraße und Talstraße sowie die Fußgänger-LSA südlich der Einmündung Zasiusstraße. Die LSA Schillerstraße und Talstraße/ Basler Straße sind unabhängig von der bestehenden Höchstgeschwindigkeit so koordiniert, dass Überstauungen in den vorangehenden Knotenpunkten möglichst vermieden werden. Die LSA an der Zasiusstraße läuft ohne Koordinierung.	==
Auswirkungen auf den Linienverkehr, Abschätzung der zu erwartenden Verlustzeiten Fahrtzeitverlängerung beträgt etwa 20 s/1.000 m bei 30 statt 50 km/h Höchstgeschwindigkeit.	Die Verlustzeit für die Stadtbahnlinie 2 beträgt rechnerisch auf 270 m ca. 5 Sekunden.	==
Akzeptanzprobleme Ggf. flankierende Maßnahmen zur Einhaltung der V_{zul} .	Wegen der Straßenrandbebauung mit mehrgeschossigen Wohn- und Geschäftshäusern, dem südlich angrenzenden Tempo 30-Abschnitt und der vorrangig auf die Stadtteilerschließung ausgerichteten Verkehrsfunktion sind keine Akzeptanzprobleme zu erwarten.	==

Abschließende Bewertung

Tags liegen die Fassadenpegel zwischen 65 und 70 dB(A), in der Spitze bei 70 dB(A). Gemäß Kooperationserlass besteht somit Handlungserfordernis. Nur die bedingte Beeinträchtigung der Verkehrsfunktion spricht gegen diese Anordnung, allerdings eher formal aus Gründen der Klassifizierung als Landesstraße als aus der tatsächlichen Netzfunktion. Eine Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h entspricht einer Pegelminderung von etwa 2,6 dB(A).

Die Einzelfallprüfung kommt deshalb zu dem Ergebnis:

- **Aufgrund der Höhe der Fassadenpegel besteht Handlungserfordernis, so dass die Prüfung der Anordnungsvoraussetzungen tags für die Günterstalstraße zwischen Erwinstraße und Schillerstraße zu dem Ergebnis kommt, dass die bestehende Tempo 30-Regelung nachts auf ganztags ausgeweitet werden kann. Es gibt keine Kriterien, die der Anordnung entgegenstehen oder über dem notwendigen Gesundheitsschutz stehen. Die Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ganztags ist damit als angemessen**



zu bewerten und wird als Lärminderungsmaßnahme im Lärmaktionsplan festgelegt.

9.4.2.22 B 3 Basler Straße – Kronenstraße (Neuenburger Straße bis Schwimmbadstraße)

Kurzbeschreibung der Belastungsachse

Der Untersuchungsabschnitt B 3 Basler Straße – Kronenstraße liegt zwischen der Neuenburger Straße und Schwimmbadstraße. Er ist 1.800 m lang und gliedert sich grob in zwei unterschiedliche Abschnitte: B 3-Abschnitt der Basler Straße (westlich des Knotenpunktes Heinrich-von-Stephan-Straße/ Merzhauser Straße) und der "Stadtstraßenabschnitt" Basler Straße – Kronenstraße. Der B 3-Abschnitt weist eine DTV von 27.000 bis 28.300 Kfz auf, der östliche Abschnitt 10.100 bis 14.500 Kfz.

Ab der Eschholzsstraße/ Haltestelle Am Radacker bis zur Schwimmbadstraße verkehren die Stadtbahnlinien 3 und 5 auf Streckenabschnitten gemeinsam und bis auf den Abschnitt zwischen den beiden Eisenbahnbrücken auf eigenem Bahnkörper. Außerdem verkehren die VAG-Buslinien 11 und 37 sowie verschiedene Regionalbuslinien auf dem westlichen Abschnitt Basler Straße bis zur Merzhauser Straße/ Heinrich-von-Stephan-Straße. Insgesamt gibt es drei Bushaltestellen entlang des betrachteten Straßenabschnitts.

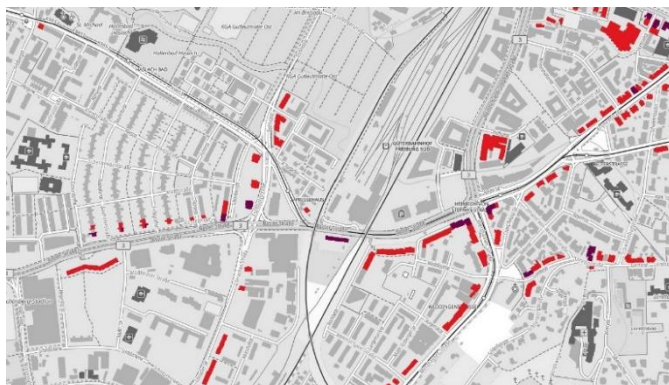
Auf der Kronenstraße gilt auf dem Untersuchungsabschnitt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h nachts von 22-6 Uhr. Nördlich der Schwimmbadstraße gilt eine ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h.

Die Einzelfallprüfung dient der Frage, ob auf dem Abschnitt der B 3 eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ganztags, ggf. nur nachts, sowie auf der Kronenstraße eine Ausweitung von Tempo 30 auf eine Ganztagsregelung eine sinnvolle und angemessene Lärminderungsmaßnahme darstellt und zulässig ist.



Kartenausschnitt:
Basler Straße – Kronenstraße
(Neuenburger Straße bis Schwimmbadstraße)

Fassadenpegel L_{Tag}
 ≥ 65 dB (A)
 ≥ 70 dB (A)



Kartenausschnitt:
Basler Straße – Kronenstraße
(Neuenburger Straße bis Schwimmbadstraße)

Fassadenpegel L_{Nacht}
 ≥ 55 dB (A)
 ≥ 60 dB (A)



Abwägung der Einzelkriterien

Tab. 9.26: Bewertungstabelle Basler Straße – Kronenstraße (Neuenburger Straße bis Schwimmbadstraße)

Kriterium Erläuterung	Sachlage	Bewertung Anordnungsfähigkeit
Bewertungskriterien zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nach StVO		
<p>Lärmbelastung (§ 45 StVO/ 16. BImSchV) Prüfpflicht (Anspruch auf eine ermessensfehlerfreie Entscheidung) bei Überschreitung der Grenzwerte nach 16. BImSchV: Krankenhäusern, Schulen, Kur- und Altenheimen 57/47 dB(A) tags/ nachts, allgemeine Wohngebiete 59/49 dB(A) Tag/ Nacht, Kern-, Dorf- und Mischgebiete 64/54 dB(A) Tag/ Nacht, bei Pegeln >67/57 dB(A) Tag/ Nacht verdichtet sich gemäß Kooperationserlass das Ermessen der Behörden zur Handlungspflicht.</p>	<p>Gemäß Lärmkartierung nach RLS-19 tags:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maximaler Fassadenpegel L_{Tag} 71 dB(A) • Überschreitung Pegel ≥70 dB(A) L_{Tag} an 6 Wohngebäuden (93 betroffene Personen) • Überschreitung Pegel ≥67-<70 dB(A) L_{Tag} an 24 Wohngebäuden (372 betroffene Personen) • Überschreitung Pegel ≥65-<67 dB(A) L_{Tag} an 26 Wohngebäuden (777 betroffene Personen) • Überschreitung Pegel ≥60-<65 dB(A) L_{Tag} an 38 Wohngebäuden (407 betroffene Personen) <p>Gemäß Lärmkartierung nach RLS-19 nachts:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maximaler Fassadenpegel L_{Nacht} 62 dB(A) • Überschreitung Pegel ≥60 dB(A) L_{Nacht} an 11 Wohngebäuden (249 betroffene Personen) • Überschreitung Pegel ≥57-<60 dB(A) L_{Nacht} an 33 Wohngebäuden (835 betroffene Personen) • Überschreitung Pegel ≥55-<57 dB(A) L_{Nacht} an 20 Wohngebäuden (384 betroffene Personen) • Überschreitung Pegel ≥50-<55 dB(A) L_{Nacht} an 73 Wohngebäuden (319 betroffene Personen) <p>Es besteht Handlungserfordernis zur Lärmminde- rung.</p>	<p style="text-align: center;">++</p> <p style="text-align: center;">++</p>
<p>Empfindliche Nutzungen (§ 45 StVO) Kindergärten, -tagesstätten, -krippen, -horte, allgemeinbildende Schulen, Förderschulen für geistig oder körperlich behinderte Menschen, Alten- und Pflegeheime oder Krankenhäuser.</p>	<p>Auf dem Straßenabschnitt befindet sich keine empfindliche Gebäudenutzung gemäß § 45 StVO.</p>	<p style="font-size: 2em;">X</p>
<p>Beeinträchtigung der Verkehrsfunktion und Belange des fließenden Verkehrs Überwiegt die gesamtstädtische oder gemeindeübergreifende Verbindungsfunktion? Steht die Maßnahme der Verkehrsfunktion entgegen? In welchem Umfang kommt es zur Verlängerung der Fahrtzeit auf dem Streckenabschnitt?</p>	<p>Westlich der Heinrich-von-Stephan-Straße ist die Basler Straße als B 3 und B 31 klassifiziert. Die Basler Straße ist auf diesem Abschnitt die wichtigste und am stärksten belastete Bündelungsachse für den Kfz-Verkehr im südwestlichen Stadtgebiet und verbindet den Südwesten Freiburgs mit den südlichen Umlandgemeinden sowie der Autobahn A 5. Entsprechend ihrer Bündelungswirkung weist sie mit über 30.000 Kfz pro Tag eine sehr hohe Verkehrsbelastung auf.</p> <p>Der Abschnitt der Basler Straße östlich der Heinrich-von-Stephan-Straße sowie die daran anknüpfende Kronenstraße weisen eine deutlich geringere Verkehrsbelastung auf. Sie haben vorrangig innerörtliche Erschließungs- und Verbindungsfunktion und werden anstelle der Route Heinrich-von-Stephan-Straße – Lessingstraße als direkte</p>	<p style="text-align: center;">-</p> <p style="text-align: center;">(-)</p>



Kriterium Erläuterung	Sachlage	Bewertung Anordnungsfähigkeit
	Verbindung von der Basler Straße in Richtung Innenstadt und östliche B 31 genutzt. Die Beschränkung auf 30 km/h auf dem Abschnitt westlich der Heinrich-von-Stephan-Straße bedeutet auf einer Länge von 1.150 m gegenüber 50 km/h eine Fahrzeitverlängerung von 55 s. Aus der Beschränkung auf 30 km/h östlich der Heinrich-von-Stephan-Straße bis zum Beginn der bestehenden ganztägigen Tempo 30-Beschränkung resultiert eine Fahrzeitverlängerung gegenüber Tempo 50 von 21 s.	
Prüfung milderer und alternativer Mittel zur Zielerreichung Technisch mögliche vor allem aber finanziell tragbare bauliche/ andere Maßnahmen.	Ein Umbau des Straßenabschnitts (z. B. Reduzierung der Fahrstreifen) scheidet aufgrund der Verkehrsfunktion aus. Die Straße ist baulich intakt, so dass auf absehbare Zeit keine Erneuerung der Deckschicht vorgenommen werden muss. Es gibt deshalb keine mildereren oder alternative Mittel zur Zielerreichung.	+
Verdrängung des Kfz-Verkehrs auf andere Straßen, Bündelungsfunktion wird geschwächt Einschätzung des Verdrängungspotenzials, ggf. Hinweis auf unterstützende Maßnahmen.	In der Funktion der B 3 als stadtteilübergreifende und regionale Verkehrsverbindung gibt es als Alternative vor allem den Autobahnzubringer Mitte (B 31a). Zwischen diesem und der Basler Straße gibt es enge Wechselwirkungen. Eine deutliche Verkehrsverlagerung infolge einer Geschwindigkeitsbeschränkung ist nicht zu erwarten, da auf dem Autobahnzubringer Mitte ebenfalls Geschwindigkeitsbeschränkungen vorgesehen werden. Verdrängungen ins nachgeordnete Netz infolge einer Geschwindigkeitsbeschränkung sind nicht oder nur kleinräumig zu erwarten.	+
Ergänzende Beurteilungskriterien		
Lichtsignalanlagen: Anpassungsbedarf, Koordinierung "Grüne Welle", ÖPNV-Beschleunigung Einschätzung Umstellungsaufwand, bei Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung sind bei Veränderungen Zweckbindungsfristen zu beachten.	Auf dem Abschnitt gibt es sechs LSA- Anlagen: Knoten Basler Straße/ Kronenstraße, Merzhauser Straße, Eschholzstraße und Mülheimer Straße sowie die Fußgänger-LSA an den Einmündungen von Schwimmbadstraße und Johann-von-Weerth-Straße. Sie sind auf dem Abschnitt Basler Straße – Heinrich-von-Stephanstraße als Grüne Welle koordiniert.	=
Auswirkungen auf den Linienverkehr, Abschätzung der zu erwartenden Verlustzeiten Fahrzeitverlängerung beträgt etwa 20 s/1.000 m bei 30 statt 50 km/h Höchstgeschwindigkeit.	Die Verlustzeit für die Buslinien beträgt auf dem befahrenen Teilabschnitt 1.150 m ca. 23 s. Die Stadtbahn (fast ausschließlich auf eigenem Bahnkörper) ist von straßenverkehrsrechtlichen Regelungen marginal tangiert.	(-)
Akzeptanzprobleme Ggf. flankierende Maßnahmen zur Einhaltung der V_{zul} .	Akzeptanzprobleme sind auf dem Abschnitt der B 3 wegen der leistungsfähigen Dimensionierung der Straße (vierstreifig), aber auch wegen des teilweise anonymen Umfeldes (Gewerbe, Bahnanlagen) nicht auszuschließen. Östlich der Merzhauser Straße wechselt der	(-)

Kriterium Erläuterung	Sachlage	Bewertung Anordnungsfähigkeit
	Charakter des Straßenraums mit nur noch je einem Fahrstreifen pro Fahrtrichtung und einem deutlich innerstädtischen Charakter mit Wohngebäuden. so dass hier nicht mit Akzeptanzproblemen zu rechnen ist – auch, weil mit der Heinrich-von-Stephan-Straße eine leistungsfähige Alternative mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zur Verfügung steht.	=

Abschließende Bewertung

Tags und nachts besteht auf dem gesamten betrachteten Streckenabschnitt der Basler Straße – Kronenstraße zwischen Neuenburger Straße und Schwimmbadstraße Handlungserfordernis. Tags liegen die Fassadenpegel auf dem B 3-Abschnitt zwischen 65 und 70 dB(A), in der Spitze bei 69 dB(A), nachts zwischen 55 und 60 dB(A), in der Spitze bei 62 dB(A). Auf dem östlichen Abschnitt liegen die Pegel gleichfalls tags zwischen 65 und 70 dB(A), in der Spitze bei 71 dB(A) und nachts zwischen 55 und 60 dB(A), in der Spitze bei 60 dB(A). Eine Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h entspricht einer Pegelminderung von etwa 2,6 dB(A).

Östlich des Knotens Merzhauser Straße/ Heinrich-von-Stephan-Straße gibt es keine Kriterien, die gegen die Ausweitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h nachts auf eine Ganztags-Regelung sprechen bzw. das Handlungserfordernis überwiegen, zumal diese Anordnung an die bestehende Tempo 30-Regelung auf der nördlichen Kronenstraße unmittelbar anschließt.

Die abschließende Bewertung auf dem B 3-Abschnitt der Basler Straße westlich von Merzhauser Straße bzw. Heinrich-von-Stephan-Straße ist differenziert zu betrachten:

- Die Pegel zeigen eindeutig das Handlungserfordernis, das gilt insbesondere für die auf die Straßen zulaufende Zeilenbebauung und das Punkthochhaus auf der nördlichen Straßenseite zwischen Eichendorffweg und Eschholzstraße, wo die Immissionen bis weit in die Außenräume der Wohnbebauung eindringen können.
- Auf der Südseite der Basler Straße besteht für die hochverdichtete Blockrandbebauung (Richthofenstraße) gleichfalls Handlungsbedarf. Allerdings sind die Gebäude aus dem Straßenraum, zumindest in der Vegetationsperiode, kaum wahrnehmbar. Hierdurch und wegen der verkehrsdominierten Gestaltung des Straßenraums wird der Zusammenhang einer Tempo-Beschränkung mit Lärmschutzanforderungen nicht ohne weiteres erkennbar sein, so dass hier stärker als bei anderen Straßen Akzeptanzprobleme auftreten könnten.
- Zwischen diesen beiden Teilabschnitten (Lörracher Straße bis Boelckestraße) verläuft die Basler Straße in Troglage und unterquert zwei Bahnstrecken. In dem weitgehend von gewerblichen Nutzungen und Bahnanlagen bestimmten Umfeld befindet sich jedoch eine von Straßen- wie zusätzlich von Schienenlärm hochbelastete Mehrfamilienhauszeile (Basler Straße, Haus Nr. 82-86).

Trotz der unterschiedlich strukturierten Straßenabschnitte ergibt sich durchgehend Handlungserfordernis. Insbesondere auf dem mittleren Abschnitt sind jedoch wegen des Umfeldes Akzeptanzprobleme nicht auszuschließen. Diese sind nach einer Anordnung zu beobachten, um bei



Bedarf flankierende Maßnahmen zu ergreifen (Dialogdisplay, mobile Verkehrsüberwachung, stationäre Messstelle).

Die Einzelfallprüfung kommt deshalb zu dem Ergebnis:

- **Es besteht auf dem gesamten Betrachtungsabschnitt Handlungserfordernis, so dass eine Ausweitung der bestehenden nächtlichen Tempo 30-Beschränkung auf der Kronenstraße bzw. die ganztägige Einführung dieser Beschränkung auf der Basler Straße als angemessen anzusehen ist. Aufgrund der festgestellten Handlungserfordernis gibt es keine Kriterien, die der Anordnung entgegenstehen bzw. über dem notwendigen Gesundheitsschutz stehen. Die Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ganztags ist damit als angemessen zu bewerten und wird als Lärminderungsmaßnahme im Lärmaktionsplan festgelegt.**

9.4.2.23 B 3 Isfahanallee (Eisenbahnbrücke bis Tullastraße)

Hinweis: Auf dem stadtauswärtigen Abschnitt der Isfahanallee von der Zähringer Straße bis zur Eisenbahnbrücke wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit bereits von 70 auf 50 km/h zurückgenommen. Eine weitere Reduzierung wäre wegen des anbaufreien Ausbaus, dem dichten Baumbewuchs, der kaum wahrnehmbaren Wohnbebauung und der bereits bestehenden Radarkontrolle schwer vermittelbar, so dass eine Einzelfallprüfung nicht zu einem positiven Ergebnis führen würde.

Kurzbeschreibung der Belastungsachse

Der Untersuchungsabschnitt Isfahanallee liegt zwischen Eisenbahnbrücke und Tullastraße. Er ist 340 m lang, zweistreifig ausgebaut und führt als Einbahnstraße in Richtung Innenstadt. Die DTV liegt bei 13.900 Kfz.

Auf dem Abschnitt verkehrt kein ÖPNV.

Es gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h.

Die Einzelfallprüfung dient der Frage, ob eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h ganztags, ggf. nur nachts, eine sinnvolle und angemessene Lärminderungsmaßnahme darstellt und zulässig ist.



Kartenausschnitt:
B 3 Isfahanallee
(Eisenbahnbrücke bis Tullastraße)

Fassadenpegel L_{Tag}
 $\geq 65 \text{ dB (A)}$
 $\geq 70 \text{ dB (A)}$



Kartenausschnitt:
B 3 Isfahanallee
(Eisenbahnbrücke bis Tullastraße)

Fassadenpegel L_{Nacht}
 $\geq 55 \text{ dB (A)}$
 $\geq 60 \text{ dB (A)}$



Abwägung der Einzelkriterien

Tab. 9.27: Bewertungstabelle B 3 Isfahanallee (Eisenbahnbrücke bis Tullastraße)

Kriterium Erläuterung	Sachlage	Bewertung Anordnungsfähigkeit
Bewertungskriterien zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nach StVO		
<p>Lärmbelastung (§ 45 StVO/ 16. BImSchV) Prüfpflicht (Anspruch auf eine ermessensfehlerfreie Entscheidung) bei Überschreitung der Grenzwerte nach 16. BImSchV: Krankenhäusern, Schulen, Kur- und Altenheimen 57/47 dB(A) tags/ nachts, allgemeine Wohngebiete 59/49 dB(A) Tag/ Nacht, Kern-, Dorf- und Mischgebiete 64/54 dB(A) Tag/ Nacht, bei Pegeln >67/57 dB(A) Tag/ Nacht verdichtet sich gemäß Kooperationserlass das Ermessen der Behörden zur Handlungspflicht.</p>	<p>Gemäß Lärmkartierung nach RLS-19 tags:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maximaler Fassadenpegel L_{Tag} 67 dB(A) • Überschreitung Pegel ≥70 dB(A) L_{Tag} an keinem Wohngebäude (keine betroffenen Personen) • Überschreitung Pegel ≥67-<70 dB(A) L_{Tag} an 5 Wohngebäuden (167 betroffene Personen) • Überschreitung Pegel ≥65-<67 dB(A) L_{Tag} an 6 Wohngebäuden (165 betroffene Personen) • Überschreitung Pegel ≥60-<65 dB(A) L_{Tag} an 3 Wohngebäuden (39 betroffene Personen) <p>Gemäß Lärmkartierung nach RLS-19 nachts:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maximaler Fassadenpegel L_{Nacht} 60 dB(A) • Überschreitung Pegel ≥60 dB(A) L_{Nacht} an einem Wohngebäude (37 betroffene Personen) • Überschreitung Pegel ≥57-<60 dB(A) L_{Nacht} an 10 Wohngebäuden (295 betroffene Personen) • Überschreitung Pegel ≥55-<57 dB(A) L_{Nacht} an einem Wohngebäude (12 betroffene Personen) • Überschreitung Pegel ≥50-<55 dB(A) L_{Nacht} an 3 Wohngebäuden (47 betroffene Personen) <p>Es besteht Handlungsbedarf zur Lärminderung.</p>	<p style="text-align: center;">+</p> <p style="text-align: center;">++</p>
<p>Empfindliche Nutzungen (§ 45 StVO) Kindergärten, -tagesstätten, -krippen, -horte, allgemeinbildende Schulen, Förderschulen für geistig oder körperlich behinderte Menschen, Alten- und Pflegeheime oder Krankenhäuser.</p>	<p>Auf dem Straßenabschnitt befindet sich keine empfindliche Gebäudenutzung gemäß § 45 StVO.</p>	<p style="font-size: 2em;">X</p>
<p>Beeinträchtigung der Verkehrsfunktion und Belange des fließenden Verkehrs Überwiegt die gesamtstädtische oder gemeindeübergreifende Verbindungsfunktion? Steht die Maßnahme der Verkehrsfunktion entgegen? In welchem Umfang kommt es zur Verlängerung der Fahrzeit auf dem Streckenabschnitt?</p>	<p>Die Isfahanallee besitzt als Teil der B 3 und Verlängerung des "Autobahnzubringers Nord" eine sehr wichtige Verkehrs- und Bündelungsfunktion für den aus dem nördlichen und nordwestlichen Umland einströmenden Kfz-Verkehr. Aufgrund des anbaufreien Ausbaus mit zwei Richtungsfahstreifen, der Kürze des Abschnitts und fehlender leistungsfähiger Alternativen wird diese Bündelungsfunktion nicht in Frage gestellt, wenn auf einer Strecke von ca. 340 m die Höchstgeschwindigkeit von 80 auf 60 km/h herabgesetzt wird Die Beschränkung auf 60 km/h auf einer Länge von 390 m bedeutet gegenüber 80 km/h eine Fahrzeitverlängerung von 5 s.</p>	<p style="font-size: 2em;">=</p>



Kriterium Erläuterung	Sachlage	Bewertung Anordnungsfähigkeit
Prüfung milderer und alternativer Mittel zur Zielerreichung Technisch mögliche vor allem aber finanziell tragbare bauliche/ andere Maßnahmen.	Die Straße soll in den nächsten Jahren ausgebaut werden, indem auch der Verkehr der Gegenrichtung (Süd-Nord, bislang über die Zähringer Straße) auf diese Trasse gelegt wird. Wegen der komplexen Planungen und des erforderlichen Planrechtsverfahrens ist die Umsetzung jedoch kurzfristig nicht möglich. Bis zum Umbau, mit dem auch der gesetzlich vorgeschriebene Schallschutz zur Lärmvorsorge umgesetzt wird, gibt es deshalb keine mildereren oder alternative Mittel zur Zielerreichung.	+
Verdrängung des Kfz-Verkehrs auf andere Straßen, Bündelungsfunktion wird geschwächt Einschätzung des Verdrängungspotenzials, ggf. Hinweis auf unterstützende Maßnahmen.	Eine Verdrängung von Kfz-Verkehr wegen einer Fahrzeitverlängerung von 5 Sekunden ist nicht zu erwarten.	=
Ergänzende Beurteilungskriterien		
Lichtsignalanlagen: Anpassungsbedarf, Koordinierung "Grüne Welle", ÖPNV-Beschleunigung Einschätzung Umstellungsaufwand, bei Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung sind bei Veränderungen Zweckbindungsfristen zu beachten.	Auf dem Abschnitt gibt es keine LSA- Anlage.	X
Auswirkungen auf den Linienverkehr, Abschätzung der zu erwartenden Verlustzeiten Fahrzeitverlängerung beträgt etwa 20 s/1.000 m bei 30 statt 50 km/h Höchstgeschwindigkeit.	Auf dem Abschnitt verkehrt kein ÖPNV.	X
Akzeptanzprobleme Ggf. flankierende Maßnahmen zur Einhaltung der V_{zul} .	Aufgrund des hochleistungsfähigen Ausbaus und der auf längeren Strecken wegen der Vegetation eingeschränkten Sichtbarkeit der zu schützenden Wohnbebauung sind Akzeptanzprobleme nicht auszuschließen.	(-)

Abschließende Bewertung

Tags liegen die Fassadenpegel überwiegend bei 65 bis 67 dB(A), in der Spitze bei 67 dB(A), nachts überwiegend bei 57 bis 59 dB(A), in der Spitze bei 60 dB(A). Gemäß Kooperationserlass besteht bei diesen Pegeln Handlungserfordernis. Eine Geschwindigkeitsreduzierung von 80 km/h auf 60 km/h entspricht einer Pegelminderung von etwa 2,6 dB(A).

Aufgrund des hochleistungsfähigen Ausbaus und der hinter der Vegetation kaum sichtbaren Wohnbebauung sind Akzeptanzprobleme nicht auszuschließen. Sollte dieser Fall eintreten, kann die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, wie bereits in der Gegenrichtung, durch stationäre Geschwindigkeitsüberwachung unterstützt werden.

Es gibt darüber hinaus keine Kriterien, die gegen die Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h sprechen.



Auf dem nachfolgenden Abschnitt der Isfahanallee gibt es im angrenzenden Gewerbegebietsstreifen an der Karlsruher Straße nur vereinzelt Wohnnutzung, wobei die Fassadenpegel an diesen Gebäuden noch etwas höher liegen (68 bis 69 dB(A) tags, 60 bis 62 dB(A) nachts). Es wird empfohlen, auf dem ca. 335 m langen Abschnitt zwischen der Brücke über die Tullastraße und dem Beginn der bestehenden Tempo 60-Regelung von der "Lückenschluss-Regelung" des Kooperationserlasses (bzw. der novellierten StvO) Gebrauch zu machen und hier die Höchstgeschwindigkeit ebenfalls mit 60 km/h festzusetzen.

Die Einzelfallprüfung kommt deshalb zu dem Ergebnis:

- **Für die B 3 Isfahanallee zwischen Eisenbahnbrücke und Tullastraße kommt die Prüfung der Anordnungsvoraussetzungen zu dem Ergebnis, dass eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 80 auf 60 km/h angeordnet werden soll. Es gibt keine Kriterien, die der Anordnung entgegenstehen. Die Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h ganztags ist damit als angemessen zu bewerten und wird als Lärminderungsmaßnahme im Lärmaktionsplan festgelegt.**

9.4.2.24 Friedhofstraße (Eisenbrücke Breisacher Bahn bis Rennweg)

Kurzbeschreibung der Belastungsachse

Der Untersuchungsabschnitt Friedhofstraße liegt zwischen Eisenbahnüberführung Breisacher Bahn und Rennweg. Er ist 580 m lang und weist eine DTV von 12.000 bis 12.900 Kfz auf.

Auf dem Streckenabschnitt verkehrt die Stadtbahnlinie 2 in fahrbahnbündiger Führung mit einer Haltestelle (Hauptfriedhof).

Auf dem Abschnitt gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h zeitlich beschränkt auf 22-6 Uhr.

Die Einzelfallprüfung dient der Frage, ob eine Ausweitung der Anordnung zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ganztags eine sinnvolle und angemessene Lärm-minderungsmaßnahme darstellt und zulässig ist.



Kartenausschnitt:
Friedhofstraße
(Eisenbahnüberführung Breisacher Bahn bis Rennweg)

Fassadenpegel L_{Tag}
 ≥ 65 dB (A)
 ≥ 70 dB (A)



Abwägung der Einzelkriterien

Tab. 9.28: Bewertungstabelle Friedhofstraße (Eisenbahnüberführung Breisacher Bahn bis Rennweg)

Kriterium Erläuterung	Sachlage	Bewertung Anordnungsfähigkeit
Bewertungskriterien zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nach StVO		
Lärmbelastung (§ 45 StVO/ 16. BImSchV) Prüfpflicht (Anspruch auf eine ermessensfehlerfreie Entscheidung) bei Überschreitung der Grenzwerte nach 16. BImSchV: Krankenhäusern, Schulen, Kur- und Altenheimen 57/47 dB(A) tags/ nachts, allgemeine Wohngebiete 59/49 dB(A) Tag/ Nacht, Kern-, Dorf- und Mischgebiete 64/54 dB(A) Tag/ Nacht, bei Pegeln >67/57 dB(A) Tag/ Nacht verdichtet sich gemäß Kooperationserlass das Ermessen der Behörden zur Handlungspflicht.	Gemäß Lärmkartierung nach RLS-19 tags: <ul style="list-style-type: none"> • Maximaler Fassadenpegel L_{Tag} 67 dB(A) • Überschreitung Pegel ≥70 dB(A) L_{Tag} an keinem Wohngebäude (keine betroffenen Personen) • Überschreitung Pegel ≥67-<70 dB(A) L_{Tag} an 8 Wohngebäuden (128 betroffene Personen) • Überschreitung Pegel ≥65-<67 dB(A) L_{Tag} an 15 Wohngebäuden (162 betroffene Personen) • Überschreitung Pegel ≥60-<65 dB(A) L_{Tag} an 5 Wohngebäuden (144 betroffene Personen) Es besteht Handlungsbedarf zur Lärminderung.	+
Empfindliche Nutzungen (§ 45 StVO) Kindergärten, -tagesstätten, -krippen, -horte, allgemeinbildende Schulen, Förderschulen für geistig oder körperlich behinderte Menschen, Alten- und Pflegeheime oder Krankenhäuser.	Auf dem Straßenabschnitt befindet sich eine Grundschule (Lortzingschule) als empfindliche Gebäudenutzung gemäß § 45 StVO.	++
Beeinträchtigung der Verkehrsfunktion und Belange des fließenden Verkehrs Überwiegt die gesamtstädtische oder gemeindeübergreifende Verbindungsfunktion? Steht die Maßnahme der Verkehrsfunktion entgegen? In welchem Umfang kommt es zur Verlängerung der Fahrtzeit auf dem Streckenabschnitt?	Die Friedhofstraße ist Teil des Straßenzugs Eschholzstraße – Hohenzollernstraße – Heiliggeiststraße – Friedhofstraße – Waldkircher Straße, der die Stadtteile bzw. Quartiere zwischen der Rheintalbahn (Hauptstrecke) und der Güterbahn erschließt und miteinander verbindet. Sie stellt darüber hinaus keine herausragende Bündelungsachse dar. Der Straßenzug ist Teil der Radvorrangroute FR 3, die nach umfangreichen Umbaumaßnahmen der letzten Jahre in 2025 formell als FR 3 ausgewiesen werden soll. Wegen dieser wichtigen Funktion im Radverkehrsnetz und wegen der dichten Wohnbebauung, die sich nahezu am gesamten Straßenzug (Ausnahmen: Friedhof und Universitätsklinikum) häufig mit sehr geringem Abstand zur Straße befindet, ist neben einer Geschwindigkeitsbeschränkung auch eine Reduzierung der Verkehrsmenge, ggf. auch eine Verlagerung von Verkehren auf andere Hauptverkehrsstraßen, grundsätzlich wünschenswert. Die Beschränkung auf 30 km/h auf einer Länge von 580 m bedeutet gegenüber 50 km/h eine Fahrzeitverlängerung von 28 s.	+
Prüfung milderer und alternativer Mittel zur Zielerreichung Technisch mögliche vor allem aber	Die Straße wurde in den letzten Jahren wegen einer Sanierung der Stadtbahngleise und im Zuge von Maßnahmen für die Radvorrangroute FR 3	+



Kriterium Erläuterung	Sachlage	Bewertung Anordnungsfähigkeit
finanziell tragbare bauliche/ andere Maßnahmen.	umfassend erneuert. Es gibt deshalb keine alternativen (straßenbaulichen) Mittel zur Zielerreichung.	
Verdrängung des Kfz-Verkehrs auf andere Straßen, Bündelungsfunktion wird geschwächt Einschätzung des Verdrängungspotenzials, ggf. Hinweis auf unterstützende Maßnahmen.	Wegen der Struktur des Straßennetzes und vielen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen gibt es in den benachbarten Wohnquartieren keine durchgehenden Routen, auf die Kfz-Verkehr verdrängt werden könnte. Mögliche großräumigere Verlagerungen (z. B. auf die robusteren Achsen Berliner Allee oder "Westrandstraße") sind erwünscht und positiv zu bewerten.	+
Ergänzende Beurteilungskriterien		
Lichtsignalanlagen: Anpassungsbedarf, Koordinierung "Grüne Welle", ÖPNV-Beschleunigung Einschätzung Umstellungsaufwand, bei Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung sind bei Veränderungen Zweckbindungsfristen zu beachten.	Auf dem Abschnitt gibt es zwei Fußgänger-Anforderungs-LSA an den Einmündungen Trennenbacher Straße (Zugang Hauptfriedhof und Haltestelle Hauptfriedhof) und Lortzingstraße. Sie sind nicht miteinander koordiniert.	=
Auswirkungen auf den Linienverkehr, Abschätzung der zu erwartenden Verlustzeiten Fahrzeitverlängerung beträgt etwa 20 s/1.000 m bei 30 statt 50 km/h Höchstgeschwindigkeit.	Für die Verlustzeit von Stadtbahnlinien ohne eigenen Gleiskörper gibt es keine empirisch belegten Daten. Sie wird aber etwas höher liegen als bei Buslinien. Damit kann als Verlustzeit der Stadtbahn auf 580 m ein Wert von 12-15 s angenommen werden.	(-)
Akzeptanzprobleme Ggf. flankierende Maßnahmen zur Einhaltung der V_{zul} .	Aufgrund der bereits nachts bestehenden Anordnung von Tempo 30 sind Akzeptanzprobleme nicht zu erwarten.	=

Abschließende Bewertung

Gemäß Kooperationserlass reduziert sich bei einer Überschreitung der Werte von 55/65 dB(A) tags/nachts um 2 dB(A) das Ermessen hin zur grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung von Maßnahmen auf den betroffenen Straßenabschnitten. Dies ist auf dem Untersuchungsabschnitt bei einzelnen Gebäuden der Fall. Eine Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h entspricht einer Pegelminderung von etwa 2,6 dB(A).

Gestützt wird der Handlungsbedarf durch die Lortzing-Schule, deren Hauptzugang zwar nicht unmittelbar an der Friedhofstraße liegt, von der aber verschiedene sehr direkte Wegeverbindungen zur Friedhofstraße bestehen. Auch für die stark genutzte Radverkehrsachse Waldkircher Straße – Friedhofstraße – Eschholzstraße (künftige Radvorrangroute FR 3) wirkt sich eine Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h positiv aus.

Die Verlustzeiten des ÖPNV sind zu beachten, wiegen aber mit 12-15 s die Anordnungsnotwendigkeit nicht auf. Die übrigen Kriterien sind positiv bis neutral zu bewerten.



Die Einzelfallprüfung kommt deshalb zu dem Ergebnis:

- Für die Friedhofstraße zwischen Eisenbahnüberführung Breisacher Bahn und Rennweg kommt die Prüfung der Anordnungsvoraussetzungen zu dem Ergebnis, dass die bestehende Tempo 30-Regelung nachts auf ganztags ausgeweitet werden soll. Gemäß Kooperationserlass besteht Handlungserfordernis. Es gibt keine Kriterien, die der Anordnung entgegenstehen oder über dem notwendigen Gesundheitsschutz stehen. Die Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ganztags ist damit als angemessen zu bewerten und wird als Lärminderungsmaßnahme im Lärmaktionsplan festgelegt.

9.4.2.25 Stefan-Meier-Straße (Habsburgerstraße bis Friedrichstraße)

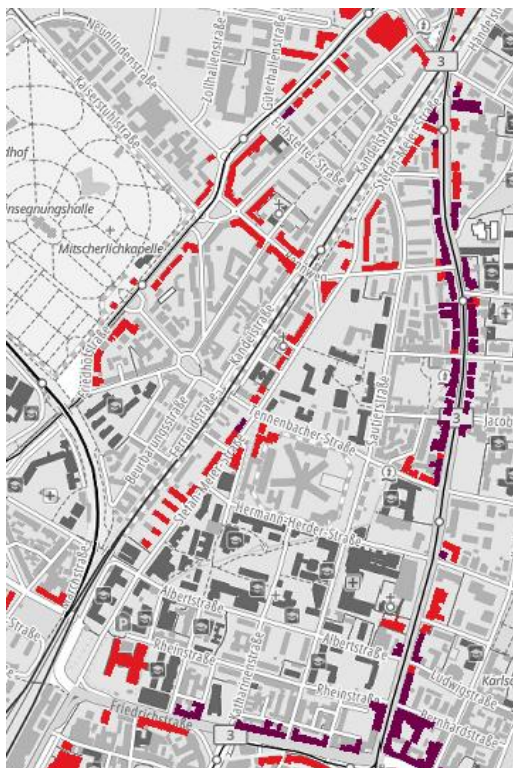
Kurzbeschreibung der Belastungsachse

Der Untersuchungsabschnitt Stefan-Meier-Straße liegt zwischen B 3 Habsburgerstraße und B 3 Friedrichstraße. Er ist 1.600 m lang und weist eine DTV von 9.900 bis 14.800 Kfz auf.

Auf dem Streckenabschnitt verkehren die VAG-Buslinie 23 mit nur wenige Fahrten morgens und nachmittags, sowie die Regionalbuslinien 200, 7200 und 7206 (unregelmäßig, ca. 30 Minuten-Takt) mit drei Haltestellen auf dem Straßenabschnitt.

Auf dem Abschnitt gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h zeitlich beschränkt auf nachts 22-6 Uhr.

Die Einzelfallprüfung dient der Frage, ob eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ganztags eine sinnvolle und angemessene Lärminderungsmaßnahme darstellt und zulässig ist.



Kartenausschnitt:
Stefan-Meier-Straße
(Habsburgerstraße bis Friedrichstraße)

Fassadenpegel L_{Tag}
 $\geq 65 \text{ dB (A)}$
 $\geq 70 \text{ dB (A)}$



Abwägung der Einzelkriterien

Tab. 9.29: Bewertungstabelle Stefan-Meier-Straße (Habsburgerstraße bis Friedrichstraße)

Kriterium Erläuterung	Sachlage	Bewertung Anordnungsfähigkeit
Bewertungskriterien zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nach StVO		
Lärmbelastung (§ 45 StVO/ 16. BImSchV) Prüfpflicht (Anspruch auf eine ermessensfehlerfreie Entscheidung) bei Überschreitung der Grenzwerte nach 16. BImSchV: Krankenhäusern, Schulen, Kur- und Altenheimen 57/47 dB(A) tags/ nachts, allgemeine Wohngebiete 59/49 dB(A) Tag/ Nacht, Kern-, Dorf- und Mischgebiete 64/54 dB(A) Tag/ Nacht, bei Pegeln >67/57 dB(A) Tag/ Nacht verdichtet sich gemäß Kooperationserlass das Ermessen der Behörden zur Handlungspflicht.	Gemäß Lärmkartierung nach RLS-19 tags: <ul style="list-style-type: none"> • Maximaler Fassadenpegel L_{Tag} 70 dB(A) • Überschreitung Pegel ≥70 dB(A) L_{Tag} an 5 Wohngebäuden (17 betroffene Personen) • Überschreitung Pegel ≥67-<70 dB(A) L_{Tag} an 32 Wohngebäuden (522 betroffene Personen) • Überschreitung Pegel ≥65-<67 dB(A) L_{Tag} an 20 Wohngebäuden (336 betroffene Personen) • Überschreitung Pegel ≥60-<65 dB(A) L_{Tag} an 7 Wohngebäuden (121 betroffene Personen) Es besteht Handlungserfordernis zur Lärmminde- rung.	
Empfindliche Nutzungen (§ 45 StVO) Kindergärten, -tagesstätten, -krippen, -horte, allgemeinbildende Schulen, För- derschulen für geistig oder körperlich be- hinderte Menschen, Alten- und Pflege- heime oder Krankenhäuser.	Auf dem Straßenabschnitt befindet sich keine emp- findliche Gebäudenutzung gemäß § 45 StVO.	
Beeinträchtigung der Verkehrsfunktion und Belange des fließenden Verkehrs Überwiegt die gesamtstädtische oder ge- meindeübergreifende Verbindungsfunk- tion? Steht die Maßnahme der Verkehrs- funktion entgegen? In welchem Umfang kommt es zur Verlän- gerung der Fahrtzeit auf dem Streckenab- schnitt?	Die Stefan-Meier-Straße verbindet als innerörtliche Hauptverkehrsstraße – in Arbeitsteilung mit der Habsburgerstraße – die Freiburger Innenstadt mit den nördlichen Stadtteilen sowie dem nördlichen Umland. Daneben erschließt sie die westlichen Be- reiche von Herdern und Neuburg. Diese Funktion kann die Stefan-Meier-Straße auch mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h weiterhin erfü- len. Die Stefan-Meier-Straße stellt zugleich eine wich- tige Radverkehrsverbindung dar (Hauptbahnhof – Institutsviertel der Universität – nördliche Stadtteile – nördliches Umland), verfügt aber nicht durchgän- gig über Radverkehrsanlagen, so dass der Radver- kehr nördlich der Tennenbacher Straße Richtung Norden im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr ge- führt wird. Eine Tempo 30-Regelung verbessert die Verträglichkeit der gemeinsamen Nutzung der Ver- kehrsfläche. Die Beschränkung auf 30 km/h auf einer Länge von 1.600 m bedeutet gegenüber 50 km/h eine Fahr- zeitverlängerung von 77 s.	
Prüfung milderer und alternativer Mittel zur Zielerreichung Technisch mögliche vor allem aber finan- ziell tragbare bauliche/ andere	Die Stefan-Meier-Straße wird in den nächsten Jah- ren im Anschluss an Leitungserneuerungen stra- ßenbaulich saniert und der Fahrbahnquerschnitt teilweise neu aufgeteilt. Vorgesehen ist die Anlage	



Kriterium Erläuterung	Sachlage	Bewertung Anordnungsfähigkeit
Maßnahmen.	eines baulichen Radweges in Richtung Norden. Bis zu diesem Umbau gibt es keine milderen oder alternative Mittel zur Zielerreichung und auch danach wird voraussichtlich eine Beibehaltung der Tempo 30-Anordnung notwendig sein.	
Verdrängung des Kfz-Verkehrs auf andere Straßen, Bündelungsfunktion wird geschwächt Einschätzung des Verdrängungspotenzials, ggf. Hinweis auf unterstützende Maßnahmen.	Eine Verdrängung von Kfz-Verkehr infolge einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ist nicht zu erwarten, da in den hierfür in Frage kommenden Parallelverbindungen Habsburgerstraße und Eschholzstraße – Hohenzollernstraße – Heiliggeiststraße – Friedhofstraße – Waldkircher Straße die Geschwindigkeit ebenfalls auf 30 km/h beschränkt werden soll. In den benachbarten Quartieren gibt es keine zügig befahrbaren durchgängigen Verbindungen, die sich für Verkehrsverlagerungen eignen könnten.	+
Ergänzende Beurteilungskriterien		
Lichtsignalanlagen: Anpassungsbedarf, Koordinierung "Grüne Welle", ÖPNV-Beschleunigung Einschätzung Umstellungsaufwand, bei Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung sind bei Veränderungen Zweckbindungsfristen zu beachten.	Auf dem Abschnitt gibt es vier LSA-Anlagen: Knoten Rennweg, Tennenbacher Straße, Fußgänger-LSA-Albertstraße und Friedrichstraße. Es gibt keine Koordinierung als Grüne Welle oder Maßnahmen zur Busbeschleunigung.	=
Auswirkungen auf den Linienverkehr, Abschätzung der zu erwartenden Verlustzeiten Fahrzeitverlängerung beträgt etwa 20 s/1.000 m bei 30 statt 50 km/h Höchstgeschwindigkeit.	Die Verlustzeit für den Linienverkehr beträgt auf 1.600 m ca. 32 s.	(-)
Akzeptanzprobleme Ggf. flankierende Maßnahmen zur Einhaltung der V_{zul} .	Angeichts der bestehenden Tempo 30-Anordnung nachts sind voraussichtlich auch für die Tagesstunden aufgrund der höheren Verkehrsdichte und mangelnder Alternativen im Straßennetz keine Akzeptanzprobleme zu erwarten. Aufgrund der Länge des Abschnitts ggf. auftretende Akzeptanzprobleme kann mit der geplanten Neuaufteilung des Fahrbahnquerschnitts die Akzeptanz erhöht werden.	=

Abschließende Bewertung

Auf jeweils einer Straßenseite ist durchgängig dichte Wohnbebauung anzutreffen. Tags liegen die Fassadenpegel zwischen 65 und 70 dB(A), überwiegend bei 67 bis 70 dB(A). Gemäß Kooperationserlass reduziert sich dadurch das Ermessen hin zur grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung auf den betroffenen Straßenabschnitten. Eine Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h entspricht einer Pegelminderung von etwa 2,6 dB(A).



Die Verlustzeiten des ÖPNV sind zu beachten, wiegen aber mit ca. 32 s., wie auch die möglicherweise eintretende geringfügige Beeinträchtigung der Verkehrsfunktion die Anordnungsnotwendigkeit nicht auf. Die übrigen Kriterien sind positiv bis neutral zu bewerten.

Die Einzelfallprüfung kommt deshalb zu dem Ergebnis:

- **Für die Stefan-Meier-Straße zwischen Habsburger Straße und Friedrichstraße kommt die Prüfung der Anordnungsvoraussetzungen zu dem Ergebnis, dass die bestehende Tempo 30-Regelung nachts auf ganztags ausgeweitet werden soll. Es gibt keine Kriterien, die der Anordnung entgegenstehen oder über dem notwendigen Gesundheitsschutz stehen. Die Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ganztags ist damit als angemessen zu bewerten und wird als Lärminderungsmaßnahme im Lärmaktionsplan festgelegt.**

9.4.2.26 Waldkircher Straße (Rennweg bis Zähringer Straße)

Kurzbeschreibung der Belastungsachse

Der Untersuchungsabschnitt Waldkircher Straße liegt zwischen Rennweg und Zähringer Straße. Er ist 760 m lang und weist eine DTV von 7.700 bis 14.000 Kfz auf.

Auf dem Streckenabschnitt verkehrt die Stadtbahnlinie 2 auf eigenem Bahnkörper bis Isfahanallee mit zwei Haltestellen.

Auf dem Abschnitt gilt als zulässige Höchstgeschwindigkeit nachts 30 km/h.

Die Einzelfallprüfung dient der Frage, ob eine auf ganztags erweiterte Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h eine sinnvolle und angemessene Lärm-minderungsmaßnahme darstellt und zulässig ist.



Kartenausschnitt:
Waldkircher Straße
(Rennweg bis Zähringer Straße)

Fassadenpegel L_{Tag}

$\geq 65 \text{ dB (A)}$

$\geq 70 \text{ dB (A)}$



Abwägung der Einzelkriterien

Tab. 9.30: Bewertungstabelle Waldkircher Straße (Rennweg bis Zähringer Straße)

Kriterium Erläuterung	Sachlage	Bewertung Anordnungsfähigkeit
Bewertungskriterien zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nach StVO		
Lärmbelastung (§ 45 StVO/ 16. BImSchV) Prüfpflicht (Anspruch auf eine ermessensfehlerfreie Entscheidung) bei Überschreitung der Grenzwerte nach 16. BImSchV: Krankenhäusern, Schulen, Kur- und Altenheimen 57/47 dB(A) tags/ nachts, allgemeine Wohngebiete 59/49 dB(A) Tag/ Nacht, Kern-, Dorf- und Mischgebiete 64/54 dB(A) Tag/ Nacht, bei Pegeln >67/57 dB(A) Tag/ Nacht verdichtet sich gemäß Kooperationserlass das Ermessen der Behörden zur Handlungspflicht.	Gemäß Lärmkartierung nach RLS-19 tags: <ul style="list-style-type: none"> • Maximaler Fassadenpegel L_{Tag} 70 dB(A) • Überschreitung Pegel ≥70 dB(A) L_{Tag} an 3 Wohngebäuden (58 betroffene Personen) • Überschreitung Pegel ≥67-<70 dB(A) L_{Tag} an 26 Wohngebäuden (454 betroffene Personen) • Überschreitung Pegel ≥65-<67 dB(A) L_{Tag} an 12 Wohngebäuden (210 betroffene Personen) • Überschreitung Pegel ≥60-<65 dB(A) L_{Tag} an 7 Wohngebäuden (127 betroffene Personen) Es besteht Handlungserfordernis zur Lärmminde- rung.	++
Empfindliche Nutzungen (§ 45 StVO) Kindergärten, -tagesstätten, -krippen, -horte, allgemeinbildende Schulen, Förderschulen für geistig oder körperlich behinderte Menschen, Alten- und Pflegeheime oder Krankenhäuser.	Auf dem Straßenabschnitt befindet sich keine empfindliche Gebäudenutzung gemäß § 45 StVO.	X
Beeinträchtigung der Verkehrsfunktion und Belange des fließenden Verkehrs Überwiegt die gesamtstädtische oder gemeindeübergreifende Verbindungsfunktion? Steht die Maßnahme der Verkehrsfunktion entgegen? In welchem Umfang kommt es zur Verlängerung der Fahrtzeit auf dem Streckenabschnitt?	Die Waldkircher Straße ist Teil des Straßenzugs Eschholzstraße – Hohenzollernstraße – Heiligeiststraße – Friedhofstraße – Waldkircher Straße, der die Stadtteile bzw. Quartiere zwischen der Rheintalbahn (Hauptstrecke) und der Güterbahn erschließt und miteinander verbindet. Sie stellt darüber hinaus keine herausragende Bündelungsachse dar. Der Straßenzug ist Teil der Radvorrangroute FR 3, die nach umfangreichen Umbaumaßnahmen der letzten Jahre in 2025 formell als FR 3 ausgewiesen werden soll. Wegen dieser wichtigen Funktion im Radverkehrsnetz und wegen der dichten Wohnbebauung, die sich nahezu am gesamten Straßenzug (Ausnahmen: Friedhof und Universitätsklinikum) häufig mit sehr geringem Abstand zur Straße befindet, ist neben einer Geschwindigkeitsbeschränkung auch eine Reduzierung der Verkehrsmenge, ggf. auch eine Verlagerung von Verkehren auf andere Hauptverkehrsstraßen, grundsätzlich wünschenswert. Die Beschränkung auf 30 km/h auf einer Länge von 760 m bedeutet gegenüber 50 km/h eine Fahrzeitverlängerung von 36 s.	+
Prüfung milderer und alternativer Mittel zur Zielerreichung Technisch mögliche vor allem aber	Die Waldkircher Straße wurde in den Jahren 2021 bis 2023 im Zuge der Verlegung der Stadtbahn aus der Komturstraße in die Waldkircher Straße	+



Kriterium Erläuterung	Sachlage	Bewertung Anordnungsfähigkeit
finanziell tragbare bauliche/ andere Maßnahmen.	umfassend saniert und neu gestaltet. Die Straße ist baulich intakt und entspricht in ihrer Aufteilung den Verkehrsfunktionen. Es gibt deshalb keine milderen oder alternative Mittel zur Zielerreichung.	
Verdrängung des Kfz-Verkehrs auf andere Straßen, Bündelungsfunktion wird geschwächt Einschätzung des Verdrängungspotenzials, ggf. Hinweis auf unterstützende Maßnahmen.	Mit der Komturstraße, durch die die Stadtbahnlinie bis Juni 2023 führte, gibt es eine parallele Straßenverbindung, die potenziell zur Umfahrung der Waldkircher Straße genutzt werden kann. Sie wurde nach Verlegung der Stadtbahn provisorisch umgestaltet und "rechts vor links" geregelt, wird aber mutmaßlich zur Umfahrung der Ampeln auf der Waldkircher Straße auch von quartiersfremdem Verkehr genutzt. Sofern verstärkt Handlungsbedarf wegen dieser Ausweichverkehre festgestellt wird, können neben straßenräumlichen Maßnahmen auch verkehrslenkende Ansätze zur Reduzierung von quartiersfremdem Verkehr geprüft werden. Mögliche großräumigere Verlagerungen infolge der vorgesehenen Geschwindigkeitsbeschränkungen auf der Achse Waldkircher Straße – Friedhofstraße – Eschholzstraße, z. B. auf die robusteren Achsen Berliner Allee oder "Weststrandstraße", sind erwünscht und positiv zu bewerten.	+
Ergänzende Beurteilungskriterien		
Lichtsignalanlagen: Anpassungsbedarf, Koordinierung "Grüne Welle", ÖPNV-Beschleunigung Einschätzung Umstellungsaufwand, bei Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung sind bei Veränderungen Zweckbindungsfristen zu beachten.	Auf der gesamten Achse befindet sich eine dichte Folge von Signalanlagen. Bei einer Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h muss die Koordinierung entsprechend angepasst werden.	(-)
Auswirkungen auf den Linienverkehr, Abschätzung der zu erwartenden Verlustzeiten Fahrtzeitverlängerung beträgt etwa 20 s/1.000 m bei 30 statt 50 km/h Höchstgeschwindigkeit.	Die Verlustzeit für den Linienverkehr beträgt auf 760 ca. 15 s.	=
Akzeptanzprobleme Ggf. flankierende Maßnahmen zur Einhaltung der V_{zul} .	Wegen der Länge der Achse Eschholzstraße – Friedhofstraße – Waldkircher Straße sind Akzeptanzprobleme insbesondere bei Nutzung der Achse auf gesamter Länge nicht auszuschließen. Durch die dichte Wohnbebauung entlang der Waldkircher Straße wird aber der Sinn der Geschwindigkeitsbeschränkung gut über den straßenräumlichen Gesamteindruck vermittelt. Zur Akzeptanz wird zudem auch die dichte Abfolge von Lichtsignalanlagen mit Koordinierung entsprechend der Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h beitragen.	=



Abschließende Bewertung

Tags liegen die Fassadenpegel zwischen 65 und 70 dB(A), in der Spitze bei 70 dB(A). Gemäß Kooperationserlass reduziert sich bei Pegeln >67 dB(A) tags das Ermessen hin zur grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung auf den betroffenen Straßenabschnitten. Eine Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h entspricht einer Pegelminderung von etwa 2,6 dB(A).

Mit einer Anpassung der LSA-Koordinierung an eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h kann sonst zu erwartenden Akzeptanzproblemen entgegengewirkt werden. Eine nicht auszuschließende Verdrängung von Kfz-Verkehr auf die robusteren Achsen wie beispielsweise Berliner Allee oder "Weststrandstraße" sind erwünscht und stellen damit kein negatives Kriterium dar. Die übrigen Kriterien treffen entweder nicht zu oder sind positiv bis neutral zu bewerten.

Die Einzelfallprüfung kommt deshalb zu dem Ergebnis:

- **Für die Waldkircher Straße zwischen Rennweg und Zähringer Straße kommt die Prüfung der Anordnungsvoraussetzungen zu dem Ergebnis, dass die bestehende Tempo 30-Regelung nachts auf ganztags ausgeweitet werden kann. Die Koordinierung der Signalanlagen sollte allerdings zur Sicherung der Akzeptanz auf der gesamten Achse angepasst werden. Es gibt darüber hinaus keine Kriterien, die über dem notwendigen Gesundheitsschutz stehen. Die Erweiterung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h von nachts auf ganztags ist damit als angemessen zu bewerten und wird als Lärmminierungsmaßnahme im Lärmaktionsplan festgelegt.**

9.4.2.27 Karlsruher Straße (Konturstraße bis Zähringer Straße)

Kurzbeschreibung der Belastungsachse

Der Untersuchungsabschnitt Karlsruher Straße liegt zwischen Konturstraße und Zähringer Straße. Er ist 50 m lang und weist eine DTV von 7.700 bis 14.000 Kfz auf.

Auf dem Streckenabschnitt verkehren weder eine Stadtbahn- noch eine Buslinie.

Auf dem Abschnitt gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.

Die Einzelfallprüfung dient der Frage, ob eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ganztags eine sinnvolle und angemessene Lärminderungsmaßnahme darstellt und zulässig ist.

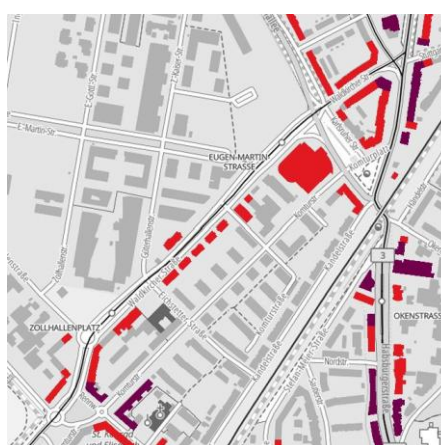


Kartenausschnitt:
Karlsruher Straße
(Konturstraße bis Zähringer Straße)

Fassadenpegel L_{Tag}

≥ 65 dB (A)

≥ 70 dB (A)



Kartenausschnitt:
Karlsruher Straße
(Konturstraße bis Zähringer Straße)

Fassadenpegel L_{Nacht}

≥ 55 dB (A)

≥ 60 dB (A)

Kriterium Erläuterung	Sachlage	Bewertung Anordnungsfähigkeit
Verdrängung des Kfz-Verkehrs auf andere Straßen, Bündelungsfunktion wird geschwächt Einschätzung des Verdrängungspotenzials, ggf. Hinweis auf unterstützende Maßnahmen.	Wegen der Kürze des Straßenabschnitts sind keine Verkehrsverdrängungen auf andere Straßen zu erwarten.	+
Ergänzende Beurteilungskriterien		
Lichtsignalanlagen: Anpassungsbedarf, Koordinierung "Grüne Welle", ÖPNV-Beschleunigung Einschätzung Umstellungsaufwand, bei Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung sind bei Veränderungen Zweckbindungsfristen zu beachten.	An den beiden Köpfen des Straßenabschnitts befindet sich an der Komturstraße und Zähringer Straße jeweils eine LSA- Anlage, so dass sich wegen der Kürze des Straßenabschnitt keine Anpassungsbedarf ergibt.	=
Auswirkungen auf den Linienverkehr, Abschätzung der zu erwartenden Verlustzeiten Fahrtzeitverlängerung beträgt etwa 20 s/1.000 m bei 30 statt 50 km/h Höchstgeschwindigkeit.	Die Verlustzeit für den Linienverkehr beträgt auf 50 m ca. 1 s.	=
Akzeptanzprobleme Ggf. flankierende Maßnahmen zur Einhaltung der V_{zul} .	Wegen der Kürze des Straßenabschnitts und der Einbindung in zwei Signalanlagen an den Köpfen des Straßenabschnitts sind keine Akzeptanzprobleme zu erwarten.	=

Abschließende Bewertung

Die Anordnung betrifft nur den kurzen Straßenabschnitt (50 m) zwischen Komturstraße und Zähringer Straße. Tags liegen die Fassadenpegel zwischen im Pegelband 67 bis 69 dB(A), in der Spitze bei 68 dB(A). Nachts zwischen 57 und 59 dB(A), in der Spitze bei 59 dB(A), so dass Handlungsbedarf besteht. Eine Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h entspricht einer Pegelminderung von etwa 2,6 dB(A).

Die Einzelfallprüfung kommt deshalb zu dem Ergebnis:

- Für die Karlsruher Straße zwischen Komturstraße und Zähringer Straße kommt die Prüfung der Anordnungsvoraussetzungen zu dem Ergebnis, dass die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h zulässig ist, da Handlungsbedarf besteht und kein untersuchtes Kriterium einer Anordnung entgegensteht. Die Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ganztags ist damit als angemessen zu bewerten und wird als Lärminderungsmaßnahme im Lärmaktionsplan festgelegt.

9.4.3 Fahrbahndecken bei Sanierung, Um- und Neubau

Jede Erneuerung einer schadhafte Fahrbahndecke führt zu einer Verringerung der Lärmbelastung vor Ort. Die Stadt Freiburg wird, wie schon in den letzten Jahren umfangreich praktiziert, im Rahmen des Gesamtumbaus von Straßenräumen (z. B. im Zuge des Neubaus von Stadtbahnstrecken) sowie im Zuge der Straßenerneuerung die Fahrbahndecken zahlreicher Straßenabschnitte erneuern.

Es gibt verschiedene Entwicklungen von lärmindernden Asphaltdeckschichten, die sich gegenüber bisherigen Bauweisen durch deutlich geringere Rollgeräusche Reifen/ Fahrbahn auszeichnen. Der aus dem Autobahnbau bekannte offenporige Asphalt (OPA) ist für Stadtgeschwindigkeiten ungeeignet. Bei innerstädtischen Straßen handelt es sich dagegen bei den lärmindernden Asphaltdecken in der Regel um dichte Dünnschichtbeläge. Die jeweilige lärmindernde Wirkung der verschiedenen Deckschichttypen wird deutlich anhand der anzuwendenden Korrekturwerte in den Berechnungsverfahren der Richtlinien für Lärmschutz im Straßenbau (RLS-19):

Tab. 9.32: Straßendeckschichtkorrektur gemäß RLS-19

Straßendeckschichttyp	Straßendeckschichtkorrektur in dB(A)	
	≤60 km/h	> 60 km/h
SMA 5 und SMA 8	-2,6	
SMA 8 und SMA 11		-1,8
Asphaltbetone ≤ AC 11	-2,7	-1,9
PA 11		-4,5
PA 8		-5,5
Betone mit Waschbetonoberfläche		-1,4
Lärmarmer Gussasphalt (Verfahren B)		-2,0
AC D LOA	-3,2	
SMA LA 8		-2,8
Dünne Asphaltdeckschichten in Heißbauweise auf Versiegelung aus DSH-V 5	-3,9	-2,8

Welche Asphaltbauweise in den jeweiligen Vorhaben eingesetzt wird, hängt zunächst von den technischen Anforderungen ab (Verkehrsmenge, insb. Schwerverkehr und Busverkehr, Häufigkeit von Abbiege- und Bremsvorgängen schwerer Fahrzeuge, Menge an Einbauten in der Fahrbahn wie Schachtdeckel, ggf. Stadtbahngleise, Besonderheiten auf Brücken und in Trogbauwerken usw.). Wenn unter den jeweiligen Rahmenbedingungen ein lärmindernder Deckschichttyp zur Anwendung kommen kann, kann hierdurch die bei einer Fahrbahnerneuerung ohnehin eintretende Lärminderung in ihrer Wirkung spürbar verstärkt werden. Die Mehrkosten sind gering, insbesondere dann, wenn neben der Deckschicht auch die Binderschicht ausgetauscht wird.

Im Fall von notwendigen Straßenerneuerungsmaßnahmen wird deshalb grundsätzlich geprüft, ob nach den Anforderungen des Einzelfalls und dem jeweiligen Stand der Technik eine lärmindernde Asphaltbauweise eingesetzt werden kann; dies gilt im besonderen Maß für die Lärmbelastungsachsen.



9.5 Schutz ruhiger Gebiete

In § 47d Abs. 2 BImSchG wird ausgeführt: "*Ziel dieser Pläne soll es auch sein, ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen.*" Ein ruhiges Gebiet darf somit durch Maßnahmen des Lärmaktionsplans nicht zusätzlich verlärmert werden. Die Ausweisung eines ruhigen Gebiets ist bei der Herstellung von Planungsrecht (B-Pläne, Planfeststellung) als Abwägungsbelang zu beachten. Durch die allgemeine Verkehrszunahme entsteht kein Erfordernis für zusätzlichen Lärmschutz in ruhigen Gebieten. Der Schutz ruhiger Gebiete ist damit ein eher passives Instrument.

Mit dem Verbot für Motorräder auf der Schauinslandstraße an Samstagen, Sonn- und Feiertagen vom 1. April bis 1. November eines Jahres wird ein wesentlicher Beitrag zum Schutz des besonders ruhigen Gebiets geleistet und wird beibehalten.

9.6 Schienenverkehr

Bundeseigene Eisenbahnen

Das Eisenbahn-Bundesamt hat im August 2024 den bundesweiten Lärmaktionsplan an den Schienenwegen des Bundes veröffentlicht. Dieser steht im Internet zur Einsicht zur Verfügung.

Im Lärmaktionsplan des Eisenbahn-Bundesamtes werden Strategien zur Lärminderung aufgeführt. Zusätzlich werden einzelne Programme und Projekte beschrieben und erklärt. Dazu zählen beispielsweise das freiwillige Lärmsanierungsprogramm des Bundes oder das lärmabhängige Trassenpreissystem. Auch die verschiedenen technischen Möglichkeiten zur Minderung von Schienenverkehrslärm werden vorgestellt.

Im Anhang des Lärmaktionsplans hat das Eisenbahn-Bundesamt Informationen für jede betroffene Kommune zusammengestellt, das sind unter anderem:

- Geplante und bereits durchgeführte Maßnahmen aus dem freiwilligen Lärmsanierungsprogramm des Bundes,
- Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung.

Für Freiburg sind folgende Informationen im Lärmaktionsplan des EBA zu finden:

- Zwei Teilbereiche (Freiburg City I und II), für die zunächst die schalltechnischen Untersuchungen durchgeführt werden müssen.
- Darüber hinaus sind 36 Sanierungsbereiche im Stadtgebiet enthalten, die noch zur Bearbeitung anstehen (siehe nachfolgende Abbildung).

Die nachfolgende Tabelle umfasst alle Abschnitte an der Hauptstrecke und Güterbahnstrecke, an denen die Auslösewerte des Lärmaktionsplans überschritten werden. Innerhalb des Lärmsanierungsprogramms für Schienenverkehrsstrecken in der Baulast des Bundes gibt es allerdings eine große Anzahl von Kommunen mit höherer Priorisierungskennziffer, so dass hier nicht mit einer zeitnahen Umsetzung von Lärmsanierungsmaßnahmen zu rechnen ist.



Lärmaktionsplan Stadt Freiburg – Fortschreibung zur 4. Runde

Tab. 9.33: Noch zu bearbeitende Sanierungsbereiche an Schienenwegen des Bundes [EBA]

Noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche

LP-Nr	StrNr	Sanierungsbereich	weitere Streckennummern	SaAb	von km	bis km	GL	PKZ	Bem
BW_04_01	4000	Freiburg im Breisgau	4300, 4310	80032	204,2	208,1	3,9	19,884	X65
BW_04_02	4312	Freiburg im Breisgau	4310	80032	4,6	6,3	1,7	19,884	X65
BW_04_04	4000	Freiburg im Breisgau	4300	80032	208,1	208,2	0,1	19,884	X65
BW_04_04	4000	Freiburg im Breisgau	4300	80032	208,2	208,4	0,2	19,884	X65
BW_04_04	4000	Freiburg im Breisgau	4300	80032	208,4	208,478	0,078	19,884	X65
BW_04_06	4000	Freiburg im Breisgau	4300	80032	208,59	208,6	0,01	19,884	X65
BW_04_06	4000	Freiburg im Breisgau	4300	80032	208,6	209	0,4	19,884	X65
-	4000	Freiburg im Breisgau	4312	80032	203,989	204	0,011	19,884	-
-	4000	Freiburg im Breisgau	4312	80032	204	204,2	0,2	19,884	-
-	4000	Freiburg im Breisgau		80032	209	209,007	0,007	19,884	-
-	4000	Freiburg im Breisgau		80032	209,02	209,16	0,14	19,884	X65
-	4000	Freiburg im Breisgau		80032	209,16	209,395	0,235	19,884	-
-	4000	Freiburg im Breisgau		80032	209,484	209,716	0,232	19,884	-
-	4000	Freiburg im Breisgau		80032	209,8	210	0,2	19,884	X65
-	4000	Freiburg im Breisgau	4300	80032	210	210,5	0,5	19,884	X65
-	4000	Freiburg im Breisgau		80032	210,553	210,654	0,101	19,884	X65
-	4000	Freiburg im Breisgau		80032	210,671	211	0,329	19,884	X65
-	4000	Freiburg im Breisgau		80032	211	212,2	1,2	19,884	X65
-	4000	Freiburg im Breisgau		80032	212,2	212,3	0,1	19,884	X65
-	4000	Freiburg im Breisgau		80032	212,3	212,4	0,1	19,884	X65
-	4000	Freiburg im Breisgau		80032	212,4	212,6	0,2	19,884	X65
-	4000	Freiburg im Breisgau		80032	212,69	212,79	0,1	19,884	-
-	4000	Freiburg im Breisgau		80032	212,9	213,3	0,4	19,884	X65
-	4000	Freiburg im Breisgau		80032	213,3	213,31	0,01	19,884	-
-	4312	Freiburg im Breisgau		80032	-0,63	-0,529	0,101	19,884	-
-	4312	Freiburg im Breisgau		80032	3,827	4	0,173	19,884	-
-	4312	Freiburg im Breisgau	4313	80032	4	4,3	0,3	19,884	-
-	4312	Freiburg im Breisgau	4313	80032	4,52	4,6	0,08	19,884	-
-	4312	Freiburg im Breisgau		80032	6,3	6,5	0,2	19,884	X65
-	4312	Freiburg im Breisgau		80032	6,5	7,9	1,4	19,884	X65
-	4312	Freiburg im Breisgau		80032	7,9	8	0,1	19,884	X65
-	4312	Freiburg im Breisgau		80032	8	8,2	0,2	19,884	X65
-	4312	Freiburg im Breisgau		80032	8,2	8,3	0,1	19,884	X65
-	4312	Freiburg im Breisgau		80032	8,3	9,9	1,6	19,884	X65
-	4312	Freiburg im Breisgau		80032	10,195	10,2	0,005	19,884	-
-	4312	Freiburg im Breisgau	4000	80032	10,2	10,3	0,1	19,884	-
-	4312	Freiburg im Breisgau	4000	80032	10,3	10,356	0,056	19,884	-

LP-Nr | Nummer der Lärmschwerpunkte, StrNr | Streckennummer, SaAb | Nummer des Sanierungsabschnittes

GL | Gesamtlänge an km, PKZ= Priorisierungskennziffer des Sanierungsabschnittes

Bem | Bemerkung (X65: auf 65 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A), X57: auf 57 dB(A) lärmsaniert, Nachsanierung auf 54 dB(A),

V: Lärmvorsorge, M: Machbarkeitsstudie)

Stellungnahme der Stadt Freiburg zum Entwurf des Lärmaktionsplans:

"Mit der Rheintalbahn sowie der Güterbahnstrecke (Gundelfingen – Freiburg-St. Georgen) verlaufen zwei stark frequentierte Haupteisenbahnstrecken der Deutschen Bahn durch überwiegend bebaute Bereiche der Stadt Freiburg. Entsprechend hoch ist die generelle Betroffenheit der Stadt Freiburg durch Eisenbahnlärm.

2007-2010 führte die DB AG im Rahmen des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen entlang der Haupt- und Güterbahnlinie in Form von Lärmschutzwänden (ca. 9-10 km) und Schallschutzfenstern (ca. 1.500 Wohnungen) durch. Entsprechend den damaligen Vorgaben für das Lärmsanierungsprogramm wurden die Maßnahmen nur in Abschnitten vorgesehen, deren angrenzende Bebauungen vor 1974 gebaut bzw. genehmigt wurden und in denen die Lärmpegel – vor Abzug des "Schienenbonus" von 5 Dezibel über 75 dB(A) tagsüber bzw. 65 dB(A) nachts lagen, also eine um 11 Dezibel höhere Lärmbelastung als dies heute Voraussetzung für die Lärmsanierung ist. Lärmschutzwände wurden unabhängig vom tatsächlichen Bedarf an Lärminderungswirkung einheitlich mit 2 m Höhe errichtet.

In der Summe führt dies dazu, dass viele an die Haupteisenbahnstrecken in Freiburg angrenzende Wohngebäude heute nicht oder nur unzureichend vor Eisenbahnlärm geschützt sind, da seit der Umsetzung der o. a. Lärmsanierungen (2007-2010) trotz der geänderten Voraussetzungen für das Schienenlärmsanierungsprogramm keine weiteren Lärmsanierungen in Freiburg durchgeführt wurden.

*Gemäß der Anlage 3 des Gesamtkonzepts der Lärmsanierung gibt es in Freiburg derzeit 14,6 km sanierungsbedürftige Streckenabschnitte. Im fortgeschriebenen Lärmsanierungsprogramm stehen diese sanierungsbedürftigen Streckenabschnitte mit einer sehr niedrigen Priorisierungskennziffer, da die Priorisierungskennziffern nicht für die einzelnen sanierungsbedürftigen Streckenabschnitte, sondern jeweils für alle Abschnitte einer Strecke im Gebiet einer Kommune gebildet werden und sich hierbei die Berücksichtigung der bereits sanierten Streckenabschnitte nachteilig auswirkt. Den Bewohner*innen von Wohngebäuden entlang den bisher unsanierten Streckenabschnitten gereicht hier zum Nachteil, dass andere Abschnitte im Stadtgebiet in den Jahren 2007 bis 2010 bereits lärmsaniert wurden.*

Die Stadt Freiburg fordert deshalb, anstelle der auf das jeweilige Gemeindegebiet bezogenen Priorisierungskennziffern die Priorisierung anhand der tatsächlichen Lärmbelastungen entlang den ungeschützten oder unzureichend geschützten Streckenabschnitten vorzunehmen. Auf diese Weise sollten Streckenabschnitte, an denen es bislang keinerlei Lärmschutz und deshalb hohen Handlungsbedarf gibt, eine angemessene (höhere) Priorität erhalten – unabhängig von den bislang bereits erfolgten Lärmsanierungen im jeweiligen Stadt- oder Gemeindegebiet."

Über die Lärmaktionsplanung an Haupteisenbahnstrecken hinaus wirkt das Eisenbahn-Bundesamt an den Lärmaktionsplanungen der Ballungsräume mit. Es unterstützt die zuständigen Gemeinden und Behörden dabei als Experte im Bereich des Schienenverkehrs.

Die Ballungsräume werden mit Hilfe der individuell aufgearbeiteten Informationen und Daten bei ihrer Lärmaktionsplanung unterstützt. Diese Daten und Informationen enthalten unter anderem:

- Ergebnisse der Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes,
- Ergebnisse aus der Öffentlichkeitsbeteiligung,



- Daten zu Maßnahmen aus dem freiwilligen Lärmsanierungsprogramm des Bundes und
- Beiträge bei der Ausweisung von ruhigen Gebieten.

Der vom EBA aufgestellte Lärmaktionsplan für Haupteisenbahnen auf Schienenwegen des Bundes bezieht sich nur auf Maßnahmen in der Baulast des Bundes. Davon unabhängig kann die Kommune Maßnahmen in eigener Baulast umsetzen.

Abschnitte der Breisacher Bahn und der Höllentalbahn sind im Lärmsanierungsprogramm für Schienenstrecken in der Baulast des Bundes nicht enthalten. An diesen Strecken wurden Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen (passiv oder aktiv) im Zuge des Streckenausbaus 2018 und 2019 geprüft und umgesetzt (Lärmschutzwände, passiver Schallschutz an den Gebäuden).

Stadtbahn

Mit Schreiben vom August 2024 gibt die VAG die nachfolgende Stellungnahme ab.

Freiburg verbunden



Stellungnahme der VAG zu Lärmschutzmaßnahmen im Streckennetz der Straßenbahnen und an den Straßenbahnfahrzeugen

Die nachfolgende Stellungnahme erläutert die von der VAG im Streckennetz der Straßenbahnen und an den Straßenbahnfahrzeugen ausgeführten Lärmschutzmaßnahmen ausführlich. Es werden alle Maßnahmen erläutert welche zur Lärmreduzierung aus dem System Rad- Schiene beitragen. Auf andere Lärmquellen (Lärm an Haltestellen – Schallemissionen stehender Fahrzeuge – Lärm aus der Überfahrt von Gleislagen durch den IV etc.) wird hier nicht eingegangen.

1. Lärmschutzmaßnahmen im Streckennetz der Straßenbahnen

1.1 Regelbauweisen der VAG

Die VAG hat in den letzten Jahrzehnten ihr Straßenbahnnetz erheblich erweitert. Neu entstandene Stadtteile (Landwasser – Weingarten – Rieselfeld – IG Haid – Vauban – Haslach - Neue Messe) wurden mit Stadtbahnstrecken erschlossen, bestehende Strecken wurden komplett saniert und erweitert (Littenweiler – Betzenhausen – Zähringen – Hauptfriedhof - Rotteckring). Beim Bau oder der Sanierung dieser Abschnitte wurde immer großen Wert daraufgelegt, möglichst lärmreduzierende Bauweisen einzusetzen. Aufgrund bestehender Straßeninfrastruktur insbesondere im innerstädtischen Siedlungsraum konnten nicht immer besondere Bahnkörper errichtet werden, auch den straßenbündigen und damit stärkeren Lärm emittierende Bauweise musste eingesetzt werden.

1.1.1 Rasenbahnkörper

Der Rasenbahnkörper ist in Freiburg überall dort eingebaut, wo dies technisch und städtebaulich möglich ist. Sogar innerhalb enger Straßen wurden Rasenbahnkörper gebaut. Der Rasenbahnkörper reduziert aufgrund der großen Oberfläche die vom System Rad-Schiene ausgehende Lärmbelastung ganz erheblich. Darüber hinaus speichert er Regenwasser, verbessert das Mikroklima und bindet Feinstaub.

Vorsitzender des Aufsichtsrates:
Oberbürgermeister Martin Horn
Vorstand: Stephan Bartosch
Oliver Benz

Sitz der Gesellschaft: Freiburg i. Br.
Registergericht: Freiburg i. Br.
Register-Nr. HRB 952
EORI-Nr. DE5614619

Sparkasse Freiburg-Nördlicher Breisgau
IBAN DE12 6805 0101 0002 3126 00
BIC/Swift-Code FRSPDE66XXX
Ust.-Ident.-Nr. DE811237981



Freiburger Verkehrs AG
Besançonallee 99
79111 Freiburg
Stadtbahnlinie 3
Haltestelle VAG-Zentrum



Die VAG setzt bisher grundsätzlich den hochliegenden Rasenbahnkörper ein. Bei dieser Bauweise reicht die Humusschicht bis auf 3 cm unter die Schienenköpfe. Auch seitlich endet der Rasenbahnkörper in der Regel außerhalb der von den Fahrzeugen überfahrenen Flächen. Ein hochliegender und breiter Rasenbahnkörper gilt als optimal hinsichtlich der Lärmreduzierung.

1.1.2 Straßenbündige Bahnkörper

Auch beim Bau von straßenbündigen Bahnkörpern wird eine Bauweise verwendet, welche möglichst lärmreduzierend wirkt. Hierbei werden die Schienen immer mit einer Isolierung versehen, bestehend aus einem Schienenfußprofil mit Federwirkung und entsprechenden Seitenprofilen. Die Schienen werden zudem mit Kammerfüllelementen versehen und mit flexiblen Fugen an die Fahrbahn angebunden.

Im Innenstadtbereich wird auch der Pflasterbahnkörper eingesetzt. Auch hier werden die Schienen isoliert, mit Kammerfüllelementen versehen und mit flexiblen Fugen an die Pflasterfläche angebunden.

1.1.3 Schotterbahnkörper

Schotterbahnkörper kommen bei der VAG aktuell nur auf 2 Abschnitten vor.

- Stadtbahn Günterstal – von der Haltestelle Holbeinstraße bis zur Haltestelle Wiesenweg
- Stadtbahn Landwasser – von der Haltestelle Paduaallee bis zur Haltestelle Diakoniekrankenhaus

Die Stadtbahn Landwasser wird 2025 von der Paduaallee bis zur Endhaltestelle Moosweiher saniert. Hierbei wird der jetzt noch vorhandene Schotterbahnkörper komplett durch einen Rasenbahnkörper ersetzt.

1.1.4 Kurvenschmieranlagen

Insbesondere in Kurven mit einem Radius < 30 m tritt beim Befahren mit Schienenfahrzeugen der sog. Slip-Stick-Effekt (auch als Tafelkreide-Phänomen bekannt). Durch das quer verschieben der Radreifen über den Schienenkopf können kreischende Geräusche entstehen, welche als besonders belastend gelten. Um diese Geräusche erheblich zu reduzieren bzw. in Kombination mit fahrzeugseitigen Maßnahmen komplett zu vermeiden verbaut die VAG seit 2021 Kurvenschmieranlagen.

Kurvenschmieranlagen reduzieren den Slip-Stick-Effekt durch Aufbringen eines Schmiermittels. Hierdurch wird der Reibbeiwert zwischen Rad und Schiene soweit reduziert, dass bereits die Entstehung des Geräusches verhindert wird. Zum Einsatz kommen hierbei vollsynthetische, nicht umweltbelastende Schmiermittel. Die Schmierung wird mittels Sensorik unmittelbar vor der Überfahrt des Fahrzeuges ausgelöst. Durch die Aufbringung von sehr geringen Men-



gen an Schmierstoff wird eine Überschmierung der Bögen verhindert, die Haftreibung zwischen Rad und Schiene bleibt so groß, dass ein Gleiten des Rades verhindert wird.

Aktuell sind nachfolgende Kurven mit Schmieranlagen ausgestattet:

- Wendeschleife Munzingerstraße
- Gleisbogen Lindenwäldle
- Wendeschleife Rieselfeld
- Wendeschleife Hornusstraße
- Ausfahrt Hornusstraße - Waldkircherstraße
- Wendeschleife Gundelfingen
- Wendeschleife Littenweiler
- Einfahrtsbogen Merzhauserstraße - Vauban

2. Lärmschutzmaßnahmen an Straßenbahnfahrzeugen

Die Freiburger Verkehrs AG setzt aktuell 5 verschiedene Straßenbahntypen ein.

- (1) Duewag GT8 K / N 2/10 Fahrzeuge (Baujahr 1982 / 1990)
- (2) Duewag GT8 Z 25 Fahrzeuge (Baujahr 1993/1994)
- (3) Siemens Combino basic 8 Fahrzeuge (Baujahr 2000)
- (4) Siemens Combino advanced 10 Fahrzeuge (Baujahr 2005 - 2006)
- (5) CAF Urbos 100 25 Fahrzeuge (Baujahr 2015 – 2024)

Lärmschutzmaßnahmen direkt am Fahrzeug haben sich im Laufe der letzten Jahre immer weiterentwickelt. Auch die beim Fahrzeugbau einzuhaltenden Normen wurden immer wieder angepasst. Die Fahrzeuge entsprechen den jeweiligen Anforderungen an den Lärmschutz im Jahre ihrer Zulassung. Zur Verbesserung des Lärmschutzes wurden Fahrzeuge auch nachgerüstet. Bei der VAG kommen nachfolgende Maßnahmen zum Einsatz:

2.1 Schienenkopfkonditionierung (SKK)

Da Straßenbahnen besonders bei Kurvenfahrten unangenehme Geräusche emittieren (siehe 1.1.4) sind Maßnahmen erforderlich, die den Reibbeiwert Rad-Schiene in Kurven reduzieren. Neben der schon beschriebenen Kurvenschmieranlage verfügen Fahrzeuge der Typen (3), (4) und (5) auch über eine sogenannte Schienenkopfkonditionierung (SKK). Hierzu wird an den nicht motorisch angetriebenen Fahrwerken ein Behälter mit einem synthetischen Schmierstoff montiert. Ausgelöst durch eine Kurvenerkennung (Gyroskop) wird über eine Düse eine kleine Menge Schmierstoff im Kurveneingangsbereich direkt auf den Schienenkopf aufgebracht. Der Schmierstoff wird dann von den Rädern (auch der nachfolgenden Fahrzeuge) über die komplette Kurve verteilt. Um ein „Überschmieren“ zu verhindern sind die Schmieranlagen immer nur bei einem Teil der Fahrzeuge (ca. 25%) aktiviert. Durch den Einsatz der SKK (seit

2018) konnte vor allem bei engen Kurvenradien an Knotenpunkten (z.B. Bertoldsbrunnen) eine ganz erhebliche Lärmreduzierung erreicht werden.

2.2 Spurkranzschmierung

Neben dem beschriebenen Slip-Stik-Effekt wird auch durch das Anlaufen der Spurkränze an die Schiene ein Geräusch erzeugt. Um dieses zu minimieren (und auch um die Abnutzung der Schienen und Radreifen zu reduzieren) verfügen die Fahrzeuge (2), (3), (4) und (5) über Spurkranzschmieranlagen. Am ersten Radpaar in Fahrrichtung wird zeitgesteuert eine kleine Menge Schmierstoff in die Spurkranzkehle gesprüht. Vom Radreifen gelangt der Schmierstoff an die Fahrkante der Schienen, alle nachfolgenden Radpaare des Fahrzeuges verteilen den Schmierstoff gleichmäßig und reduzieren das Anlaufgeräusch. Die Schmiermittel für den Spurkranz und den Schienenkopf sind aufeinander abgestimmt.

2.3 Schallisierungsmaßnahmen am Fahrzeugboden

Bei den Fahrzeugen (2), (3), (4) und (5) ist der Unterboden mit einer Anti-Dröhn-Beschichtung ausgestattet. Diese verhindert nicht nur die Übertragung von Geräuschen ins Fahrzeuginnere, sie dämpft auch die Abstrahlung nach außen. Die Fahrzeuge (5) verfügen außerdem über schallisolierte Radkästen.

2.4 Radschallabsorber

Räder von Straßenbahnen werden bei der Fahrt über die Gleise zum Schwingen angeregt. Diese Schwingungen können tonale Frequenzen erreichen und dann als erhebliches Störgeräusch wahrgenommen werden. Die Räder sämtlicher Straßenbahnen der VAG sind mit sogenannten Radschallabsorbieren ausgestattet, welche sicher verhindern, dass Geräusche von schwingenden Rädern übertragen werden.

2.5 Bremsen

Straßenbahnen verfügen über 3 verschiedene Bremssysteme

- Generatorische Bremsen
- Federspeicherbremsen mit Bremsscheiben
- Magnetschienenbremsen

Im normalen Betriebsgeschehen wird nur die generatorische Bremse eingesetzt. Bei einer vom Bedienpersonal eingeleiteten Bremsung wird der Antriebsmotor zum Generator, welche die Bremsenergie in elektrische Energie umsetzt. Diese Bremse arbeitet weitestgehend geräuschlos und verursacht keinen zusätzlichen Lärm.

Die Federspeicherbremse dient nur zum Festhalten der Fahrzeuge im Stillstand und als Zusatzbremse bei der Durchführung einer Gefahrenbremsung.

Die Magnetschienenbremse wird ausschließlich bei einer Gefahrenbremsung automatisch eingesetzt.

2.6 Radkorrekturmaßnahmen

Räder von Schienenfahrzeugen laufen dann besonders leise, wenn diese im Idealfall absolut kreisrund sind und nur eine kleine Kontaktfläche zur Schiene haben. Um dies zu gewährleisten werden die Räder in regelmäßigen Abständen mit der Radsatzdrehmaschine bearbeitet. Durch Gefahrenbremsungen verursachte Flachstellen werden grundsätzlich sofort korrigiert – Fahrzeuge mit festgestellten Flachstellen werden nicht im Betrieb eingesetzt.

2.7 Weitere von Straßenbahnen verursachte Geräusche

Straßenbahnen erzeugen auch noch andere Geräusche, von denen einige aber nicht wahrgenommen werden, weil sie in der Regel durch andere Geräusche überlagert werden. Dies sind:

- Das Schleifgeräusch des Stromabnehmers am Fahrdrabt
- Fahrtwindgeräusche, ausgehend von der Kontur des Fahrzeuges
- Fahrgeräusche beim Befahren von Flachrillenkreuzungen
- Emissionen von Nebenaggregaten (Stromumformer – Klimaanlage)
- Akustische Signalgeber an den Türen

Die beiden letztgenannten Geräusche treten an Haltestellen auf und werden dort vor allem bei längerem Aufenthalt der Fahrzeuge als störend empfunden. Während die Klimageräte nach einer gewissen Zeit abgeschaltet werden, müssen die Lüfter der Stromumformer durchlaufen bis diese entsprechend abgekühlt sind.

Fahrgeräusche bei Flachrillenkreuzungen können durch den Einsatz beweglicher Herzstücke reduziert werden. Diese Technik ist aber noch in der Entwicklung und deshalb nicht überall einsetzbar. Die VAG hat diese Technik an den Weichenanlagen im Bereich der Haltestelle Europaparkstadion eingesetzt.

3. Betriebliche Maßnahmen zur Lärmreduzierung

3.1 Einsatz von geräuscharmen Fahrzeugen

Aufgrund der unter 2 genannten technischen Maßnahmen sind die Straßenbahnen neuerer Bauart (3), (4) und (5) im Betrieb leiser als die Fahrzeuge (1). Aktuell verfügt die VAG noch über 10 Fahrzeuge des Typs GT8 K/N. Bis zum Jahresende 2024 sollen die beiden ältesten Fahrzeuge (GT8K) außer Betrieb gesetzt werden, 2 der GT8N-Fahrzeuge sollen dann nur noch im Fahrschulbetrieb eingesetzt werden. Die verbleibenden 8 Fahrzeuge bilden dann die Fahrzeugreserve. Ein kompletter Verzicht auf den Einsatz dieser Fahrzeuge ist jedoch nicht möglich. Auch kann nicht garantiert werden, dass sich der Fahrzeugeinsatz auf den Tag beschränkt. Es ist jedoch geplant, diese Fahrzeuge nur noch in den Hauptverkehrszeiten (6.30 – 19.30 Uhr) einzusetzen. An Sonntagen werden diese Fahrzeuge schon jetzt nicht mehr eingesetzt (Ausnahme Sonderverkehre).



3.2 Geschwindigkeitsbeschränkungen

Viele Streckenabschnitte unterliegen bereits jetzt Geschwindigkeitsbeschränkungen. Aufgrund der im Straßenbahnbetrieb üblichen kurzen Haltestellenabstände ist das Erreichen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nur auf wenigen Streckenabschnitten möglich. Die Straßenbahnen der VAG sind deshalb auch nur mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von ca. 20 km/h unterwegs. Die Höchstgeschwindigkeit jeder Straßenbahn ist auf 63 km/h begrenzt, ein Überschreiten der Höchstgeschwindigkeit wird technisch verhindert.

Geschwindigkeitsbeschränkungen gelten in allen Wendeschleifen und in Gleisbögen mit kleinen Radien. In Kombination mit den dort auch installierten Kurvenschmieranlagen wird das von der Straßenbahn emittierte Geräusch ganz erheblich reduziert.

Innerhalb der Fußgängerzonen gilt für Straßenbahnen „Schrittgeschwindigkeit“. Bei großem Fußgängeraufkommen wird diese auch nicht überschritten. In den Randzeiten beträgt die Höchstgeschwindigkeit in Fußgängerzonen 25 km/h.

Im Bereich straßenbündiger Bahnkörper muss die Straßenbahn die dort gültige Höchstgeschwindigkeit einhalten, da sie am Straßenverkehr teilnimmt. In Absprache mit der Verkehrsbehörde gilt diese Beschränkung auf Teilabschnitten der Hansjakobstraße nicht, weil diese quasi einen „besonderen“ Bahnkörper in Straßenmitte vorhält und der Abstand zur Bebauung sehr groß ist (50 km/h ganztägig). In der Baslerstraße zwischen Reiterstraße und Johanneskirche (Fahrradstraße) besteht ein „besonderer Bahnkörper“ die Geschwindigkeit wurde in diesem Bereich wegen der nahen Bebauung auf max. 40 km/h (ganztägig) beschränkt. Auch auf anderen Abschnitten gelten Geschwindigkeitsbegrenzungen, welche in der Regel bau- oder sicherheitstechnisch bedingt sind (z.B. 40 km/h auf der Berliner-Allee-Brücke).

3.3 Schienenpflegemaßnahmen

Die Paarung Rad-Schiene ist immer dann besonders leise, wenn die Räder rund laufen (2.6) und die Schienenoberfläche möglichst glatt ist. Durch die ständige Überwälzung der Schienen durch die Räder der Fahrzeuge verändert sich deren Oberfläche, es kommt zur sogenannten Riffelbildung. Insbesondere in Abschnitten an denen beschleunigt oder gebremst wird ist deren Ausbildung besonders groß. Um dies zu verhindern setzt die VAG einen Schienenschleifer ein. Dieser ist mit nicht rotierenden Schleifsteinen ausgestattet, welche nur eine sehr dünne Schicht des Schienenkopfes rutschend bearbeiten. Somit wird die Bildung der Riffel schon verhindert bevor diese entstehen können. Der Einsatz des Schleiffahrzeuges erfolgt kontinuierlich ganzjährig.

Auch Rasenschnitt und Laubfall kann bei der Überführung an die Schienenoberfläche angehaftet werden. Solche Anhaftungen werden vom Schleiffahrzeug ebenfalls sicher entfernt.

3.4 Lärmmessungen

Lärmmessungen zur Kontrolle der von den Straßenbahnen ausgehenden Lärmemissionen werden von der VAG nicht durchgeführt. Messergebnisse sind deshalb nur aus nachfolgenden Tätigkeiten bekannt:

- Messungen im Zuge der Aufstellung von Bebauungsplänen zur Prüfung von erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen
- Messungen im Zuge der Zulassung neuer Straßenbahnfahrzeuge zur Überprüfung der Einhaltung der Normung.

4: Literaturhinweis

Das Bundesumweltamt hat eine Studie zum Lärm von Straßenbahnen im urbanen Raum erstellen lassen. Die Studie wurde 2020 abgeschlossen, das Ergebnis 2021 in einem öffentlich zugängigen Abschlussbericht vorgestellt:

Text 115 / 2021 Umweltbundesamt
Minderung des Lärms von Straßenbahnen im urbanen Raum
(Abschlussbericht)

Die darin enthaltenen zahlreichen Messwerte sollten auch auf die Stadt Freiburg übertragbar sein.

Aufgestellt: August 2024

Dipl. Ing. Johannes Waibel

(Betriebsleiter Freiburger Verkehrs AG)



9.7 Mögliche private Beiträge zur Lärminderung

Unabhängig von den Bemühungen der Baulastträger (Bund, Stadt Freiburg, Land, Bahn) zur Lärminderung gibt es eine Reihe von Lärminderungsmaßnahmen, die privat umgesetzt werden können, aber auch privat zu finanzieren sind. Hierzu zählen:

- Gebäudebezogene Maßnahmen
 - Schallschutzfenster, ggf. im Zusammenhang mit dem Austausch der Fenster im Rahmen einer energetischen Sanierung,
 - absorbierende Fassadenmaterialien (Akustikputze), ggf. im Zusammenhang mit einer energetischen Sanierung,
 - Fenster mit Klapp-/ Schiebeläden ausstatten,
 - Formgebung der Fassade,
 - vorgesetzte Wintergärten oder Treppenhäuser/ Lifte,
 - qualifizierte Grundrisse mit Schlaf- und Aufenthaltsräumen auf der schallabgewandten Gebäudeseite,
 - Verglasung von Balkonen/ Loggien, Wintergärten.
- Freiraumbezogene Maßnahmen, möglichst mit hochwertiger baulicher oder grünplanerischer Gestaltung nach außen
 - Zum Emissionsort orientierte Garagen, Gartenhäuser,
 - Einfriedungen mit Mauern, Gabionen, lärmwirksame Holzpalisaden, begrünte Wände mit schalldämmendem Kern (Weiden, Efeu u. ä.),
 - Schließung des Bauwuchs mit Garagen, Mauern, Wände.

Neben der aktiven Mitwirkung bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans kann durch bewusste Verhaltensweisen ein Beitrag zur Lärminderung geleistet werden. Zuallererst ist das Umsteigen vom Auto auf umweltverträgliche Verkehrsmittel (ÖPNV, Fahrrad, zu Fuß gehen) zu nennen. Auch in Kombination von Verkehrsmitteln anbieten (z. B. Park+Ride). Auch Fahrgemeinschaften tragen zur Lärminderung bei.

Neben der aktiven Mitwirkung bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans kann jeder Einzelne durch bewusste Verhaltensweisen einen Beitrag zur Lärminderung leisten. Zuallererst ist das Umsteigen vom Auto auf umweltverträgliche Verkehrsmittel (ÖPNV, Fahrrad, zu Fuß gehen) zu nennen. Gerade für Pendler kann sich die Kombination von Verkehrsmitteln anbieten, wie z. B. Park+Ride, Bike+Ride oder Kiss+Ride. Auch Fahrgemeinschaften tragen anstelle eines eigenen Fahrzeugs zur Lärminderung bei.

Bei der Benutzung eines Pkw führt eine stetige und niedertourige Fahrweise mit einer angemessenen Geschwindigkeit zu einer spürbaren Verringerung des Lärms. Das verringert auch den Kraftstoffverbrauch und spart damit Geld, reduziert CO₂ und Luftschadstoffe.

Eine rücksichtsvolle Benutzung des Autos im Hinblick auf Türen zuschlagen, Hupen, unnötiges Aufheulenlassen oder Warmlaufenlassen des Motors im Winter reduziert häufig genannte Belästigungen.

Eine weitere Maßnahme ist eine regelmäßige Überprüfung des Reifendrucks. Ein optimaler Reifendruck erzeugt weniger Reibung mit der Fahrbahn und verringert damit die Geräuschemissionen bei Geschwindigkeiten über 30 km/h, teilweise schon ab 15 km/h, sowie den Kraftstoffverbrauch. Seit November 2012 gibt es mit der Verordnung EG 1222/2009 für Reifen eine Kennzeichnungspflicht, unter anderem für das Rollgeräusch. Eine Untersuchung des Umweltbundes-



amtes hat gezeigt, dass die Schwankungen bei gleichen Reifengrößen über 2 dB ausmachen und in der Spitze fast 4 dB zwischen dem leisesten und dem lautesten Reifen liegen.

Nach der Auto-Umweltliste des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) haben die lautesten Fahrzeuge Lärmwerte von mehr als 75 dB(A) und die leisesten 66 dB(A) (z. B. mit Start-/ Stop-Automatik). Das lauteste Auto wird als so störend empfunden wie zehn gleichzeitig vorbeifahrende leise Autos.



10. Langfristige Strategie

Es wird angestrebt, die kurz- und mittelfristigen Maßnahmen an den Belastungsschwerpunkten innerhalb des Geltungszeitraums des Lärmaktionsplans bis 2029 umzusetzen.

Darüber hinaus wird die Stadt Freiburg die im Mobilitätsplan dargestellte Strategie einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung konsequent weiterverfolgen. Diese wird in Summe zu einer deutlichen Lärminderung beitragen.

11. Finanzielle Informationen

Kosten für die Umsetzung des Lärmaktionsplans

Für die Umsetzung der verkehrsrechtlichen Lärminderungsmaßnahmen fallen voraussichtlich an Aufwand an:

- Kosten für die Beschaffung und Montage der Verkehrszeichen,
- Personalaufwand für das Demontieren von Zusatzschildern dort, wo Geschwindigkeitsregelungen derzeit zeitlich beschränkt sind,
- Kosten für die Neuberechnung und Anpassung der knotenpunktbezogenen Signalprogramme,
- Kosten für die Neuberechnung und Anpassung der Koordinierung von Signalsteuerungen ("Grüne Welle"),
- Kosten für die Neueinrichtung der Wechselverkehrszeichen an der B 31a.

Da insbesondere die Kosten für die Neuberechnung der Signalsteuerung je nach Komplexität der Knotenpunkte und der zu koordinierenden "Grünen Welle" sehr unterschiedlich sein können, ist eine Abschätzung der Kosten erst im Zuge der weiteren Konkretisierung der Umsetzung möglich.

Im Doppelhaushalt 2025/26 stehen für die Umsetzung des Lärmaktionsplans Beträge von jeweils 150.000 EUR in 2025 und 2026 zur Verfügung. Damit kann voraussichtlich ein großer Teil der Maßnahmen im Zeitraum dieses Doppelhaushalts umgesetzt werden. Im Zuge der Aufstellung des nächsten Doppelhaushalts wird die Verwaltung prüfen, in welchem Umfang ggf. weitere Mittel erforderlich sind.

Fördermöglichkeiten passiver Lärmschutz

An Bundesfern- und Landesstraßen können an lärmbelasteten Gebäuden im Rahmen einer Lärmsanierung und der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel passive Lärmschutzmaßnahmen mit Förderung des Bundes oder des Landes als Straßenbaulastträger realisiert werden. Die Autobahn GmbH des Bundes stellt Mittel für passive Schallschutzmaßnahmen an Gebäuden an bestehenden Bundesautobahnen bereit. Voraussetzung hierfür ist die Überschreitung von Auslösewerten, die in der Verkehrslärmschutzrichtlinien 1997 (VLärmSchR 97) festgelegt sind:

Tab. 11.1: Auslösewerte Lärmsanierung

	Tags (dB(A))	Nachts (dB(A))
Reines und allgemeines Wohngebiet	64	54
Misch-, Dorf- und Kerngebiet	66	56
Gewerbegebiet	72	62

Eine Lärmsanierung kommt nur für Gebäude in Betracht, die vor dem 1. April 1974 errichtet wurden. Bei der Lärmsanierung handelt es sich um eine freiwillige Leistung des Straßenbaulastträgers.

Bei Vorliegen der entsprechenden Voraussetzungen können bis zu 75 % der Aufwendungen für bauliche Verbesserungen des Schallschutzes an betroffenen Gebäuden und Räumen, z. B.



Lärmschutzfenster, Schalldämmlüfter in Schlafräumen oder Schalldämmung von Rollladenkästen erstattet werden. Maßgebend für die Gewährung der Zuschüsse ist unter anderem die Überschreitung der gesetzlich festgelegten Auslösewerte der Lärmsanierung (s. oben) am Tag und/oder in der Nacht durch die bestehende und autobahnbedingte Lärmbelastung. Weitere Voraussetzungen sind in den "Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes" definiert.

Die Prüfung, ob und welche Schallschutzmaßnahmen bezuschusst werden können, erfolgt einzelfallbezogen im Rahmen einer individuellen Objektbeurteilung. Hierzu benötigt die Autobahn GmbH des Bundes einen Antrag der betroffenen Eigentümer. Sind die Auslösewerte überschritten, erfolgt eine Aufnahme der betroffenen Nutzungseinheiten nach den Vorgaben der 24. BImSchV. Hierbei wird überprüft, ob und welche passiven Maßnahmen erforderlich sind, um den angestrebten Innenraumpegel zu gewährleisten.



12. Geplante Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans

Die Überprüfung wird dadurch erfolgen, dass

- für die in der 4. Runde beschlossenen Maßnahmen geprüft wird, ob sie in der Zwischenzeit umgesetzt wurden bzw. welche Hindernisse der Umsetzung entgegenstanden,
- die Differenz der Betroffenenzahlen aus der 4. und 5. Runde ermittelt wird.



13. Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen

Im Lärmaktionsplan werden für die identifizierten Belastungsachsen (vgl. Kap. 5.4.1) aktive Lärmschutzmaßnahmen (vor allem eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit) festgesetzt.

Gemäß Formular zur Berichterstattung an die EU zählt eine Person ab einem Wert von $L_{den} > 55$ dB(A) oder von $L_{night} > 50$ dB(A) als lärmbelastet. Die Reduzierung muss mindestens 1 dB(A) betragen. Die in der Lärmkartierung hinterlegten gebäudescharfen Einwohnerzahlen dienen als Grundlage für die Ermittlung der Summe der Bewohner, die durch die Maßnahmen des LAP entlastet werden:

- $L_{den} > 55$ dB(A) an etwa 5.106 Gebäuden mit insgesamt 60.206 Bewohnern,
- $L_{night} > 50$ dB(A) an etwa 3.322 Gebäuden mit insgesamt 43.081 Bewohnern.

Damit werden insgesamt ca. 60.206 Personen (L_{den} ist wegen der größeren Anzahl Entlasteter maßgebend) durch Maßnahmen des Lärmaktionsplans entlastet.




Anhang I

Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase

Lärmaktionsplan Stadt Freiburg 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase

Öffentlichkeit		Eingangsdatum	Kategorie	Stellungnahme	Abwägung	Ergebnis
Nr.	ID					
1	1881	27.11.2023	Straßenverkehrslärm	Schallschutzfenster fördern Seit der Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 km/h ist die Lärmbelastung deutlich geringer. Bei Regenwetter ist es leider weiterhin laut und wenn der Tunnel immer mal wieder nachts gesperrt ist, wird es deutlich lauter. Unterstützung beim Einbau von besseren Schallschutzfenstern wäre hilfreich.	Zeitlich begrenzte, relativ seltene Ereignisse (Tunnelwartung) begründen keinen Anspruch auf weitergehenden Lärmschutz.	Keine Aufnahme des Vorschlags in den Lärmaktionsplan.
2	1882	27.11.2023	Straßenverkehrslärm	Extrem schlechter Belag/Verkehrsnadelöhr Der Fahrbahnbelag in der unteren Lindenmattenstr besteht aus aberwitzig vielen Flickern und starken Verwerfungen wodurch alle Fahrzeuge, aber besonders alle Anhänger- und Pritschenfahrzeuge hohen Direktschall und Körperschall auf die Gebäude emittieren. Die Motoren der schweren Dieselbusse arbeiten in einem Frequenzband, dass leider nur unzureichend selbst von Schallschutzfenstern gestoppt werden kann. Dringende (unabhängig von der Strabaplanung) durchgehende Erneuerung des Belags, vorgezogener Einsatz von Elektrobusen.	Die Lindenmattstraße stellt im Lärmaktionsplan keine Belastungsachse dar. Im Zuge der Stadtbahnverlängerung Littenweiler wird die Lindenmattenstraße umfänglich erneuert und erhält einen neuen Fahrbahnbelag.	Keine Bearbeitung im Lärmaktionsplan. Mit der Stadtbahnverlängerung Littenweiler erfolgt eine grundlegende Erneuerung der Fahrbahn.
3	1883	27.11.2023	Straßenverkehrslärm	Tempo 30 bei B31-Tunnelsperrung Bei den nächtlichen, turnusmäßigen Tunnelwartungen fährt der Verkehr oberirdisch und es wird merklich lauter im Freiburger Osten. Sobald die B31-Tunnel gesperrt werden, sollte auf den oberirdischen Ausweichstrecken (Schwarzwaldstraße, Hansjakobstraße, etc.) gleichzeitig Tempo 30 gelten.	Auf der Kappler Straße und der Hansjakobstraße gilt Tempo 30 zwischen 22 und 6 Uhr, auf der Schwarzwaldstraße westlich der Einmündung Hansjakobstraße gilt Tempo 30 ganztägig. Da die turnusmäßigen Sperrungen des B 31-Tunnels nur nachts erfolgen, besteht diesbezüglich kein weiterer Regelungsbedarf. Die Kappler Straße wird in 2025 saniert und die Lärmbelastung spürbar abnehmen.	Keine Aufnahme des Vorschlags in den Lärmaktionsplan.
4	1884	27.11.2023	Straßenverkehrslärm	Die gemessenen Lärmwerte entsprechen nicht mehr der Realität Die von mir gemessenen Werte übersteigen die in der Lärmkartierung angegeben Werte an meinem Standort deutlich. Die Werte sind bei Tag und Nacht mindestens eine Stufe höher (lauter) als angegeben (s. Legende). Besonders am frühen Morgen ab ca. 4 Uhr steigt der Lärmpegel deutlich an.	Die Lärmbelastung wird nicht gemessen, sondern berechnet. Lärmberechnungen erfolgen mit den gesetzlich vorgeschriebenen Berechnungsmethoden. Dargestellt wird ein Mittelungspegel über alle Tage eines Jahres. Die	Keine Aufnahme des Vorschlags in den Lärmaktionsplan.

Lärmaktionsplan Stadt Freiburg 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase

Öffent- lichkeit Nr.	ID	Eingangs- datum	Kategorie	Stellungnahme	Abwägung	Ergebnis
					(vermutlich mit einem Smart-Phone) als Momentaufnahme gemessenen Pegel sind deshalb nicht vergleichbar.	
				<p>In dem Bereich der Autobahn, der offen gegenüber den Wohngebieten ist (ohne schützenden Wald), sollten Schallschutzwände geschaffen werden.</p> 	Da die Auslösewerte des Lärmaktionsplans (65 dB(A) L_{DEN} , 55 dB(A) L_{night}) überschritten werden, ist die A 5 auf diesem Abschnitt nicht als Belastungsachse eingestuft. Bei den vorhandenen Lärmbelastungen besteht auch außerhalb des Lärmaktionsplans kein Anspruch auf Lärminderungsmaßnahmen durch die Autobahn-Gesellschaft des Bundes und nach den Bestimmungen des Bundes für Lärmsanierungen an Straßen in der Baulast des Bundes keine Grundlage für passive oder aktive Schallschutzmaßnahmen	Keine Aufnahme des Vorschlags in den Lärmaktionsplan.
5	1885	28.11.2023	Straßenverkehrslärm	<p>Talstraße mit zu hohem Verkehrslärm Ich wohne Falkensteinstraße, Ecke Talstraße. Der Verkehrslärm ist hier so hoch, dass ich meine Fenster nicht öffnen kann und den Balkon nicht nutzen kann. Das Lärmproblem wird besonders durch LKW erhöht, die hier eine Abkürzung von / zur Schwarzwaldstraße machen. An Tempo 30 hält sich kaum ein Autofahrer. für die Talstraße: - Blitzer - Durchfahrverbot von LKW</p>	<p>Geschwindigkeitsüberwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die bestehende ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h wird jedoch vom Gemeindevollzugsdienst regelmäßig mit mobilen Kontrollen überwacht.</p> <p>Nach den vorliegenden Verkehrserhebungen weist die Talstraße kein auffälliges Lkw-Verkehrsaufkommen auf. Wegen der Lage im Netz und der bestehenden Anliegerbeschränkung in der westlich anschließenden Basler Straße ist Lkw-</p>	<p>Keine Aufnahme des Vorschlags in den Lärmaktionsplan. Der Hinweis wird jedoch verwaltungsintern weitergegeben.</p> <p>Keine Aufnahme des Vorschlags in den Lärmaktionsplan.</p>

Lärmaktionsplan Stadt Freiburg 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase

Öffentlichkeit		Eingangsdatum	Kategorie	Stellungnahme	Abwägung	Ergebnis
Nr.	ID					
					Durchgangsverkehr in relevanter Größenordnung eher unwahrscheinlich.	
				- Durchfahrt nur für Anwohner (ähnlich der Baslerstraße)	Aufgrund der heterogenen Nutzungsstruktur des Nebenzentrums Talstraße und der Funktion als Erschließungsachse für die Mittelwiehre wäre eine solche Beschränkung nicht zu vertreten. Anders als in der Basler Straße, in der die Anliegerbeschränkung im Bebauungsplan für die Stadtbahnlinie festgelegt ist, würde einer Anliegerbeschränkung in der Talstraße zudem die rechtliche Grundlage fehlen.	Keine Aufnahme des Vorschlags in den Lärmaktionsplan.
				-Tempo 20 (ähnlich der Baslerstraße)	Auf der Talstraße ist eine streckenbezogene zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ausgewiesen. Eine weitere Reduzierung auf 20 km/h würde nicht mehr zu einer wesentlichen Lärminderung beitragen. Auf der Basler Straße besteht die Beschränkung auf 20 km/h wegen der sehr schmalen Fahrbahnbreiten (2,95 m für jede Fahrtrichtung), die u. a. ein Überholen des Radverkehrs ausschließen.	Keine Aufnahme des Vorschlags in den Lärmaktionsplan.
6	1886	28.11.2023	Straßenverkehrslärm	Elsässer Straße in Landwasser Nachts kommt es immer wieder zu einer hohen Lärmbelastung, weil zum einen viele LKW diese Strecke nutzen (obwohl sie auch über die Markwaldstraße fahren könnten) und zum anderen hochmotorisierte Auto- und Motorradfahrer ihre Fahrzeuge spazieren fahren, dabei die Motoren aufheulen lassen und die Geschwindigkeitsbegrenzungen massiv überschreiten.	An der Elsässer Straße sind die Auslösewerte des Lärmaktionsplans nur auf einem sehr kurzen Abschnitt (Höhe Wirthstraße, Haus Nr. 2-12) überschritten, auf den anderen Abschnitten liegen die Belastungen an den Gebäuden wegen der großen Abstände	Umbaumaßnahme wird in den Lärmaktionsplan aufgenommen.

Lärmaktionsplan Stadt Freiburg 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase

Öffentlichkeit		Eingangsdatum	Kategorie	Stellungnahme	Abwägung	Ergebnis
Nr.	ID					
					zur Straße unter den Auslösewerten. Die Elsässer Straße wird in 2025/2026 umgebaut, das Problem mit Posern und Lkw-Verkehr wird dies aber vermutlich nicht lösen.	
				LKW-Fahrverbot	Da die Auslösewerte des Lärmaktionsplans nur auf einem kurzen Teilabschnitt der Elsässer Straße überschritten werden, fehlt für Verkehrsbeschränkungen wie ein Lkw-Verbot die Rechtsgrundlage.	Keine Aufnahme des Vorschlags in den Lärmaktionsplan.
				Geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen, wie etwa Blitzer oder eine geschwindigkeitsdämpfende Gestaltung des Straßenraums (damit die Poser keinen Spaß mehr haben, auf der Strecke hin- und herzufahren)	Der Hinweis auf Geschwindigkeitsüberschreitungen durch "Poser" wird verwaltungsintern weitergegeben	Keine Aufnahme des Vorschlags in den Lärmaktionsplan.
7	1887	28.11.2023	Straßenverkehrslärm	Mopedfahrer Insbesondere in Sommernächten fahren (männliche) jugendliche Mopedfahrer in Scharen stundenlang im ganzen Stadtteil herum. Der dabei entstehende Lärm ist nervtötend und eine psychische Belastung für die Anwohner. Ich habe den Eindruck, dass es jedes Jahr mehr jugendliche Mopedfahrer werden. ...eine deutlich sichtbare Erhöhung der Polizeipräsenz im Stadtteil, insbesondere auch auf den eigenständigen Fuß- und Radwegen sowie eine konsequente Verfolgung der Mopedfahrer (insbesondere jener ohne Führerschein, ohne Kennzeichen und mit geklauten Mopeds).	Die Ahndung von Regelüberschreitungen sowie Maßnahmen zur Verkehrsüberwachung sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Bearbeitung im Lärmaktionsplan. Der Hinweis wird jedoch verwaltungsintern weitergegeben.
8	1888	28.11.2023	Straßenverkehrslärm	30ger Zone Auwaldstraße wird als Rennstrecke benutzt, trotz 30ger Zone. Ganz schlimm sind die Subunternehmer von "mich kann man mieten" und von "Amazon "Prime". Seit Jahren keine Radarkontrollen in der Auwaldstraße. Mehr Radarkontrollen in der Auwaldstraße.	Die Auwaldstraße stellt im Lärmaktionsplan keine Belastungsachse dar. Die Ahndung von Regelüberschreitungen sowie Maßnahmen zur Verkehrsüberwachung sind zudem nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Bearbeitung im Lärmaktionsplan. Der Hinweis wird verwaltungsintern weitergegeben.

Lärmaktionsplan Stadt Freiburg 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase

Öffentlichkeit Nr. ID		Eingangsdatum	Kategorie	Stellungnahme	Abwägung	Ergebnis
9	1889	28.11.2023		<p>Laubbläser Hausmeisterdienst Bechthold benutzt fast täglich Laubbläser, die einen Höllenlärm machen, das geht von morgens bis nachmittags. Akkubläser wären wesentlich leiser, die auch zwischenzeitlich von der Abfallwirtschaft benutzt werden.</p>	Laubbläser sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans, sondern sind nach anderen Richtlinien zu beurteilen. Zuständig ist hier der Eigentümer bzw. die Hausverwaltung.	Keine Bearbeitung im Lärmaktionsplan.
10	1890	29.11.2023	Straßenverkehrslärm	<p>Stationärer Blitzer Basler Landstraße vor Kreisel Die Umsetzung des Tempolimits von 30 km/h war zwar super, jedoch fahren hier die wenigsten 30 km/h. Besonders von West nach Ost wird oftmals nochmal vor dem Kreisel am Mettweg nochmals gerne von einigen stark beschleunigt. Dies führt zu einer erhöhten Lärmbelastung für die dort gelegenen Wohnungen Basler Landstr. 19/19a/19b, vor allem abends und am Wochenende. Hier wäre ein stationärer Blitzer vor bzw. in der Nähe des Kreisels sinnvoll, damit das Tempolimit auch bis zum Ende eingehalten wird und kein wildes Beschleunigen vor dem Kreisel stattfindet.</p>	Verkehrsüberwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Bearbeitung im Lärmaktionsplan. Der Hinweis wird jedoch verwaltungsintern weitergegeben.
11	1891	03.12.2023		<p>Verständlichere Texte auf den Internet-Seiten</p> <p>Ich erkenne, dass Sie bemüht sind, die Hintergründe der Lärmaktionsplanung darzustellen. Trotzdem ist der Text für Nicht-Fachmenschen noch sehr schwer zu verstehen. Begriffe werden z.T. nicht erläutert (z.B. Eingriffswert) und es wird auch nicht erläutert, dass/wie eine Kommune diesen bestimmt und dass er auch anders sein könnte (ggf. sogar viel geringer sein müsste). In den Lärmkarten selbst scheinen mir die Farben in der Karte und in der Legende nicht wirklich übereinzustimmen.</p>	Die Lärminderungsplanung ist ein komplexes Instrument, das schwer zu erklären ist. Bei allem Bemühen um Verständlichkeit ist auch die Verwendung von Fachbegriffen nicht vollständig zu vermeiden. Eine Erläuterung von Fachbegriffen sowie Verweise auf weitere Informationsmöglichkeiten finden sich im Anhang des Lärmaktionsplans.	Keine Änderung der Internetseite.

Lärmaktionsplan Stadt Freiburg 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase

Öffentlichkeit		Eingangsdatum	Kategorie	Stellungnahme	Abwägung	Ergebnis
Nr.	ID					
				1) Die Texte müssten von einer Person ohne Fachkenntnisse gelesen werden und mit dem Autor/ der Autorin so verbessert werden, dass mehr Menschen verstehen, um was es geht. Dadurch muss der Text nicht zwangsläufig länger werden. 2) Die Lärmkarten müssten in der Farbgebung präziser werden. 3) Folgerungen aus diesen Lärmkarten müssten deutlicher werden, ebenso wie die politischen Handlungsspielräume.	Siehe oben. Der Farbgebung ist gesetzlich vorgeschrieben. Die aus der Lärmkartierung abgeleiteten Maßnahmen zur Lärminderung und die hierfür bestehenden Spielräume der Kommune sind nicht Gegenstand der Lärmkartierung, sondern sind zentraler Inhalt des Lärmaktionsplans, der mit diesem Dokument als Entwurf vorgelegt wird.	Keine Änderung der Internetseite Keine Bearbeitung im Lärmaktionsplan. Keine Bearbeitung im Lärmaktionsplan.
12	1892	03.12.2023	Straßenverkehrslärm	Lärm der B31 Anzahl der Fahrzeuge und insbesondere der LKWs und der dadurch entstehende Lärm ist viel zu hoch. 1) Vermeidung aller verkehrserzeugender Maßnahmen und aller Maßnahmen, die verkehrsanziehend (auch durch schnellere Durchfahrt) sind. 2) Mobilisierung aller Maßnahmen zur Reduzierung des PKW-Verkehrs. 3) Einführung von Bus-Spuren 4) LKW-Transitverbot, mindestens ab 12 t	Der Lärmaktionsplan ist kein Instrument zur Steuerung der Stadtentwicklung. Der Lärmaktionsplan ist auch kein Verkehrsentwicklungsplan. Hinsichtlich der Bemühungen zur Reduzierung des Pkw-Verkehrs wird auf den vom Gemeinderat beschlossenen Klimamobilitätsplan verwiesen. Für die Einführung von Bus-Fahrestreifen auf der B 31 fehlen die faktischen Grundlagen - der Busverkehr Im Zusammenhang mit dem Luftreinhalteplan für Freiburg (zuständig: Land Baden-Württemberg / RP Freiburg) wurde vom RP Freiburg auf Veranlassung durch den Freiburger	Keine Bearbeitung im Lärmaktionsplan. Keine Bearbeitung im Lärmaktionsplan. Keine Aufnahme des Vorschlags in den Lärmaktionsplan. Keine Aufnahme des Vorschlags in den Lärmaktionsplan.

Lärmaktionsplan Stadt Freiburg 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase

Öffentlichkeit		Eingangsdatum	Kategorie	Stellungnahme	Abwägung	Ergebnis
Nr.	ID					
					Gemeinderat ein regionales Lkw-Durchfahrtsverbot als Maßnahme zum Immissionsschutz geprüft. Ein solches Verbot ist mangels geeigneter und zumutbarer Alternativen zur B 31 rechtlich nicht zulässig.	
				5) Nacht- und Wochenendfahrverbot für den Schwerverkehr	Siehe zuvor.	Keine Aufnahme des Vorschlags in den Lärmaktionsplan.
				6) Nicht auf einen Stadttunnel warten, sondern unmittelbar wirksame Maßnahmen sehr schnell ergreifen.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Bearbeitung im Lärmaktionsplan.
13	1893	04.12.2023	Straßenverkehrslärm	<p>30 km/h wird nicht eingehalten Der Abschnitt der Talstraße von Hilda- bis Dreikönigstraße wird gern zur Überschreitung der 30 km/h-Pflicht genutzt. Das verursacht Lärm für die Anwohnenden und Gefahr für Zufußgehende und die Schüler:innen der St. Ursula-Schule.</p> <p>Und die Bodenwelle in der Talstraße macht enormen Lärm, v.a. wenn LKW mit leeren Anhängern darüber fahren.</p> <p>Leider wird die Talstraße von Google Maps als Ausweichstrecke für die meist verstopfte Leo-Wohleb-Straße und Schiller-/Schwarzwaldstraße empfohlen und daher ist immer zu viel Verkehr.</p> <p>Kontrolle der 30 km/h-Regelung durch Blitzer in Höhe der St. Ursula-Schule.</p> <p>Begradigung der Bodenwelle in der Talstraße vor/zwischen den Häusern Falkensteinstr. 21 und Talstraße 61.</p>	<p>Verkehrsüberwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.</p> <p>Lärm durch Straßenschäden ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.</p> <p>Die Talstraße ist nicht Teil einer Tempo 30-Zone, sondern gehört zum „Vorbehaltsnetz“ und hat deshalb die Funktion, auch stadtteilübergreifende Verkehre aufzunehmen. Dies zu ändern, kann über den Lärmaktionsplan angeregt, aber nicht festgelegt werden.</p> <p>Verkehrsüberwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.</p> <p>Lärm durch Straßenschäden ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Hinweis wird jedoch verwaltungsintern weitergegeben.</p>	<p>Keine Bearbeitung im Lärmaktionsplan. Der Hinweis wird jedoch verwaltungsintern weitergegeben.</p> <p>Keine Bearbeitung im Lärmaktionsplan. Der Hinweis wird jedoch verwaltungsintern weitergegeben.</p> <p>Empfehlung zur Überprüfung der Funktion der Talstraße im Lärmaktionsplan.</p> <p>Keine Bearbeitung im Lärmaktionsplan. Der Hinweis wird jedoch verwaltungsintern weitergegeben.</p> <p>Keine Bearbeitung im Lärmaktionsplan.</p>

Lärmaktionsplan Stadt Freiburg 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase

Öffentlichkeit		Eingangsdatum	Kategorie	Stellungnahme	Abwägung	Ergebnis
Nr.	ID					
14	1894	04.12.2023	Straßenverkehrslärm	<p>Massive Grenzwertüberschreitungen brauchen Sofortmaßnahmen. Alle Lärmwerte am Dreisamufer liegen weit über den Auslösewerten und zwar trotz Tempo 30 km/h tags wie nachts.</p>	Zur Kenntnis genommen, die problematische Lage ist bekannt.	
				<p>Transitverbot für LKW ab 12t zwischen Donaueschingen und Freiburg. Sperrung der jeweils rechten Fahrspur an beiden Seiten des Dreisamufers ("Dreisamboulevard 2024" statt vielleicht 2055).</p>	Im Zusammenhang mit dem Luftreinhalteplan für Freiburg (zuständig: Land Baden-Württemberg / RP Freiburg) wurde vom RP Freiburg auf Veranlassung durch den Freiburger Gemeinderat ein regionales Lkw-Durchfahrtsverbot als Maßnahme zum Immissionsschutz geprüft. Ein solches Verbot ist mangels geeigneter und zumutbarer Alternativen zur B 31 rechtlich nicht zulässig.	Keine Bearbeitung im Lärmaktionsplan.
15	1895	04.12.2023	Straßenverkehrslärm	<p>Rückbau Zubringer Mitte Die Verkehrs- und Lärmbelastung entlang der B31 / Zubringer Mitte sind zu hoch, viel Stadtteile sind davon betroffen, das Ortsschild 'Freiburg - Universitätsstadt' gehört an den Beginn der Stadt und steht aktuell in der Freiaustraße /Hummelstraße.</p>	Zur Kenntnis genommen.	Keine Bearbeitung im Lärmaktionsplan.
				<p>Die Fahrradvorrangroute FR1 ist an vielen Stellen zu eng bis zu 1,60m Breite und somit viel zu gefährlich, für das immer noch steigende Verkehrsaufkommen der Zweiräder und Lastenräder.</p>	Die Qualität der Radverkehrsinfrastruktur ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Bearbeitung im Lärmaktionsplan. Der Hinweis wird jedoch verwaltungsintern weitergegeben.
				<p>Rückbau Zubringer Mitte zugunsten einer Spur für den ÖPNV für die Bewohnerinnen von Dietenbach, Umkirch und die Tuniberggemeinden und eine Spur für einen Radschnellweg in Ost-West-Richtung.</p>	Die B 31a ist die wichtigste Kfz-Verkehrsanbindung Freiburgs an die A 5 sowie Ost-West-Verbindung durch das Stadtgebiet. Diese Funktionen kann sie bei den vorhandenen Verkehrsmengen nur mit einem Querschnitt von zwei durchgehenden Fahrstreifen je Fahrrichtung wahrnehmen. Eine Verringerung der Verkehrsmengen um ca. 50 %, um mit einem Fahrstreifen je	Keine Aufnahme des Vorschlags in den Lärmaktionsplan.

Lärmaktionsplan Stadt Freiburg 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase

Öffentlichkeit		Eingangsdatum	Kategorie	Stellungnahme	Abwägung	Ergebnis
Nr.	ID					
					Richtung auszukommen, ist nicht in Sicht. Bei gleichbleibenden Kfz-Verkehrsmengen hätte ein Rückbau auf einen Fahrstreifen je Richtung, abgesehen von einer deutlichen Verschlechterung der Verkehrsqualität im Kfz-Verkehr, massive Verkehrsverlagerungen zu Lasten anderer Straßen zur Folge und würde in der Gesamtwirkung dazu führen, dass deutlich mehr Menschen an den Ausweichstrecken hohen Lärmbelastungen ausgesetzt wären.	
16	1896	04.12.2023		<p>Rave-Partys als Silent-Disko Der Freiburger Westen ist durch Verkehrslärm mit am meisten belastet. Dazu kommen das SC-Stadion, das ZMF, Sea-You-Festival, die Messe, Open-Air auf der Messe, das Seeparkfest, Escholzpark (neu), Veranstaltungen am Fußballplatz Eintracht und jetzt auch noch die Rave-Partys jede Woche. Dass es ab und zu am Wochenende einmal laut wird ist o.k., durch die Menge an Veranstaltungen ist dies aber ein Dauerzustand, sodass man am wohlverdienten Wochenende kaum noch auf die Terrasse sitzen kann während die östlichen Stadtteile (Herdern, Wiehre, Günterstal) nach dem Umzug des SC weitgehend unbehelligt sind.</p> <p>1) Die Rave-Partys als Silent Disko zu gestalten</p> <p>2) Die Lärm-Spots gerechter über die Stadt verteilen, damit nicht immer die selben Menschen leiden.</p>	<p>Freizeitlärm ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.</p> <p>Freizeitlärm ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.</p>	<p>Keine Bearbeitung im Lärmaktionsplan. Der Hinweis wird jedoch verwaltungsintern weitergegeben.</p> <p>Keine Bearbeitung im Lärmaktionsplan. Der Hinweis wird jedoch verwaltungsintern weitergegeben.</p>

Lärmaktionsplan Stadt Freiburg 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase

Öffentlichkeit		Eingangsdatum	Kategorie	Stellungnahme	Abwägung	Ergebnis
Nr.	ID					
17	1897	04.12.2023		<p>Rave-Partys als Silent-Disko</p> <p>Der Freiburger Westen ist durch Verkehrslärm mit am meisten belastet. Dazu kommen das SC-Stadion, das ZMF, Sea-You-Festival, die Messe, Open-Air auf der Messe, das Seeparkfest, Escholzpark (neu), Veranstaltungen am Fußballplatz Eintracht und jetzt auch noch die Rave-Partys jede Woche. Dass es ab und zu am Wochenende einmal laut wird ist o.k., durch die Menge an Veranstaltungen ist dies aber ein Dauerzustand, sodass man am wohlverdienten Wochenende kaum noch auf die Terrasse sitzen kann während die östlichen Stadtteile (Herdern, Wiehre, Günterstal) nach dem Umzug des SC weitgehend unbehelligt sind.</p> <p>1) Die Rave-Partys als Silent Disko zu gestalten</p>	Freizeitlärm ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Bearbeitung im Lärmaktionsplan. Der Hinweis wird jedoch verwaltungsintern weitergegeben.
				<p>2) Die Lärm-Spots gerechter über die Stadt verteilen, damit nicht immer die selben Menschen leiden.</p>	Freizeitlärm ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Bearbeitung im Lärmaktionsplan. Der Hinweis wird jedoch verwaltungsintern weitergegeben.
18	1898	04.12.2023	Straßenverkehrslärm	<p>Schlossbergstraße statt Schlossbergring - Für unsere Gesundheit</p> <p>Es ist schlicht und ergreifend zu laut. Man kann sich beim Lüften nicht unterhalten. Bei nassen Straßen ist der Lärmpegel auch mit geschlossenen Fenster kaum ertragbar. Mit offenem Fenster im Sommer schlafen zu können, ist hier unmöglich. Nach dem Blitzer auf Höhe der Brücke zur Schlossberggarage treten viele gerne aufs Gas, entweder um die Grünphase noch mitzunehmen oder einfach aus Spaß. Der Beschleunigungslärm ist dann besonders schlimm. Der Schlossbergring ist ein lebensfeindlicher Unort. Er ist nur zum Durchfahren gedacht, nicht zum Bleiben, geschweige denn zum dort Leben.</p>	Zur Kenntnis genommen	
				<p>Umwidmung der zweiten schlossbergseitigen Autofahrspur in eine Fahrradstraße, sodass der Autoverkehr nur noch eine Fahrspur pro Richtung beansprucht, entsprechend der vorgestellten Umgestaltungspläne vom FR-Entscheid. Schlossberg-STRASSE statt Schlossbergring!</p>	Ausgelöst durch den Gemeinderatsbeschluss zum Bürgerbegehren Fuß-Rad-Entscheidung hat die Verwaltung eine Variantenuntersuchung für eine Umgestaltung des Schlossbergrings erarbeitet	Keine Aufnahme des Vorschlags in den Lärmaktionsplan. Die Umgestaltung des Schlossbergrings mit neuer Querschnittsaufteilung für den Straßenraum soll jedoch unabhängig vom

Lärmaktionsplan Stadt Freiburg 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase

Öffentlichkeit		Eingangsdatum	Kategorie	Stellungnahme	Abwägung	Ergebnis
Nr.	ID					
					(Infos unter www.freiburg.de/schlossbergring). Die Planung wird aktuell konkretisiert und zur Umsetzung vorbereitet. Durch die vorgesehene Neuaufteilung der Verkehrsflächen besteht zukünftig ein größerer Abstand zwischen dem Kfz-Verkehr und der Bebauung. Hierdurch wird der auf die Bebauung einwirkende Lärm reduziert, wenn auch nur in geringem Maß. Eine Konzentration des Kfz-Verkehrs beider Fahrrichtungen auf der bebauungsnahen Fahrbahn, wie von der Initiative „Fuß-Radentscheid“ vorgeschlagen, wäre für die Lärmsituation am Schlossbergring kontraproduktiv, da der bisher östlich des Fahrbahnteilers geführte Süd-Nord-Verkehr näher an die Bebauung herangerückt würde.	Lärmaktionsplan weiterentwickelt und zeitnah umgesetzt werden.
				Sofortige Anordnung von ganztägig Tempo 30 über die gesamte Länge des Schlossbergrings und/oder grüne Welle bei Tempo 30.	Der Hinweis wird in den Lärmaktionsplan zur Prüfung aufgenommen.	Bearbeitung im Lärmaktionsplan.
				Ein weiterer Blitzer auf Höhe der Schwabentorbrücke.	Verkehrsüberwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Bearbeitung im Lärmaktionsplan. Der Hinweis wird jedoch verwaltungsintern weitergegeben.
				Bei der nächsten Fahrbahnerneuerung Flüsterasphalt verwenden.	Lärmindernde Fahrbahnoberflächen sind nur bei höheren Fahrgeschwindigkeiten als 50 km/h wirksam zur Reduzierung des Lärms. Bei geringeren Geschwindigkeiten tragen die Rollgeräusche kaum zur Gesamtlärmbelastung bei.	Der Einsatz lärmindernder Fahrbahnoberflächen wird im Lärmaktionsplan behandelt.

Lärmaktionsplan Stadt Freiburg 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase

Öffentlichkeit		Eingangsdatum	Kategorie	Stellungnahme	Abwägung	Ergebnis
Nr.	ID					
				Anpflanzung von schallschluckenden Büschen und Bäumen auf dem Grünstreifen.	Schmale Grünanpflanzungen haben keine physikalische Auswirkung auf die Lärmimmissionen.	Keine Bearbeitung im Lärmaktionsplan.
				Weiträumige Umfahrung des Wohngebiets über die Paduaallee oder A5 einrichten.	Die weiträumige Umfahrung ist vorhanden. Es ist davon auszugehen, dass sie für geeignete Fahrbeziehungen anstelle der Route über den Schlossbergring genutzt wird. Eine aktive Lenkung auf die weiträumige Umfahrung ist jedoch nicht möglich, ohne die Kfz-Verkehre, für die die Umfahrung keine geeignete Option darstellt, massiv einzuschränken. Wenn die Prüfung möglicher Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Schlossberg-, Greiffeneggring und Schwabentorring sowie Leopoldring und Habsburgerstraße zu einer durchgängigen Tempo 30-Regelung auf dieser Route führt, verstärkt sich der Anreiz, der genannte weiträumige Umfahrung für geeignete Fahrbeziehungen zu nutzen.	Keine Aufnahme des Vorschlags in den Lärmaktionsplan, da nicht praktikabel umsetzbar.
19	1899	04.12.2023	Straßenverkehrslärm	<p>Gesundheitsgefährdende Lärmwerte am Dreisamufer erfordern sofortiges Handeln.</p> <p>Am Dreisamufer bestätigen die Lärmwerte einen unhaltbaren Zustand, obwohl es bereits Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 30 km/h gibt.</p> <p>Nacht- und Wochenendfahrverbot für Motorfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 Tonnen. (Vorbild Schweiz)</p>	Im Zusammenhang mit dem Luftreinhalteplan für Freiburg (zuständig: Land Baden-Württemberg / RP Freiburg) wurde vom RP Freiburg auf Veranlassung durch den Freiburger Gemeinderat ein regionales Lkw-	Keine Verfolgung des Vorschlags im Lärmaktionsplan, aber fachliche Begründung dort.

Lärmaktionsplan Stadt Freiburg 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase

Öffentlichkeit		Eingangsdatum	Kategorie	Stellungnahme	Abwägung	Ergebnis
Nr.	ID					
					Durchfahrtsverbot als Maßnahme zum Immissionsschutz geprüft. Ein solches Verbot ist mangels geeigneter und zumutbarer Alternativen zur B 31 rechtlich nicht zulässig.	
				Transitfahrverbot für Schwerlastverkehr über 12 Tonnen.	Im Zusammenhang mit dem Luftreinhalteplan für Freiburg (zuständig: Land Baden-Württemberg / RP Freiburg) wurde vom RP Freiburg auf Veranlassung durch den Freiburger Gemeinderat ein regionales Lkw-Durchfahrtsverbot als Maßnahme zum Immissionsschutz geprüft. Ein solches Verbot ist mangels geeigneter und zumutbarer Alternativen zur B 31 rechtlich nicht zulässig.	Keine Aufnahme des Vorschlags in den Lärmaktionsplan.
				Erfassen auch der zunehmenden Erschütterungen durch die immer schwerer werdenden LKW.	Erschütterungen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Bearbeitung im Lärmaktionsplan.
				Rückbau der B 31 schon heute. Auf jeder Seite eine Spur für Fahrräder bzw. Busse, Taxis, Feuerwehren, Notärzte etc. und eine Spur für den motorisierten Individualverkehr und LKW.	Die B 31 a ist die wichtigste Kfz-Verkehrsanbindung Freiburgs an die A 5 sowie Ost-West-Verbindung durch das Stadtgebiet. Diese Funktionen kann sie bei den vorhandenen Kfz-Verkehrsmengen nur mit einem Querschnitt von zwei durchgehenden Fahrstreifen je Fahrtrichtung wahrnehmen. Eine Verringerung der Verkehrsmengen um ca. 50 %, um mit einem Fahrstreifen je Richtung auszukommen, ist nicht in Sicht. Bei gleichbleibenden Kfz-Verkehrsmengen hätte ein Rückbau auf einen Fahrstreifen je Richtung, abgesehen von	Keine Bearbeitung im Lärmaktionsplan.

Lärmaktionsplan Stadt Freiburg 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase

Öffentlichkeit		Eingangsdatum	Kategorie	Stellungnahme	Abwägung	Ergebnis
Nr.	ID					
					einer deutlichen Verschlechterung der Verkehrsqualität im Kfz-Verkehr, massive Verkehrsverlagerungen zu Lasten anderer Straßen zur Folge und würde in der Gesamtwirkung dazu führen, dass deutlich mehr Menschen an den Ausweichstrecken hohen Lärmbelastungen ausgesetzt wären.	
				allmähliche Entsiegelung der Flächen (z.B. Parkplätze bzw. Parkplatz an der Schreiberstraße).	Entsiegelung hat keinen bzw. nur einen geringen Einfluss auf die Lärmimmissionen.	Keine Bearbeitung im Lärmaktionsplan.
20	1900	04.12.2023	Gewerbelärm	<p>Gärtnern mit leisen Geräten</p> <p>Bei Arbeiten von Landschaftsgärtnern werden extrem laute Geräte und Maschinen eingesetzt.</p> <p>Vorschreiben, dass im Stadtgebiet von gewerblicher Seite und Eigenbetrieben der Stadt nur noch lärmreduzierte Geräte zum Einsatz kommen dürfen, also z.B. Akkugeräte statt Benzinmotorantriebe. Dies kann betreffen: Rasenmäher, Freischneider, Kettensägen, Heckenscheren, Laubbläser. Die städtischen Aufträge müssen zusätzlich gekoppelt sein an die Verwendung solcher lärmreduzierter Maschinen. Auf die Verwendung von Laubbläsern ist zumindest von städtischer Seite ganz zu verzichten, mit Besen geht es leiser und tierschonender.</p>	Laubbläser sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans, sondern sind nach anderen Richtlinien zu beurteilen.	Keine Bearbeitung im Lärmaktionsplan.
21	1901	04.12.2023	Gewerbelärm	<p>Auch Fluglärm macht krank!</p> <p>Der Flugplatz Freiburg wird hauptsächlich von Hobbyfliegern genutzt, die mit mehreren hundert Starts und Landungen pro Monat dichtbesiedelte Wohngebiete (z.B. Weingarten) mit einem Lärmteppich überziehen (gerne bei schönem Wetter in der Mittagszeit und am Wochenende, wenn viele Bürger Balkon oder Garten nutzen, um Ruhe und Erholung zu finden). Dies belästigt tausende Menschen für das Vergnügen von einigen Wenigen. Auto- und Motorradlärm werden im Aktionsplan thematisiert, Fluglärm bleibt aus unverständlichen Gründen (Lobby?) unberücksichtigt! Da der Flugplatz kommerziell betrieben wird, fällt die Thematik hier unter die Kategorie 'Gewerbelärm'.</p>	Nur Großflughäfen mit mehr als 50.000 Flugbewegungen/ Jahr (Starts und Landungen) sind Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Bearbeitung im Lärmaktionsplan.

Lärmaktionsplan Stadt Freiburg 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase

Öffentlichkeit Nr. ID		Eingangsdatum	Kategorie	Stellungnahme	Abwägung	Ergebnis
				Schließung des Flugplatzes Freiburg - Verlegung des Flugbetriebes in dünnbesiedelte Gegenden bzw. angesichts der Klimakrise Verzicht auf Hobbyflugverkehr!	Nur Großflughäfen mit mehr als 50.000 Flugbewegungen/ Jahr (Starts und Landungen) sind Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Bearbeitung im Lärmaktionsplan.
22	1902	05.12.2023	Straßenverkehrslärm	Lärm von Motorrädern und Autorasern im Bereich Günterstal und Schauinsland verringern Noch immer ist die sog. Rennstrecke am Schauinsland das Ziel von Menschen, die ihre Freizeit damit verbringen, mit KFZ herumzurasen. Für sehr viele scheint das durch sie verursachte Lärmerlebnis ein wesentlicher Moment dieses Hobbys zu sein. Damit verlärmten sie leider sowohl den Stadtteil Günterstal als auch das wertvolle Naturschutz- und Erholungsgebiet Schauinsland und Günterstaler Wiesen.		
				Daher fordere ich dringend die Verkehrsberuhigung des Schauinslandes. Idealerweise wird die sog. Rennstrecke endlich für den MIV gesperrt, ggfs. als Verkehrsversuch.	Die Schauinslandstraße ist keine Belastungsachse im Sinne des Lärmaktionsplans.	Keine Bearbeitung im Lärmaktionsplan.
				Auch eine weitergehende Geschwindigkeitsreduktion auf 60 km/h lässt sich aufgrund der Gefährlichkeit der Streckenführung und der Unfälle anordnen, so denn die zuständigen Behörden endlich die Interessen der nichtmotorisierten Menschen ähnlich hoch gewichten wie der Auto- und Motorradfahrenden.		
				Voll- oder Teilspernung des Streckenabschnitts Bohrer bis Holzschlägermatte		
				Vollsperrung der Gipfelstrecke für alle KFZ.		
				Falls Strecke geöffnet bleibt, Begrenzung auf Tempo 60.		
Das bestehende Motorradfahrverbot an Wochenenden endlich konsequent durchsetzen. Die derzeitige Verkehrsregelung wird massiv missachtet.	Verkehrsüberwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Bearbeitung im Lärmaktionsplan. Der Hinweis wird jedoch an die Verkehrspolizei weitergegeben.				
23	1903	05.12.2023	Straßenverkehrslärm	Schlossberggring als Fahrrad-Achse Nicht nur die Anwohner am Schlossberggring leiden unter dem Lärm. Auch Erholungssuchende die am Hang oberhalb spazieren gehen, werden durch den Lärm gestört. Zusätzlich leiden auch die Tiere, die dort leben. Daher ist eine Lärmreduzierung an der Stelle dringend nötig. Die zwei an den Schlossberg grenzenden Autospuren als Fahrradstraße umgestalten.	Ausgelöst durch den Gemeinderatsbeschluss	Keine Aufnahme des Vorschlags in den Lärmaktionsplan. Die

Lärmaktionsplan Stadt Freiburg 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase

Öffentlichkeit		Eingangsdatum	Kategorie	Stellungnahme	Abwägung	Ergebnis
Nr.	ID					
					<p>Bürgerbegehren Fuß-Rad-Entscheid hat die Verwaltung eine Variantenuntersuchung für eine Umgestaltung des Schlossbergrings erarbeitet (Infos unter www.freiburg.de/schlossbergring). Die Planung wird aktuell konkretisiert und zur Umsetzung vorbereitet. Durch die vorgesehene Neuaufteilung der Verkehrsflächen besteht zukünftig ein größerer Abstand zwischen dem Kfz-Verkehr und der Bebauung. Hierdurch wird der auf die Bebauung einwirkende Lärm reduziert, wenn auch nur in geringem Maß.</p> <p>Eine Konzentration des Kfz-Verkehrs beider Fahrtrichtungen auf der bebauungsnahen Fahrbahn, wie von der Initiative „Fuß-Radentscheid“ vorgeschlagen, wäre für die Lärmsituation der Bewohnerinnen und Bewohner des Schlossbergrings kontraproduktiv, da der bisher östlich des Fahrbahnteilers geführte Süd-Nord-Verkehr näher an die Bebauung herangerückt würde.</p>	Umgestaltung des Schlossbergrings mit neuer Querschnittsaufteilung für den Straßenraum soll jedoch unabhängig vom Lärmaktionsplan weiterentwickelt und zeitnah umgesetzt werden.
				Den Kfz-Verkehr dadurch reduzieren und auf Tempo 30 beschränken.	Der Hinweis wird in den Lärmaktionsplan zur Prüfung aufgenommen.	Bearbeitung im Lärmaktionsplan.
24	1904	05.12.2023	Straßenverkehrslärm	<p>Raser in der Neunlindenstraße</p> <p>In der relativ geraden Neunlindenstraße fahren insbesondere abends und nachts einige PKWs sehr schnell und geben richtig Gas. Die Motoren heulen richtig auf. Diese Lärm-Peaks sind besonders störend.</p> <p>Reduzierung des Tempolimits auf Tempo 30.</p>	Die Neunlindenstraße ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Bearbeitung im Lärmaktionsplan. Der Hinweis wird jedoch verwaltungsintern weitergegeben.

Lärmaktionsplan Stadt Freiburg 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase

Öffentlichkeit		Eingangsdatum	Kategorie	Stellungnahme	Abwägung	Ergebnis
Nr.	ID					
				Verengung der Fahrbahn an einzelnen Stellen durch Poller o.ä., um dadurch die gerade Strecke zu unterbrechen und das Rasen so zu unterbinden. Regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen oder einen fest installierten Blitzer	Verkehrsüberwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Bearbeitung im Lärmaktionsplan. Der Hinweis wird jedoch verwaltungsintern weitergegeben.
25	1905	05.12.2023	Straßenverkehrslärm	Schwerlastverkehr als Lärmverursacher Ich bin seit über 30 Jahren Anwohner an der B31 in der Oberwehre und habe im Laufe der Jahre eine deutliche Zunahme des Schwerlastverkehrs mit Fahrzeugen bis 40 t und damit einhergehend eine Verstärkung des Verkehrslärms wahrgenommen. Damit der internationale Transitverkehr den Weg nicht durch die Freiburger Innenstadt und den Schwarzwald nimmt, ist ein grundsätzliches Transitzfahrverbot für Fahrzeuge >12 t notwendig. Für den Fernverkehr stehen Autobahnen zur Verfügung die i.d.R. nicht durch Innenstädte führen. Die Lärm- Feinstaub- und Schmutzbelastung sind für Anwohner unerträglich und nicht länger zumutbar. Unabhängig davon ob das Tunnelprojekt realisiert wird oder nicht, darf dieser Zustand nicht so bestehen bleiben.	Im Zusammenhang mit dem Luftreinhalteplan für Freiburg (zuständig: Land Baden-Württemberg / RP Freiburg) wurde vom RP Freiburg auf Veranlassung durch den Freiburger Gemeinderat ein regionales Lkw-Durchfahrverbot als Maßnahme zum Immissionsschutz geprüft. Ein solches Verbot ist mangels geeigneter und zumutbarer Alternativen zur B 31 rechtlich nicht zulässig.	Keine Aufnahme des Vorschlags in den Lärmaktionsplan.
26	1906	05.12.2023	Straßenverkehrslärm	Schiller- und Dreisamstraße dringend entlasten Die Situation entlang der Dreisamuferstraßen ist nicht nur für Anwohnende, sondern auch querenden Fuß- und Radverkehr, besonders für die vielen Schulkinder, seit Jahren unerträglich laut und gefährlich. Es ist ein grundsätzliches Transitzfahrverbot für Fahrzeuge >12 t notwendig, damit der internationale LKW-Verkehr den Weg nicht noch mehr durch die Freiburger Innenstadt und den Schwarzwald nimmt. Für den Fernverkehr stehen Autobahnen zur Verfügung.	Im Zusammenhang mit dem Luftreinhalteplan für Freiburg (zuständig: Land Baden-Württemberg / RP Freiburg) wurde vom RP Freiburg auf Veranlassung durch den Freiburger Gemeinderat ein regionales Lkw-	Keine Aufnahme des Vorschlags in den Lärmaktionsplan.

Lärmaktionsplan Stadt Freiburg 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase

Öffentlichkeit		Eingangsdatum	Kategorie	Stellungnahme	Abwägung	Ergebnis
Nr.	ID					
					Durchfahrtsverbot als Maßnahme zum Immissionsschutz geprüft. Ein solches Verbot ist mangels geeigneter und zumutbarer Alternativen zur B 31 rechtlich nicht zulässig.	
27	1907	05.12.2023	Schienerlärm	<p>Straßenbahn Gleisbett begrünen</p> <p>Der Verkehr auf der Günterstalstraße verursacht viel Lärm, auch durch die Straßenbahn im Kopfsteinpflasterbett. "Eilige" Autofahrer nutzen die Gleise auch gerne zum Überholen. Das Gleisbett auf den kreuzungsfreien Stücken begrünen. Die Lautstärke von Pflasterdecken wird durch Rasengleise um bis zu 8 Dezibel reduziert. Ein Grünstreifen hätte auch ökologische Vorteile.</p>	<p>Die Anlage eines baulich abgetrennten eigenen Gleiskörpers, den man begrünen könnte, hätte zur Folge, dass die Fahrbahnen für den übrigen Fahrverkehr (Kfz- und Radverkehr) so schmal wären, dass ein Vorbeifahren an haltenden Fahrzeugen (z. B. Anlieferung) oder ein Überholen Pkw-/Radverkehr nicht möglich wäre. Da die Günterstalstraße auch Stadtteilzentrum für die Mittel- und Unterwiehre ist und es bei den meisten Geschäften keine Möglichkeit zur Anlieferung auf dem Grundstück gibt, ist dies keine sinnvolle Lösung. Die Frage, ob man das Großpflaster im Gleisbereich durch einen glatteren Belag ersetzt, stellt sich erst mit der nächsten Gleiserneuerung, die derzeit nicht absehbar ist.</p> <p>Sofern im Lärmaktionsplan eine ganztägige und durchgehende Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h auf der Günterstalstraße festgesetzt wird, sollte dies die Überholvorgänge über den gepflasterten Gleisbereich reduzieren und dazu führen,</p>	Keine Aufnahme des Vorschlags in den Lärmaktionsplan.

Lärmaktionsplan Stadt Freiburg 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase

Öffentlichkeit		Eingangsdatum	Kategorie	Stellungnahme	Abwägung	Ergebnis
Nr.	ID					
					dass die Nutzung des Gleisbereichs leiser ausfällt als bisher.	
28	1908	06.12.2023	Straßenverkehrslärm/ Schienenlärm	Extreme Mehrfachbelastung Im genannten Bereich ist eine extreme Mehrfachlärmbelastung durch Autoverkehr, Zugverkehr, Rettungshubschrauberstarts, Stadtbahn und Landeanflüge auf den Flugplatz vorhanden. Beschränkung Flugverkehr.	Nur Großflughäfen mit mehr als 50.000 Flugbewegungen/ Jahr (Starts und Landungen) sind Gegenstand des Lärmaktionsplans	Keine Bearbeitung im Lärmaktionsplan.
				Lärmschutzwände Zuglinie.	Aus dem Eisenbahnlärm (der Breisacher Bahn) ergibt sich im Bereich Friedhofstraße/ Lortzingstraße keine Überschreitung der Auslösewerte für den Lärmaktionsplan. Aus diesem Grund findet sich diese Strecke auch nicht im Programm der Bahn bzw. des Bundes für die Lärmsanierung an Schienenwegen des Bundes.	Keine Bearbeitung im Lärmaktionsplan.
				Echtes Tempo 30 Friedhofstr.	Der Hinweis wird in den Lärmaktionsplan zur Prüfung aufgenommen.	Bearbeitung im Lärmaktionsplan.
29	1909	06.12.2023	Straßenverkehrslärm	Raser und Lärm durch Shishabar Durch die hier ansässige Shishabar und das dadurch teilweise angezogene Publikum gibt es spät abends/ nachts häufig Raser im Viertel, die regelmäßig jenseits der 50 km/h durch das Viertel rasen, häufig sind diese Autos noch besonders laut. Das ist für alle im Viertel eine Gefahr und Lärmbelästigung. Das Problem ist schon lange bekannt und es wurde auch schon häufiger mit mobilen Blitzern reagiert, jedoch hat sich das Problem leider nicht wirklich verbessert. Häufigere Kontrollen, evtl. auch durch zivile Streifen.	Temporäre Ereignisse, Ahndung von ordnungswidrigem Verhalten und Freizeitlärm sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Bearbeitung im Lärmaktionsplan. Der Hinweis wird jedoch verwaltungsintern weitergegeben.
				Mehr mobile Blitzer.	Verkehrsüberwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Bearbeitung im Lärmaktionsplan.

Lärmaktionsplan Stadt Freiburg 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase

Öffentlichkeit		Eingangsdatum	Kategorie	Stellungnahme	Abwägung	Ergebnis
Nr.	ID					
30	1910	06.12.2023	Straßenverkehrslärm	<p>Straßenbahnhaltestelle Hasemannstraße Nord Der Verkehr fährt tagsüber mit zu hoher Geschwindigkeit an den Wartenden vorbei; der Aufenthalt an der Haltestelle ist unangenehm, laut und gefährlich.</p> <p>Verringerung der Durchfahrtsgeschwindigkeit, Tempomessung wie an der Straßenbahnhaltestelle Emil-Gött-Straße</p>	<p>Rechtliche Grundlage für die Geschwindigkeitsbeschränkung ab der Emil-Gött-Straße (tagsüber) ist nicht die Situation an der Haltestelle, sondern der vom Gesetzgeber gewollte Schutz u. a. im Umfeld von Kindergärten (hier: Carolus-Kindergarten)</p> <p>Der Hinweis wird in den Lärmaktionsplan zur Prüfung aufgenommen.</p>	<p>Bearbeitung im Lärmaktionsplan unter dem Gesichtspunkt der Lärminderung.</p> <p>Bearbeitung im Lärmaktionsplan.</p>
31	1911	06.12.2023	Straßenverkehrslärm	<p>Gullideckel sind eingesunken, Schachdeckel klappern Gullideckel sind eingesunken, Schachdeckel klappern beim Überfahren, unangenehmer Lärm bei Durchgangsverkehr.</p> <p>Wiederherstellungsarbeiten, Reparatur.</p>	<p>Die Hinweise betreffen nicht den Lärmaktionsplan.</p>	<p>Keine Bearbeitung im Lärmaktionsplan. Der Hinweis wird jedoch verwaltungsintern weitergegeben.</p>
32	1912	06.12.2023	Straßenverkehrslärm	<p>Lautstärke der Autostraße Besonders im Sommer ist der Lärm der Straße für die Bewohner der Wilmerdorferstraße belastend. Es ist eh schon prall heiß in der Wohnung und wenn man die Fenster über die Nacht öffnet, um mit kalter Luft schlafen zu können, hat man keine Chance. Die Autos und besonders die LKW sind in der Nacht extrem laut und haben mich schon oft in der Nacht aufgeweckt. Hinzu kommt noch die Straßenbahnstation „Bissierstraße“. Am Belastendsten ist aber der Straßenverkehrslärm.</p> <p>Evtl. eine 30 km/h Zone ab 22 Uhr oder Lärmschutzwände.</p>	<p>Der Hinweis wird in den Lärmaktionsplan zur Prüfung aufgenommen.</p> <p>Mit acht Geschossen ist die Bebauung an dieser Stelle zu hoch, um sie mit Lärmschutzwänden wirksam vor dem Verkehrslärm zu schützen.</p>	<p>Bearbeitung im Lärmaktionsplan.</p> <p>Keine Aufnahme des Vorschlags in den Lärmaktionsplan</p>

Lärmaktionsplan Stadt Freiburg 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase

Öffentlichkeit		Eingangsdatum	Kategorie	Stellungnahme	Abwägung	Ergebnis
Nr.	ID					
33	1913	06.12.2023	Schienenlärm	Verkehrslärm Strassenbahn Basler Straße Der Lärm durch einerseits sehr schnell fahrende Straßenbahnen, die zusätzlich unrunde Achsen/Räder haben ist extrem laut und bringt sogar unsere Wohnung zum vibrieren. Auch für Straßenbahn Tempo 20 in der Basler Straße.	Für die Stadtbahn gilt bereits eine reduzierte Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h (trotz eigenem Gleiskörper, der grundsätzlich höhere Geschwindigkeiten erlauben würde). Eine weitergehende Geschwindigkeitssenkung wird in Abwägung mit dem Ziel eines attraktiven und angemessen zügigen ÖPNV nicht unterstützt.	Keine Aufnahme des Vorschlags in den Lärmaktionsplan.
				Ggf. eine zusätzliche Haltestelle bauen.	Kein Thema der Lärmaktionsplanung.	Keine Behandlung im Lärmaktionsplan.
				Begrünung des Gleisbettes.	Der Aufwand für eine Umwandlung des befestigten Gleiskörpers in einen Rasengleiskörper wäre so hoch, dass eine Umsetzung nur in Zusammenhang mit einer erforderlichen Gleissanierung in Frage kommt. Wenn eine solche Sanierung ansteht, kann eine solche Begrünung des Gleiskörpers geprüft werden. Eine wesentliche Voraussetzung dabei ist, dass der Gleisbereich im Einsatzfall für Rettungsfahrzeuge (u. a. Feuerwehr mit schweren Fahrzeugen und hohen Achslasten) befahrbar sein muss.	Keine Bearbeitung im Lärmaktionsplan. Der Hinweis wird jedoch zur Vormerkung und dann ggf. Prüfung im Hinblick auf eine zu einem späteren Zeitpunkt anstehende Sanierung des Gleiskörpers an die Freiburger Verkehrs AG weitergegeben.
				Regelmäßige Wartung der Achsen der Straßenbahn.	Um einen möglichst lärm- und auch verschleißarmen Lauf der Stadtbahnräder zu gewährleisten, werden die Räder aller Stadtbahnen in regelmäßigen Abständen mit der	Bearbeitung im Lärmaktionsplan

Lärmaktionsplan Stadt Freiburg 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase

Öffentlichkeit		Eingangsdatum	Kategorie	Stellungnahme	Abwägung	Ergebnis
Nr.	ID					
					Radsatzdrehmaschine bearbeitet. Durch Gefahrenbremsungen verursachte Flachstellen werden grundsätzlich sofort korrigiert. - Fahrzeuge mit festgestellten Flachstellen werden nicht im Betrieb eingesetzt.	
34	1914	06.12.2023	Straßenverkehrslärm	<p>Verkehrslärm</p> <p>Das Tempolimit (30) wird vor allem in den Nachtstunden nicht eingehalten - das führt zu unnötigem Verkehrslärm. In regelmäßigen Abständen finden außerdem „Rennen“ statt, die noch unnötiger sind als der sowieso schon vorhandene Verkehrslärm - in solchen Fällen „knallt“ der Verkehrslärm durch die Häuserschlucht an der Talstraße entlang.</p> <p>Blitzer aufstellen, dann halten sich die Fahrenden an das Tempolimit und der Lärm ist gedämmt.</p>	Verkehrsüberwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Bearbeitung im Lärmaktionsplan.
35	1915	06.12.2023	Straßenverkehrslärm	<p>Autolärm</p> <p>Viel befahrene Straße und Geschwindigkeitsbegrenzung von aktuell 50 km/h tagsüber. An die Begrenzung der Geschwindigkeit auf 30 km/h ab 22 wird sich kaum bis gar nicht gehalten und auch tagsüber sind 50 km/h oft nicht eingehalten. Vor allem an der Kreuzung Eschholzstraße/ Egon Straße an der viele Fußgänger und Fahrradfahrer kreuzen führt dies oft zu gefährlichen Situationen.</p>	Verkehrsüberwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Bearbeitung im Lärmaktionsplan. Der Hinweis wird jedoch verwaltungsintern weitergegeben.
				<p>Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h auch tagsüber und Kontrolle durch Blitzer.</p>	Der Hinweis wird in den Lärmaktionsplan zur Prüfung aufgenommen..	Bearbeitung im Lärmaktionsplan.
36	1916	06.12.2023	Straßenverkehrslärm	<p>Deckelung B31 und Wieder Zusammenführen des Parkes</p> <p>Wir wohnen an der Hansjakobstraße, die mit teils sehr hohem Verkehrsaufkommen (Alltagsverkehr incl. Straßenbahn + Tunnelwartung + Regelmäßige Tunnelsperrungen und damit Stau vor der Haustüre) schon stark belastend ist. Jedoch sind wir zusätzlich belastet durch den B31- Tunnel, der in unserem Bereich oben offen ist. Durch die teils geschlossenen Röhren treiben insbesondere LKW eine Lärm“wolke“ vor sich her, wir hören nicht nur die Fahrzeuge vorbeifahren sondern hören verstärkten Schall aus den Röhren.</p>	Die Schallimmissionen der B 31 liegen an den Gebäuden der Hansjakobstraße deutlich unterhalb den Auslösewerten des Lärmaktionsplans. Auch an den deutlich näher an der B 31 gelegenen Gebäuden (z. B. der Oberrieder Straße) werden die Auslösewerte nicht erreicht.	Keine Behandlung im Lärmaktionsplan.

Lärmaktionsplan Stadt Freiburg 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase

Öffentlichkeit		Eingangsdatum	Kategorie	Stellungnahme	Abwägung	Ergebnis
Nr.	ID					
				A) Tunnel deckeln und Park wieder zusammenführen	Eine Überdeckung hätte weitreichende technische Konsequenzen und wäre mit sehr hohen Kosten verbunden. Da die Immissionspegel keinen Anspruch auf Lärminderung begründen, wird sich die Forderung einer Überdeckung, die die Autobahn GmbH als Straßenbaulastträger finanzieren müsste, nicht durchsetzen lassen.	Keine Bearbeitung im Lärmaktionsplan.
				B) Tunnelwände mit schallschluckenden Elementen verkleiden	Da im angesprochenen Bereich (Galerie-Abschnitt bzw. Tieflage B 31-Ost/ Konrad-Günter-Park) keine Überschreitung der Auslösewerte des Lärmaktionsplans an den Gebäuden vorliegt, besteht keine Handhabe, den Bund als Straßenbaulastträger in diesem Abschnitt zur Installation lärmabsorbierender Wände zu verpflichten.	Keine Bearbeitung im Lärmaktionsplan, da keine Belastungsachse im Sinne des LAP. Der Vorschlag wird jedoch dem Straßenbaulastträger weitergegeben.
				C) leiser Fahrbahnbelag	Da im angesprochenen Bereich (Galerie-Abschnitt bzw. Tieflage B 31-Ost/ Konrad-Günter-Park) keine Überschreitung der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung an den Gebäuden vorliegt, besteht keine Handhabe, den Bund als Straßenbaulastträger in diesem Abschnitt zur Installation eines lärmindernden Fahrbahnbelags zu verpflichten.	Keine Bearbeitung im Lärmaktionsplan, da keine Belastungsachse im Sinne des LAP. Der Vorschlag wird jedoch dem Straßenbaulastträger weitergegeben.
				D) Nachfahrverbot für LKW	Im Zusammenhang mit dem Luftreinhalteplan für Freiburg (zuständig: Land Baden-Württemberg / RP Freiburg) wurde vom RP Freiburg auf Veranlassung	Keine Bearbeitung im Lärmaktionsplan.

Lärmaktionsplan Stadt Freiburg 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase

Öffentlichkeit		Eingangsdatum	Kategorie	Stellungnahme	Abwägung	Ergebnis
Nr.	ID					
					durch den Freiburger Gemeinderat ein regionales Lkw-Durchfahrtsverbot als Maßnahme zum Immissionsschutz geprüft. Ein solches Verbot ist mangels geeigneter und zumutbarer Alternativen zur B 31 rechtlich nicht zulässig.	
37	1917	07.12.2023	Straßenverkehrslärm	<p>Straßenlärm Paduaallee</p> <p>Wir sind nun bereits über 40 Jahren dem Verkehrslärm der Paduaallee ausgesetzt. Die Aktionen der letzten Jahrzehnte haben uns als direkten Anlieger überhaupt nichts gebracht. Immer wenn wir glaubten es geht nicht mehr schlimmer wurde es noch lauter. Insbesondere die neueren getunten Fahrzeuge mit ihren Klappenauspuffanlagen und ihren automatisierten Getriebe verleiten ihre Fahrer offensichtlich permanent dazu ihrer Umwelt kundzutun, dass sie unterwegs sind. Da wird in der Unterführung erst zurückgeschaltet um dann mit voller Beschleunigung wieder herauszufahren. Die dazu benötigten zwei bis drei Schaltvorgänge geben dann noch ein zusätzliches Patschgeräusch ab.</p> <p>Die letzten zwei/drei Jahre fielen dann noch vermehrt die Fahrer irgendwelcher hubraumstarker V2 Motorräder auf, die in den Abendstunden die Paduaallee für ihre Beschleunigungsorgien nutzen.</p> <p>Stationäre Geschwindigkeitsmessgeräte an den Ein- und Ausfahrten der Sundgaustraßenunterführung.</p>	Verkehrsüberwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Bearbeitung im Lärmaktionsplan. Der Hinweis wird jedoch verwaltungsintern weitergegeben.
38	1918	07.12.2023	Straßenverkehrslärm	<p>Auto/LKW-Lärm durch kaputte Straße im Gleisbereich</p> <p>Die Straße an der Kreuzung Schreiberstraße/Kaiser-Joseph-Straße ist im Bereich der Straßenbahnschienen stark beschädigt, was besonders bei LKWs zu einem hohen Lärmaufkommen führt. Die Stelle wurde in der Vergangenheit immer wieder provisorisch repariert, besonders im Winter halten diese Reparaturen an dieser Stelle nur wenige Wochen.</p> <p>Eine "richtige" Reparatur der Straße im Kreuzungsbereich.</p>	Die Gleise der Stadtbahn wurden im Bereich der Kreuzung mit der	Vorschlag ist im unmittelbaren Gleisbereich bereits umgesetzt.

Lärmaktionsplan Stadt Freiburg 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase

Öffentlichkeit		Eingangsdatum	Kategorie	Stellungnahme	Abwägung	Ergebnis
Nr.	ID					
					B 31 (Dreisamstraße/ Schreiberstraße) im Juli 2024 erneuert. Dabei wurden die Bereiche, die vom Pkw- und Lkw-Verkehr überfahren werden, mit einer Gleis- tragplatte aus Betonfertigteilen versehen, was sowohl eine längere Haltbarkeit der Anlage als auch weniger Lärm mit sich bringt.	
39	1919	07.12.2023	Straßenverkehrslärm	Straßenbelag uralt, holprig, laute Fahrgeräusche Es gibt m.E. keine Straße in Freiburg, die einen so schlechten, alten und bröckeligen Straßenbelag hat, wie die Maltererstraße. Die Fahrgeräusche der durchfahrenden Fahrzeuge sind sehr laut, obwohl es eine "ruhige Straße" ist. Neuer Straßenbelag	Die Maltererstraße ist keine Lärmbelastungsachse im Sinne des Lärmaktionsplans.	Keine Bearbeitung im Lärmaktionsplan. Der Hinweis wird jedoch verwaltungsintern weitergegeben.
40	1920	07.12.2023	Straßenverkehrslärm	Straßenschäden auf der Lochmattenstraße Straßenschäden auf der Lochmattenstraße, Deckschicht stark abgesunken, vorbeifahrende Lkw und Pkw verursachen Lärm, der im Emmi-See-Heim hörbar stört.	Die Lochmattenstraße ist keine Lärmbelastungsachse im Sinne des Lärmaktionsplans.	Keine Bearbeitung im Lärmaktionsplan. Der Hinweis wird jedoch verwaltungsintern weitergegeben.
				Abgesunkene Deckschicht neu auftragen.	Bauliche Mängel sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Bearbeitung im Lärmaktionsplan.
41	1921	08.12.2023	Gewerbelärm	Glascontainer Die alten Glascontainer sind sehr, sehr laut. Ganze Gaststätten entsorgen ihre ganzen Getränkeflaschen dort. Der Lärm ist tagsüber aber auch nachts und am Wochenende. Die Glascontainer entfernen. Alternativ: Versenkbare Glascontainer, damit auch die Altglassucher nicht zum allgemeinen Lärm beitragen können.	Glascontainer sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Bearbeitung im Lärmaktionsplan. Der Hinweis wird jedoch verwaltungsintern weitergegeben.

Lärmaktionsplan Stadt Freiburg 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase

Öffentlichkeit		Eingangsdatum	Kategorie	Stellungnahme	Abwägung	Ergebnis
Nr.	ID					
42	1922	09.12.2023	Gewerbelärm	<p>Glascontainer</p> <p>Der Standort der Glascontainer ist sehr nah zu unserem Mehrfamilienhaus. Trotz mehrmaliger Aufrufe im Gemeindeblatt halten sich die Bürger nicht an die Einwurfszeiten. Der Gestank im Sommer ist unerträglich. Der Leerdienst lässt regelmäßig das stinkende Wasser aus den Containern einfach auf die Straße fließen.</p> <p>Entfernung der Container. Tiengen hat sehr viele Container, die nicht in Wohngebieten stehen und so keine Anwohner belästigen.</p>	Glascontainer sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Bearbeitung im Lärmaktionsplan. Der Hinweis wird jedoch verwaltungsintern weitergegeben.
43	1923	11.12.2023	Straßenverkehrslärm	<p>Tuning Poser nachts auf der Eschholzstraße</p> <p>Getunte Autos posen vor Shishabar, Döner und Sportwettenladen, gezielte Fehlzündungen, quietschende Reifen, röhrende und aufheulende Motoren im hohen Drehzahlbereich. Vor allem von Frühling bis Winteranfang an vielen Abenden so ab 23:00 und bis 01:00 Uhr.</p>	Temporäre Ereignisse und die Ahndung bestimmter Verhaltensweisen sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Bearbeitung im Lärmaktionsplan. Der Hinweis wird jedoch an die Verkehrspolizei weitergegeben.
44	1924	11.12.2023	Straßenverkehrslärm	<p>Begrünung der Schwarzwaldstraße</p> <p>Viel, viel Verkehr, viele dröhnende LKW, viel Stau, wenig Bäume, wenig Schatten im Sommer, viel Hitzestau, viele Abgase, viel Verkehr, viel Beton und Asphalt.</p> <p>Bäume pflanzen, auch gerne in Kübeln oder in großen Bottich in Anlehnung an die schönen bepflanzten Sitzmöbel in der Innenstadt.</p> <p>Den Zaun der Straßenbahnlinie mit Kletterpflanzen begrünen.</p> <p>Leihbäume der Stadtgärtnerei aufstellen.</p> <p>Es macht so viel aus, wenn ein wenig Lärm der 6 Spuren auf der Strecke hier etwas abgefangen werden.</p>	Einzelne Begrünungen im Straßenraum können die subjektive Wahrnehmung des Lärms beeinflussen, haben jedoch keine physikalische Auswirkung auf die Lärmmissionen.	Keine Aufnahme des Vorschlags in den Lärmaktionsplan. Der Hinweis wird jedoch verwaltungsintern weitergegeben.
45	1925	12.12.2023	Straßenverkehrslärm	<p>Brennpunkt Paduaallee auf Höhe Lehen</p> <p>Auf der Höhe Lehen sind die Anwohner durch die extreme Verkehrsdichte auf der Paduaallee einer gesundheitsgefährdenden Lärmbelastung ausgesetzt. Besonders ungünstig wirkt sich die Orientierung der Reihenhäuser westlich der Paduaallee aus, welche keinerlei Rückzugsmöglichkeiten bietet und den Schall zwischen den Bauten reflektiert.</p> <p>Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit zwischen Linnésteg und Zubringer Mitte auf 60 km/h.</p>	Der Hinweis wird in den Lärmaktionsplan zur Prüfung aufgenommen.	Bearbeitung im Lärmaktionsplan.

Lärmaktionsplan Stadt Freiburg 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase

Öffentlichkeit Nr. ID		Eingangsdatum	Kategorie	Stellungnahme	Abwägung	Ergebnis
				Überwachung der Einhaltung durch mindestens zwei stationäre Kontrollstellen.	Verkehrsüberwachung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Bearbeitung im Lärmaktionsplan. Der Hinweis wird jedoch verwaltungsintern weitergegeben.
46	1926	14.12.2024	Straßenverkehrslärm	<p>Zunehmend lauter Verkehrslärm der anfahrenden und abbremsenden Autos, viel Gehupe</p> <p>Da entlang der Kirchzartener Straße Tempo 50 gilt, wird sie auch und (unser Eindruck) überwiegend als schnelle Zufahrtsstraße zur B31 genutzt. Durch die am Straßenrand parkenden Autos kommt es zu laufendem Abbremsen und Anfahren und zu vielem und lautem Hupen. Kreuzende Fahrradwege, die nicht als Schulwege ausgewiesen sind, und zwei Bushaltestellen erhöhen das Chaos, das hier durchgehend herrscht.</p> <p>Einführung einer tempo-überwachten 30-er Zone rund um die Uhr.</p> <p>Neuregelung der Parkflächen entlang der Straße.</p> <p>Ausweisung der Radwege als Schulwege und rot markierte Übergänge von links- nach rechtsseitigen Fahrradwegen (und umgekehrt).</p>	Die Kirchzartener Straße ist keine Lärmbelastungsachse im Sinne des Lärmaktionsplans.	Keine Bearbeitung im Lärmaktionsplan. Der Hinweis wird jedoch verwaltungsintern weitergegeben.
47	1927	15.12.2023	Gewerbelärm	<p>Nachtruhestörungen, täglich, durch Gaststätte Kreuzeck im Wohnviertel</p> <p>Hier wurde die Außenbestuhlung vor einigen Jahren mindestens verdoppelt. Die Kneipenfenster sowie die Küchenfenster stehen im Sommer bis spät nachts offen. Insbesondere der Küchenlärm geht über Stunden bei offenem Fenster bis spät nachts. Direkt hinter dem offenen Küchenfenster steht die Spülküche in der bis spät nachts bei offenen Fenstern laut polternd diverse Blechwannen sowie Großküchenkochgeschirr gespült und rumgeschmissen werden. Täglich. Der Außenbereich wird nicht pünktlich geschlossen. Die Belegschaft hockt laut sich unterhaltend oft bis nach Mitternacht oder auch nach 1h in deren Biergarten draußen. Wir Anwohner fordern die Stadt Freiburg auf diesen Lärm durch Maßnahmen abzustellen insbesondere nach 22h sowie an Feiertagen ganztags. Der Biergarten ist zu groß in einem sonst sehr leisen Wohngebiet durch ständige Lärmimmissionen stark belastend. An warmen Tagen bzw. Nächten und das sind in Freiburg fast durchgehend alle Tage oder zumindest 90% von Mai bis Oktober kann man hier abends kein</p>	Belastungen durch Gewerbe- und Freizeitlärm eines Gastronomiebetriebes sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.	Keine Bearbeitung im Lärmaktionsplan. Der Hinweis wird jedoch verwaltungsintern weitergegeben.

Lärmaktionsplan Stadt Freiburg 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase

Öffentlichkeit		Eingangsdatum	Kategorie	Stellungnahme	Abwägung	Ergebnis
Nr.	ID					
				<p>Fenster mehr öffnen aufgrund von starkem Lärm aus der Küche und dem Biergarten oder Gastraum. Alle Schlafzimmer hier gehen zur Straßenseite raus. Bei Temperaturen von 25 bis 35 Grad hier in Freiburg darf man erwarten können im Schlafzimmer nachts das Fenster öffnen zu können ohne sich akustisch in einer Spülküche wieder zu finden. An Schlaf ist nicht mehr zu denken. Versuchen Sie gerne mal in Ihrer Küche zu schlafen während jemand diese nach einem großen Festessen mit vielen Töpfen aufräumt. So ist das hier jede Nacht. Sowohl der Gastraum wie auch die Küche dort haben extra eigentlich eine große Lüftungsanlage. Die umgebenden Wohnungen, mit hohen Mieten zudem, haben das nicht. Ich selbst kann inzwischen 50% meiner Wohnung wegen des Lärms nicht mehr nutzen. Lüften ist unmöglich geworden und die Räume werden unglaublich warm im Sommer.</p> <p>Mein Anliegen: Begrenzung der Außengastronomie auf 22h da hier ein sonst absolut stilles Wohngebiet vorliegt. Verpflichtung das Küchenfenster sowohl in der Mittagszeit und abends ab 20h spätestens aber jedoch ab 22h zwingend geschlossen zu halten. Besteck ist im Gastraum zu putzen und nicht außen in Blechwannen zu werfen, insbesondere nicht in der Mittagszeit. Schallabsorbierende Schirme über dem gesamten Biergartenbereich offen (!) aufzustellen ist hier dringend notwendig, der Betrieb ist durchgehend viel zu laut. Leider scheint sich der Schall durch die gegebene Architektur insbesondere in der Reiterstraße nach oben hin zusätzlich sehr zu verstärken. Die Lärmimmissionen des aktuellen Gasthofes sind eine Zumutung und stören unsere Nachtruhe in erheblichem untragbarem Maß. Leider haben sämtliche bereits geführten Gespräche, Hinweise und Bitten keinerlei Verständnis oder Reaktionen und leider auch keinerlei Änderung gebracht. Auch stinkt es hier seitdem der neue Pächter drauf ist, mitunter noch in 30 Metern nach altem Fett, auf der Straße und sogar bis in unsere Wohnung hinein. Sogar in Straßen abgewandten Räumen seitlich vom Haus. Auch hier übrigens unangenehm</p>		

Lärmaktionsplan Stadt Freiburg 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase

Öffentlichkeit		Eingangsdatum	Kategorie	Stellungnahme	Abwägung	Ergebnis
Nr.	ID					
				<p>lautes "Biergartengrundrauschen" über Stunden bis spät nachts.</p> <p>Bitte passen Sie die Konzession hier Viertelkompatibel an. Hier ist keine Innenstadtlage. Hier schlafen Kinder, SeniorInnen und Anwohner und werden an 5 Nächten und an Sonn- und Feiertagen ganztags durch diesen Betrieb durch dessen rücksichtslose Betriebsführung und Lautstärke extrem belästigt.</p> <p>Biergarten (nebst sämtlichen Abbau und Aufräumarbeiten!) auf spätestens 22h täglich zu begrenzen.</p> <p>Besteckputzarbeiten grundsätzlich nach innen zu verlegen.</p> <p>Küchenfenster ab 20h geschlossen zu halten, täglich!</p> <p>Fenster im Gastraum geschlossen zu halten und Lüftungsanlage verwenden.</p> <p>Schallschutzschirme über dem Biergarten effektiv zu diesem Zweck aufstellen.</p> <p>Dafür Sorge zu tragen, dass der Publikumsverkehr nachdem Verlassen keine Gruppen oder Ansammlungen bildet.</p> <p>Einhaltung der Nachtruhe an allen Tagen, pünktlich.</p> <p>Einhaltung der Sonn- und Feiertagsruhe, ganztags.</p> <p>Altglassortierarbeiten (auch im Keller) weder bei offenem Fenster zu erledigen und erst recht nichts nachts. Insbesondere bitte zukünftig nicht mehr um 2h nachts bei offenem Kellerfenster.</p> <p>Die Kneipentür nicht nachts (um 1h oder egal wann) bei Dienstschluss zu zu donnern.</p> <p>Laut grölende Großgruppen nach innen zu setzen oder diese proaktiv auf Rücksichtnahme der Nachbarschaft gegenüber hinzuweisen.</p> <p>Prinzipiell einfach Lärm einzuschränken und insbesondere abends für wesentlich mehr Ruhe zu sorgen.</p> <p>Regelmäßige Kontrollen durch städtische Behörden auf Einhaltung der Nachtruhe und dies auch um 22h und nicht erst um 1h.</p> <p>Lärmbelästigungsmeldungen innerhalb von 20 Minuten spätestens nachgehen.</p> <p>Mehr Personal für den Ordnungsdienst beschäftigen nachts.</p> <p>Keine lärmintensiven Konzessionen in leisen Wohnvierteln vergeben, insbesondere nicht im Außenbereich.</p>		

Lärmaktionsplan Stadt Freiburg 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase

Öffentlichkeit Nr. ID		Eingangsdatum	Kategorie	Stellungnahme	Abwägung	Ergebnis
				<p>Strafzahlungen für diese wiederholten täglichen Nachtruhestörungen von Betrieben auch einfordern sowie diese effektiv letztendlich zur Unterlassung auffordern.</p> <p>Ihre Bürger mit derartigen ungelösten Problemlagen (hier bereits über Jahre und dem Ordnungsamt bekannt) endlich mal ernst nehmen und Abhilfe schaffen.</p>		
48	1928	15.12.2023	Straßenverkehrslärm	<p>Lärmbelästigung B31a (zwischen Ausfahrt Weingarten und Paduaallee)</p> <p>Die Schnellstraße ist tagsüber, aber auch nachts sehr stark befahren, und das Problem wird mit dem Stadt-Tunnel noch weiter zunehmen, so dass hier dringende Abhilfe geboten ist. Dabei sind insbesondere die lauten Auto- und Motorrad-Raser, die vielen Lastwagen und auch die häufige Nutzung der Schnellstraße durch Polizei-, Kranken- und Feuerwehrgewerkschaften mit Martinshorn auf Dauer nur sehr schwer erträglich. Das führt tagsüber, aber auch nachts zu erheblichen Einschränkungen: Der Aufenthalt auf Balkon/ Terrasse ist tagsüber bzw. abends schwer zu ertragen, und nachts ist es unmöglich, selbst bei leicht geöffnetem Fenster zu schlafen.</p> <p>Als Bewohner des Neubaugebietes "Else-Lasker-Schüler-Weg" sind wir dem Straßenlärm direkt ausgeliefert, da keine weiteren Häuser oder Schutzwälle zur B31a hin vorgebaut sind, die den Lärm dämpfen könnten. Es sollte daher dringend am Straßenrand der B31a (Richtung stadtauswärts) eine hohe Lärmschutzwand angebracht werden.</p>	<p>Der Abschnitt der B 31a ist keine Belastungsachse im Sinne des Lärmaktionsplans, da keine Überschreitung der Auslösewerte an den Gebäuden vorliegt.</p>	<p>Keine Behandlung im Lärmaktionsplan, da keine Belastungsachse.</p>
49	1929	16.12.2023	Straßenverkehrslärm	<p>Lärmschutzwand - B31a / Betzenhausen / Else-Lasker-Schüler-Weg</p> <p>Der Zubringer ist stark befahren, Tag und Nacht. Leider werden die Büsche und Bäume an dieser Stelle regelmäßig heruntergeschnitten, teilweise sogar komplett entfernt. Daher ist mittlerweile die Lärmbelästigung sehr stark und die Fenster müssen immer geschlossen bleiben.</p>	<p>Der angesprochene Abschnitt der B 31a ist keine Belastungsachse im Sinne des Lärmaktionsplans, da wegen des Abstandes zwischen Fahrbahn und nächstgelegener Bebauung trotz der hohen Verkehrsbelastung keine Überschreitung der Auslösewerte an den Gebäuden vorliegt. Begrünung in der hier üblichen Dimension haben keine</p>	<p>Keine Behandlung im Lärmaktionsplan, da keine Belastungsachse.</p>

Lärmaktionsplan Stadt Freiburg 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase

Öffentlichkeit		Eingangsdatum	Kategorie	Stellungnahme	Abwägung	Ergebnis
Nr.	ID					
					physikalische Auswirkung auf die Lärmimmissionen.	
				An dieser Stelle kann eine Lärmschutzwand errichtet werden zum Wohle der Betzenhausener Bevölkerung oder die Begrünung kann intensiviert werden. Die gerodeten/heruntergeschnittenen Stellen können wieder/besser bepflanzt werden.	Der Abschnitt der B 31a ist keine Belastungsachse im Sinne des Lärmaktionsplans, da wegen des Abstandes zwischen Fahrbahn und nächstgelegener Bebauung trotz der hohen Verkehrsbelastung keine Überschreitung der Auslösewerte an den Gebäuden vorliegt.	Keine Behandlung im Lärmaktionsplan, da keine Belastungsachse.
				Was vielleicht schwierig, aber klimapolitisch am besten ist, wäre eine Bepflanzung des parallelen Fahrtweges zur B31a mit Bäumen und weiteren Büschen. Diese Bepflanzung sollte auf der rechten Seite (Fahrrichtung Gaskugel/Lehen) gemacht werden, da ist viel Platz (Weidefläche / Schrebergärten). Das würde einen natürlichen Lärmwall bilden, es wäre u.a. auch gut gegen die bei uns herrschende Hitze im Sommer.	Der angesprochene Abschnitt der B 31a ist keine Belastungsachse im Sinne des Lärmaktionsplans, da wegen des Abstandes zwischen Fahrbahn und nächstgelegener Bebauung trotz der hohen Verkehrsbelastung keine Überschreitung der Auslösewerte an den Gebäuden vorliegt. Außer bei einem massiven Waldbestand wird Begrünung nur psychologisch als lärmindernd empfunden nicht jedoch physikalisch.	Keine Behandlung im Lärmaktionsplan, da keine Belastungsachse. Der Vorschlag einer intensiveren Bepflanzung wird jedoch verwaltungsintern weitergegeben.
50	1930	16.12.2023	Straßenverkehrslärm	<p>Lärmschutz B31a Zubringer Autobahn Freiburg-West Der Lärmpegel im Stadtteil Betzenhausen nahe des Zubringers ist an vielen Tagen sehr hoch. Bei ungünstigen Wetterlagen (feucht/windig) bis in den Seepark zu hören, an den Randgebieten im Bereich Ricarda-Huch-Str., Else-Lasker-Schüler-Weg, Max-Rieple-Weg, Anne-Frank Grundschule dauerhaft laut. Dass die Stadt nun noch Naherholung für ihre Bürger in Form von Schrebergärten direkt an die lärmende Straße umsiedelt ist, wirkt wie eine Farce.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Lärmschutzwand 		
					Der Abschnitt der B 31a ist keine Belastungsachse im Sinne des Lärmaktionsplans, da wegen des Abstandes zwischen Fahrbahn	Keine Behandlung im Lärmaktionsplan, da keine Belastungsachse

Lärmaktionsplan Stadt Freiburg 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase

Öffentlichkeit		Eingangsdatum	Kategorie	Stellungnahme	Abwägung	Ergebnis
Nr.	ID					
					und nächstgelegener Bebauung trotz der hohen Verkehrsbelastung keine Überschreitung der Auslöswerte an den Gebäuden vorliegt.	
				<ul style="list-style-type: none"> ▪ Deutlich bessere Begrünung 	Außer bei einem massiven Waldbestand wird Begrünung nur psychologisch als lärmindernd empfunden nicht jedoch physikalisch.	Keine Behandlung im Lärmaktionsplan, da keine Belastungsachse
				<ul style="list-style-type: none"> ▪ Tempolimit 60 	Der Abschnitt der B 31a ist keine Belastungsachse im Sinne des Lärmaktionsplans, da wegen des Abstandes zwischen Fahrbahn und nächstgelegener Bebauung trotz der hohen Verkehrsbelastung keine Überschreitung der Auslöswerte an den Gebäuden vorliegt. Eine straßenverkehrsrechtliche Anordnung ist deshalb nicht zulässig.	Keine Behandlung im Lärmaktionsplan, da keine Belastungsachse
51	1931	16.12.2023	Straßenverkehrslärm	<p>Lärmschutz im Freiburger Westen</p> <p>Die Stadt wächst nach Westen. Bald wird südlich der B31 das Dietenbachviertel wachsen. Der Norden leidet schon jetzt am viel zu hohen Lärm der B31. Es braucht dringend Maßnahmen, Tempo 60 oder Lärmschutzwand. Betroffen sind der Else Lasker Schüler Weg, die Naherholungsbereiche rund um Dreisam und mitsamt Schrebergärten und Campingplatz. Freiburg sollte nicht nur nach Westen wachsen, sondern sich auch verstärkt um ihre Bürger im Westen kümmern. Wenig Aufwand, hohe Wirkung.</p>		
				<ul style="list-style-type: none"> ▪ Lärmschutzwand 	Der Abschnitt der B 31a ist keine Belastungsachse im Sinne des Lärmaktionsplans, da wegen des Abstandes zwischen Fahrbahn und nächstgelegener Bebauung trotz der hohen Verkehrsbelastung keine Überschreitung der	Keine Behandlung im Lärmaktionsplan, da keine Belastungsachse

Lärmaktionsplan Stadt Freiburg 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase

Öffentlichkeit		Eingangsdatum	Kategorie	Stellungnahme	Abwägung	Ergebnis
Nr.	ID					
					Auslösewerte an den Gebäuden vorliegt.	
				<ul style="list-style-type: none"> Tempo 60 	Der Abschnitt der B 31a ist keine Belastungsachse im Sinne des Lärmaktionsplans, da wegen des Abstandes zwischen Fahrbahn und nächstgelegener Bebauung trotz der hohen Verkehrsbelastung keine Überschreitung der Auslösewerte an den Gebäuden vorliegt. Eine straßenverkehrsrechtliche Anordnung ist deshalb nicht zulässig.	Keine Behandlung im Lärmaktionsplan, da keine Belastungsachse
52	1932	16.12.2023	Straßenverkehrslärm	<p>Lärmschutz Freiburg West, B31a/Autobahnzubringer Mitte</p> <p>Die Lärmbelästigung der Anwohner im Freiburger Westen und speziell in Betzenhausen hat durch den stetigen Zuwachs des Verkehrs erheblich zugenommen. Durch den Bau des neuen Stadtteils "Dietenbach" und die zu erwartende Steigerung des Individual- und Schwerlastverkehrs, ist mit einer weiteren Zunahme der Lärmemissionen zu rechnen.</p> <p>Bereits im "Bebauungsplan mit örtlichen Bauvorschriften "Tränkematten Süd II" mit Ausgleichsflächen in Brühl und Hochdorf, Plan-Nr. 5-107" wurde unter dem Punkt 4.1 - Schutzgut Mensch - zu den Verkehrslärmemissionen Stellung genommen:</p> <p>"Im unbebauten Gebiet entstehen durch den Verkehrslärm Belastungen im zentralen und östlichen Bereich zwischen 60 dB(A) im nördlichen Teilbereich und 63 dB(A) im südlichen Teilbereich und im westlichen Bereich überwiegend zwischen 57 und 62 dB(A). Somit werden im gesamten Plangebiet im unbebauten Zustand sowohl die Orientierungswerte für Allgemeine Wohngebiete nach der DIN18005 (55 dB(A) tags) als auch in weiten Teilen die Grenzwerte der 16. BImSchV (59 dB(A) tags) überschritten.</p> <p>Die schon bestehenden Belastungen schwächen sich im bebauten Zustand im Gebiet etwas ab, dennoch ergeben sich vor allem im südlichen Bereich (WA 3) immer noch Lärmwerte von bis zu 61 dB(A). Diese schwächen sich im nördlichen Bereich (WA 1 und WA 2) bis hin zu 54 dB(A) ab. So werden durch die</p>	Der angesprochene Abschnitt der B 31a ist keine Belastungsachse im Sinne des Lärmaktionsplans, da wegen des Abstandes zwischen Fahrbahn und nächstgelegener Bebauung trotz der hohen Verkehrsbelastung keine Überschreitung der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung an den Gebäuden vorliegt.	Keine Behandlung im Lärmaktionsplan, da keine Belastungsachse

Lärmaktionsplan Stadt Freiburg 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase

Öffentlichkeit		Eingangsdatum	Kategorie	Stellungnahme	Abwägung	Ergebnis
Nr.	ID					
				<p>Bebauung in diesen Bereichen zumindest die Immissionsgrenzwerte ‚tags‘ unterschritten"....."Ein aktiver Lärmschutz in Form einer Lärmschutzwand ist als Variante betrachtet worden. Für den aktiven Lärmschutz wäre eine Lärmschutzwand entlang der B 31 über eine Länge von ca. 700 m mit einer Höhe von bis zu 3 m erforderlich. Dies ist für die Entwicklung des Wohngebiets nicht verhältnismäßig."</p> <p>Der zu hohen Lärmbelastung sollte, so die Planung, durch passive Lärmschutzmaßnahmen begegnet werden, die weiter nördlich bzw. nord-westlich gelegenen allgemeinen Wohngebiete sollten durch die Bebauung in der ersten Reihe (WA 3) abgeschirmt werden.</p> <p>Leider hat sich die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte im gesamten Bebauungsgebiet so nicht bewahrheitet, wohl auch, da der Verkehrszuwachs nicht mit eingerechnet wurde. Das laut den ursprünglichen Berechnungen die Immissionsgrenzwerte in den Wohngebieten WA 1 und WA 2 "zumindest tags unterschritten" würden, ist für die Nachtruhe der Bewohner leider unerheblich. Bei nach Norden gekipptem Fenster ist an ein Schlafen ab 4.30 Uhr morgens durch den Verkehrslärm nicht zu denken.</p>	geschlossenen Fenstern wirksam sind und keinen Schutz für die Balkone und Terrassen/ Gärten bieten.	
				1. Die Senkung des Geschwindigkeitsniveaus auf der B 31a auf Tempo 60 incl. effektiver Geschwindigkeitsüberwachung zwischen der Innenstadt bis zur Autobahnauffahrt A5 wäre eine kostengünstige und schnell umsetzbare Maßnahme.	Der Abschnitt der B 31a ist keine Belastungsachse im Sinne des Lärmaktionsplans, da wegen des Abstandes zwischen Fahrbahn und nächstgelegener Bebauung trotz der hohen Verkehrsbelastung keine Überschreitung der Auslösewerte an den Gebäuden vorliegt. Eine straßenverkehrsrechtliche Anordnung ist deshalb nicht zulässig.	Keine Behandlung im Lärmaktionsplan, da keine Belastungsachse
				2. Ein Nachtfahrverbot für den Schwerlastverkehr wäre ebenfalls schnell und kostengünstig umsetzbar.	Der Vorschlag hätte zur Folge, dass die Lkw in das nachgeordnete Netz verdrängt würden und dort die Lärmsituation verschärfen.	Keine Behandlung im Lärmaktionsplan, da keine Belastungsachse

Lärmaktionsplan Stadt Freiburg 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase

Öffentlichkeit		Eingangsdatum	Kategorie	Stellungnahme	Abwägung	Ergebnis
Nr.	ID					
				3. Darüberhinausgehende Lärmschutzmaßnahmen (z.B. "grüner" Lärmschutzwall, Lärmschutzwand) sollten in Erwägung gezogen werden.)	Der Abschnitt der B 31a ist keine Belastungsachse im Sinne des Lärmaktionsplans, da wegen des Abstandes zwischen Fahrbahn und nächstgelegener Bebauung trotz der hohen Verkehrsbelastung keine Überschreitung der Auslösewerte an den Gebäuden vorliegt.	Keine Behandlung im Lärmaktionsplan, da keine Belastungsachse
53	1933	17.12.2023	Straßenverkehrslärm	<p>Lärmschutz an der B31</p> <p>Die neue Lärmkartierung hat gezeigt, dass die Lärmbelastung entlang der B31 Richtung Autobahn ab der Höhe Berliner Allee bis zur Paduaallee die rechtlichen Lärmschutzgrenzen übersteigt. D.h. die Stadt muss hier mit Lärmschutzmaßnahmen ihr BürgerInnen schützen und dies muss auch schnell passieren. Die Gesundheitlichen Folgen sind ja bekannt.</p>	Der angesprochene Abschnitt der B 31a ist keine Belastungsachse im Sinne des Lärmaktionsplans, da wegen des Abstandes zwischen Fahrbahn und nächstgelegener Bebauung trotz der hoher Verkehrsbelastung keine Überschreitung der Auslösewerte an den Gebäuden vorliegt. Es gibt für bestehende Straßen keine „rechtlichen Lärmschutzgrenzen“ zum Schutz eines Baugebietes, das neu im Einwirkungsbereich eines bestehenden Verkehrsweges errichtet wird. Wenn im Lärmwirkungsbereich einer Straße neu gebaut wird, muss der Lärmschutz im Zuge des Bauprojektes gewährleistet werden. Dies ist im Baugebiet Tränkematten durch Vorgaben zum passiven Schallschutz (Lärmschutzfenster usw.) im Bauungsplan umgesetzt. Aus diesem Grund bestehen keine Ansprüche, dass die Stadt hier zusätzlichen aktiven Schallschutz leisten müsse.	Keine Behandlung im Lärmaktionsplan, da keine Belastungsachse.

Lärmaktionsplan Stadt Freiburg 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase

Öffentlichkeit		Eingangsdatum	Kategorie	Stellungnahme	Abwägung	Ergebnis
Nr.	ID					
				Eine Lärmschutzwand bauen.	Der Abschnitt der B 31a ist keine Belastungsachse im Sinne des Lärmaktionsplans, da wegen des Abstandes zwischen Fahrbahn und nächstgelegener Bebauung trotz der hohen Verkehrsbelastung keine Überschreitung der Auslösewerte an den Gebäuden vorliegt.	Keine Behandlung im Lärmaktionsplan, da keine Belastungsachse.
54	1934	17.12.2023	Straßenverkehrslärm	Lärmschutz B31a Je nach Windrichtung oder Wetterlage insbesondere bei regennasser Fahrbahn wird das gesamte Wohnviertel nördlich der B31a zwischen Berliner Allee und Paduaallee durch Verkehrslärm beeinträchtigt. Vor allem in den Mehrfamilienhäusern des Neubaugebiets am Else-Lasker-Schüler-Weg führt die Lärmbelastung zu einer ausgeprägten Minderung der Lebensqualität, da die Fenster kontinuierlich (auch nachts) verschlossen bleiben müssen.		
				<ul style="list-style-type: none"> ▪ Lärmschutzwand 	Der Abschnitt der B 31a ist keine Belastungsachse im Sinne des Lärmaktionsplans, da wegen des Abstandes zwischen Fahrbahn und nächstgelegener Bebauung trotz der hohen Verkehrsbelastung keine Überschreitung der Auslösewerte an den Gebäuden vorliegt.	Keine Behandlung im Lärmaktionsplan, da keine Belastungsachse.
				<ul style="list-style-type: none"> ▪ Tempobeschränkung 	Der Abschnitt der B 31a ist keine Belastungsachse im Sinne des Lärmaktionsplans, da wegen des Abstandes zwischen Fahrbahn und nächstgelegener Bebauung trotz der hohen Verkehrsbelastung keine Überschreitung der Auslösewerte an den Gebäuden vorliegt. Eine straßenverkehrsrechtliche Anordnung ist deshalb nicht zulässig.	Keine Behandlung im Lärmaktionsplan, da keine Belastungsachse.

Lärmaktionsplan Stadt Freiburg 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase

Öffentlichkeit		Eingangsdatum	Kategorie	Stellungnahme	Abwägung	Ergebnis
Nr.	ID					
				<ul style="list-style-type: none"> Fahrverbot für Motorräder 	Der Abschnitt der B 31a ist keine Belastungsachse im Sinne des Lärmaktionsplans, da wegen des Abstandes zwischen Fahrbahn und nächstgelegener Bebauung trotz der hohen Verkehrsbelastung keine Überschreitung der Auslöswerte an den Gebäuden vorliegt. Ein pauschales Verbot, das ja auch "leise" Motorräder einschließt, ist auf einer Bundesstraße nicht zulässig.	Keine Behandlung im Lärmaktionsplan, da keine Belastungsachse.
55		05.12.2023	Straßenverkehrslärm	<p>Ich wohne in der [REDACTED] in Freiburg-St. Georgen. Gemäß der aktuellen Lärmkartierung lebe ich in einem wunderbaren weißen, vollkommen lärmemissionsfreien Loch, allerdings eng umgeben von Lärmemissionen der Guildfordallee, der Oberen Hardtstraße sowie der Basler Landstraße mit jeweils durchschnittlich 55 Dezibel (dz). Dies entspricht dem Tagesrichtwert in Nichtindustrialgebieten. Zum Vergleich, Blätterrauschen kommt durchschnittlich auf einen Wert von 35 dz, sagt u.a. das Internet. Das Grundrauschen der starkbefahrenen Guildfordallee bzw. der gesamten Schnellstraße zwischen St. Georgen – Schallstadt ist phasenweise sogar trotz einer Entfernung von ca. 100 m Luftlinie in meiner Wohnung als durchgängiges dumpfes Grundrauschen vernehmlich. Bei geöffnetem Fenster ist das Verkehrsrauschen deutlich vernehmbar und zu Stoßzeiten auf Dauer nervtötend. Windverhältnisse tragen im übrigen dazu bei, dass der erhebliche Verkehrslärm von der limitlosen ca. 1,5 km langen Schnellstrecke zwischen Brücke Besanconallee und Gemarkungsgrenze Schallstadt-Wolfenweiler über die Felder ins Dorf getragen wird. Ein Aufenthalt im Garten ist daher insbesondere bei bestimmten Windverhältnissen alles andere als erholsam.</p> <p>Ich will auch erwähnen, dass der gute vierspurige Ausbau dieser Schnellstraße und die Aussicht auf die bevorstehende Schnellstrecke ohne jegliche Geschwindigkeitsbegrenzung auf dem Weg nach Wolfenweiler nicht gerade dazu einlädt, sich</p>	Die Lärmimmissionen der angegebenen Adresse sind in den Lärmkarten im Geoportal der Stadt Freiburg korrekt dargestellt. Sowohl beim Schienenverkehrslärm (Lärmkartierung durch das Eisenbahnbundesamt) als auch beim Straßenverkehrslärm (kartiert durch die Stadt Freiburg) liegen die Immissionen die Belastung nachts unter 50 dB(A) und tagsüber beim Schienenlärm knapp über 55 dB(A), beim Straßenlärm unter 55 dB(A) – und damit insgesamt unter den Auslöswerten der Lärmaktionsplanung.	Keine Behandlung im Lärmaktionsplan, da keine Belastungsachse.

Lärmaktionsplan Stadt Freiburg 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase

Öffentlichkeit		Eingangsdatum	Kategorie	Stellungnahme	Abwägung	Ergebnis
Nr.	ID					
				<p>sklavisch an die derzeitigen, der Schnellstrecke vorausgehenden Geschwindigkeitsvorgaben zu halten.</p> <p>Kurzum: Ich wohne, mal ganz abgesehen von weiteren Lärmemissionen und der aktuellen Lärmkartierung, am Rande einer durchweg stark frequentierten Autobahn, die streckenweise keinerlei Geschwindigkeitsbegrenzungen unterliegt.</p> <p>Zu dieser Lärmbelastung kommt hinzu, dass die Güterbahntrasse neben meinem Haus vorbeiführt. Ein Drittel der Transporte dieser stark frequentierten Güterstrecke erfolgt nachts zwischen 22.00 und 6.00 Uhr. "Aufgrund der hohen Auslastung der Strecke ist auch kaum eine Steigerung möglich", so lautete bezeichnenderweise die Antwort von DB Südwest auf eine Nachfrage nach der aktuellen Frequenz in diesem Sommer. Eine Antwort des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg im Rahmen einer sog. Kleinen Anfrage durch MdL Gabriele Rolland ergab schließlich, dass von ca. 170 Zügen pro Tag 60 Züge im Zeitraum 22 bis 6 Uhr erfolgen. Also alle 8 Minuten rauscht im Durchschnitt ein Güterzug in der Nacht vorbei. Einige davon kann ich selbst beim konzentrierten Musikhören mit Kopfhörern deutlich hören. Kopfhörer hin, Kopfhörer her, ungestörter Musikgenuss oder auch Fernsehgenuss ist anders. Nach dem Geopartal Schiene der EBA (Eisenbahn-Bundesamt) weißt das Grundstück, auf dem wir wohnen, eine nächtliche Lärmbelastung von 65-69dz aus. Das sind m.W. durchweg eingemittelte Durchschnittswerte. Dies bedeutet: Spitzenwerte, die beispielsweise für eine schreckhafte Unterbrechung des (Tief-)Schlafs sorgen, werden auf diese Weise systematisch nicht erfasst. Der nächtliche Richtwert liegt hier übrigens bei 54 dz. Strenggenommen handelt es sich also um einen permanent gesetzeswidrigen Zustand an der Güterbahntrasse in St. Georgen. (Aufschlussreich und sehr informativ im Hinblick auf Gesundheitsrisiken und nachlässige Verkehrspolitik ist hierzu die Website der Bundesvereinigung gegen Schienenlärm e.V.) In der Lärmkartierung Freiburg ist im Gegensatz zur EBA Kartierung keinerlei derartige Emission erfasst.</p> <p>Den gesamten Sommer über litten die Anwohner der Güterbahn in meinem Quartier unter einem noch erheblich gesteigertem Lärmaufkommen, hervorgerufen durch einen sog.</p>		

Lärmaktionsplan Stadt Freiburg 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase

Öffentlichkeit		Eingangsdatum	Kategorie	Stellungnahme	Abwägung	Ergebnis
Nr.	ID					
				<p>Isolierstoß. Es kostete mich über zwei Monate Kontakt- und Recherchearbeit, um an die richtige Stelle zu gelangen, die schließlich für die Reparatur und Behebung des Gleisschadens sorgen konnte.</p> <p>Zwar verfügt die Hauptstraße St. Georgen über ein Geschwindigkeitslimit von 30 km/h wie auch der Beginn der Oberen Hardtstr., allerdings entstehen erhebliche Lärmemissionen durch den Ein- und Ausfahrtsverkehr an dem stark frequentierten gegenüberliegenden Supermarkt und dem jeweiligen Abbiegerverkehr an der nahegelegenen Kreuzung Hauptstraße/Obere Hardtstraße.</p> <p>Nicht überraschend weist hier die aktuelle Lärmkartierung einen Lärmpegel wie eingangs erwähnt von 55 dz aus trotz der bestehenden Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30km/h.</p> <p>Sie können meinem Schreiben entnehmen, dass dieses Quartier in vielfältiger Weise dem Verkehrslärm ausgesetzt ist. Ich möchte Sie daher bitten, die Sachlage zu prüfen und folgende Lärmschutzmaßnahmen in die Wege zu leiten:</p>		
				1. Unterstützung seitens der Stadt insbesondere in Sachen nächtlicher Lärmschutz für Eisenbahn- und Güterbahnanwohner.	Die Stadt steht im Kontakt mit der DB AG und dem EBA. Sie hat zum Entwurf des Lärmaktionsplans Schiene des EBA eine Stellungnahme abgegeben und eine höhere Priorisierung der in Freiburg noch nicht lärmsanierten Streckenabschnitte bezüglich der Errichtung von Lärmschutzwänden gefordert.	Keine Behandlung im Lärmaktionsplan.
				2. Lärmschutzmaßnahmen in der Guildfordallee in Gestalt einer durchgängigen Geschwindigkeitsbegrenzung auf 60 km bis zur Zubringerbrücke, die im Rahmen des Möglichen polizeilich überwacht wird.	Wegen der großen Abstände zwischen Matsuyamaallee bzw. Guildfordallee und der jeweils nächstgelegenen Wohnbebauung liegen die Lärmbelastungen an den Wohngebäuden im Umfeld dieser Straßen weit unter den Auslösewerten des Lärmaktionsplans. Für eine Geschwindigkeitsbeschränkung gibt es	Keine Behandlung im Lärmaktionsplan, da keine Belastungsachse.

Lärmaktionsplan Stadt Freiburg 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase

Öffentlichkeit		Eingangsdatum	Kategorie	Stellungnahme	Abwägung	Ergebnis
Nr.	ID					
					deshalb keine straßenverkehrsrechtliche Grundlage.	
				3. Geschwindigkeitsbegrenzung auf 80 km/h auf der Überlandstrecke Freiburg-St. Georgen – Schallstadt/Wolfenweiler zumindest aber Ende der limitfreien Schnellstraßenregelung und Begrenzung auf max. 90 km/h. Dass ich in diesem Zusammenhang in verkehrstechnischer Hinsicht nichts Unziemliches oder Ungewöhnliches fordere, geht aus dem Umstand hervor, dass in Frankreich und in Dänemark eine landesweite Geschwindigkeitsbegrenzung auf allen Überlandstraßen von 80km/h gilt.	Nach deutschem Verkehrsrecht gibt es auf diesen Straßenabschnitten keine rechtliche Grundlage für die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung.	Keine Behandlung im Lärmaktionsplan, da keine Belastungsachse.
56		15.12.2023	Straßenverkehrslärm	<p>Lärmbelästigung B31a (zwischen Ausfahrt Weingarten und Paduaallee)</p> <p>Die Schnellstraße ist tagsüber, aber auch nachts sehr stark befahren, und das Problem wird mit dem Stadt-Tunnel noch weiter zunehmen, so dass hier dringende Abhilfe geboten ist. Dabei sind insbesondere die lauten Auto und Motorrad-Raser, die vielen Lastwagen und auch die häufige Nutzung der Schnellstraße durch Polizei-, Kranken- und Feuerwehrgewerkschaften mit Martinshorn auf Dauer nur sehr schwer erträglich. Das führt tagsüber, aber auch nachts zu erheblichen Einschränkungen: Der Aufenthalt auf Balkon/ Terrasse ist tagsüber bzw. abends schwer zu ertragen, und nachts ist es unmöglich, selbst bei leicht geöffnetem Fenster zu schlafen.</p>		
				Als Bewohner des Neubaugebietes "Else-Lasker-Schüler-Weg" sind wir dem Straßenlärm direkt ausgeliefert, da keine weiteren Häuser oder Schutzwälle zur B31a hin vorgebaut sind, die den Lärm dämpfen könnten. Es sollte daher dringend am Straßenrand der B31a (Richtung stadtauswärts) eine hohe Lärmschutzwand angebracht werden.	Der angesprochene Abschnitt der B 3a ist keine Belastungsachse im Sinne des Lärmaktionsplans, da wegen des Abstandes zwischen Fahrbahn und nächstgelegener Bebauung trotz der hohen Verkehrsbelastung keine Überschreitung der Auslösewerte an den Gebäuden vorliegt.	Keine Behandlung im Lärmaktionsplan, da keine Belastungsachse.
57	81939	11.03.2024	Schielenlärm durch Straßenbahnen (Neubaustrecke)	Ein gerne vergessener Punkt beim Lärmschutz stellen die Straßenbahnen der Städte dar: Hier scheinen - zumindest was die bereits gebauten Strecken betrifft - recht lasche Regeln zu gelten. Die Schienen werden selten als Rasengleis verlegt und wo planerisch nicht möglich im Prinzip nie nach Stand der Technik (moderne Sekundärschalldämpfung nach Masse-	Entgegen den Ausführungen ist in Freiburg das Rasengleis der Standard bei Streckenabschnitten mit eigenem Gleiskörper. Bei straßenbündigem Bahnkörper werden die Schienen immer	Keine weitergehende Behandlung im Lärmaktionsplan.

Lärmaktionsplan Stadt Freiburg 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase

Öffentlichkeit		Eingangsdatum	Kategorie	Stellungnahme	Abwägung	Ergebnis
Nr.	ID					
				/Federprinzip). Ich beziehe mich konkret auf die Straßenbahn Freiburg (VAG), bei der die Gleise prinzipiell wie vor 100 Jahren mit direkter Körperschallverbindung verlegt werden. Es gibt einige Hersteller in Europa die hier sehr erfolgreiche Techniken zur Entkoppelung der niederfrequenten Schwingungen im Straßenbahnsektor anbieten. Dringende Bitte um Pflicht zur Anwendung moderner Techniken. Es sollen ja keine neuen "Museumsbahnen" erstellt werden.	mit einer Isolierung versehen, bestehend aus einem Schienenfußprofil mit Federwirkung und entsprechenden Seitenprofilen. Die Schienen werden zudem mit Kammerfüllelementen versehen und mit flexiblen Fugen an die Fahrbahn angebunden. Weitere Maßnahmen zur Minderung des Schienenverkehrslärms durch Stadtbahnen sind im Lärmaktionsplan ausgeführt.	
58		18.03.2024	Straßenverkehrslärm	Habsburgerstraße in Freiburg im Breisgau Trotz großer Lärmbelästigung, großen Verkehrsaufkommens (Tendenz steigend), trotz intensiver Wohnbebauung in unmittelbarer Nähe der Straße (geringer Abstand zur Wohnbebauung) besteht in der Habsburgerstraße immer noch Tempo 50 tagsüber zwischen 6 und 22 Uhr. In vergleichbaren Straßen in Freiburg (zum Beispiel Schwarzwaldstraße, Zähringer Straße) gilt seit langem grundsätzlich Tempo 30 ("Lärmschutz"). Es ist nicht nachvollziehbar, warum in der Habsburgerstraße dies nicht auch eingeführt wird - die genannten anderen Straßen sind ebenfalls Bundesstraßen. Offenbar drängen einige Geschäftsleute entlang der Straße darauf, dass es bei Tempo 50 tagsüber bleibt. Fiskalische Interessen haben jedoch gegenüber dem Gesundheitsschutz zurückzutreten. Zudem dürfte eine bessere Lebensqualität in der Habsburgerstraße auch den anliegenden Geschäften zugute kommen, weil in einer beruhigten Straße auch lieber eingekauft wird. Endlich dürften in der Habsburgerstraße momentan die zulässigen Grenzwerte ohnehin überschritten werden: daher Tempo 30 ganz grundsätzlich.	Der Hinweis wird in den Lärmaktionsplan zur Prüfung aufgenommen.	Bearbeitung im Lärmaktionsplan.




Anhang II.1

Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 2. Phase

Lärmaktionsplan Stadt Freiburg 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 2. Phase

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Kategorie	Stellungnahme	Abwägung	Ergebnis
Beteiligung 1	14.05.2025	Straßenlärm	Wir wohnen seit 35 Jahren in FR-Hochdorf an der A5. Hierzu möchte ich Ihnen mitteilen, dass die Lärmbelästigung von der A5 seit Jahren zugenommen hat. Besonders am Abend zur Einschlafens- Zeit (22-22:30) ist der Lärm so extrem laut, dass man nur mit Oropax oder einem Kissen auf den Ohren einschlafen kann. Auch mitten in der Nacht wacht man auf durch den Lärm. Gerade jetzt in den Sommermonaten wo man bei offenem Fenster schläft, ist der Lärm besonders intensiv. Ein erholsamer Schlaf ist nicht mehr gegeben. Maßnahmenvorschlag:	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Die Schallschutzwände erhöhen, Flüsterasphalt, Geschwindigkeitsbeschränkung	Im Lärmaktionsplan wurde für den Stadtteil Handlungserfordernis identifiziert. Die Hinweise wurden an den Straßenbaulastträger, die Autobahngesellschaft des Bundes, weitergeleitet. Es wird auf die Ausführungen der Autobahn GmbH im Abschnitt Hinweise aus der Mitwirkung der TÖB – 2. Phase verwiesen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
Beteiligung 2	30.05.2025	Straßenlärm	In Hochdorf ist die Bevölkerung stark durch Lärm von der A5 beeinträchtigt. Ich möchte als Stellungnahme zum Lärmaktionsplan (Stand 17.2.2025) noch einmal an meine früheren Ausführungen erinnern:	Im Lärmaktionsplan wurde für den Stadtteil Handlungserfordernis identifiziert.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			"Ich habe mir die Lärmkartierung angesehen und auch die Auslösewerte der Lärmsanierung für Bundesfernstraßen nach der Verkehrslärmschutzverordnung angesehen. Danach fallen große Teile der Hochdorfer Vorstadt (Ring- und Waldstraße) sowie Teile des Retzgrabens und der Heglache bei Tag (Auslösewert für Autobahnen 64 dB(A)) und insbesondere bei Nacht (54 dB(A)) unter die Auslösewerte, von den Werten der Immissionsschutzverordnung (59/49 dB(A) in Wohngebieten) ganz zu schweigen.	64/54 dB(A) bilden die Pegel, ab denen der Straßenbaulastträger als freiwillige Leistung im Rahmen der Lärmsanierung und den zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln Maßnahmen durchführt bzw. auf Antrag passive Lärmschutzmaßnahmen fördert, wenn die Voraussetzungen hierfür vorliegen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.


Lärmaktionsplan Stadt Freiburg 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 2. Phase

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Kategorie	Stellungnahme	Abwägung	Ergebnis
			 <p>Lärmkartierung Straßennetz 2022 Nacht dieser grüne Bereich >= 54,5 dB(A)</p>		
			<p>Die Stadt zieht sich immer darauf zurück, nicht für die Autobahn verantwortlich zu sein. Das ist zwar prinzipiell richtig, aber ich kann als einzelner Bürger keinen politischen Druck gegenüber der Autobahnbehörde (oder neuerdings Firma) aufbauen; dazu müsste die Stadt den Bürgern beistehen.</p>	<p>Lärmschutzmaßnahmen entlang der Autobahn werden von der Autobahn GmbH nicht auf politischen Druck hin vorgesehen oder vorgezogen, sondern auf der Grundlage von gesetzlichen Vorschriften und Priorisierung nach Höhe der Belastungen und Zahl der Betroffenen. Die Möglichkeiten der Stadt, ihren Bürgerinnen und Bürgern hier beizustehen, sind deshalb begrenzt. Die Hinweise wurden an den zuständigen Straßenbaulastträger, die Autobahngesellschaft des Bundes, weitergeleitet. Es wird auf die Ausführungen der Autobahn GmbH im Abschnitt Hinweise aus der Mitwirkung der TÖB – 2. Phase verwiesen.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
			<p>In benachbarten Gemeinden ist das durchaus gängig, wie in Bad Bellingen, in Efringen-Kirchen (Geschwindigkeitsbeschränkungen) oder auch in March und Vörstetten, wo auf eigenes Betreiben ein Lärmschutzwall aufgerichtet wurde. Leider sehe ich in Freiburg kein Engagement in diese Richtung.</p>	<p>Lärmsanierung und insbesondere die Ergreifung von Maßnahmen gegen gesundheitsgefährdende Lärmbelastungen sind Aufgabe des jeweiligen Baulastträgers eines Verkehrsweges oder der zuständigen Verkehrsbehörde (im Falle der Autobahn beides bei der Autobahn GmbH</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>

Lärmaktionsplan Stadt Freiburg 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 2. Phase

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Kategorie	Stellungnahme	Abwägung	Ergebnis
				gebündelt). Es besteht deshalb keine Veranlassung für die Stadt Freiburg, den zuständigen Straßenbaulastträger von seiner Verantwortung zu entbinden und hier mit eigenem Personal und Mitteleinsatz ersatzweise tätig zu werden. Sowohl die vorbereitenden Schritte als auch Planung, Grunderwerb, Planrechtsverfahren, Umsetzung und Wartung wären mit erheblichem Kostenaufwand verbunden.	
			Wie ich schon früher erwähnt hatte, ist eine Geschwindigkeitsbegrenzung (z. B. auf 120 km/h) auf der Autobahn zwar kostengünstig, aber nur das zweitbeste Mittel, denn die lauten Lastkraftwagen dürfen sowieso nicht schneller als 80 km/h fahren und werden daher nicht leiser.	Die Ausführung ist zutreffend. Der Lärmaktionsplan macht allerdings keinen Vorschlag zu einer bestimmten Höchstgeschwindigkeit. Hierfür wäre zunächst zu ermitteln, mit welcher Höchstgeschwindigkeit – ggf. differenziert für Pkw und Lkw – die Lärmmissionen und die Grenze der Gesundheitsgefährdung oder unter den gesundheitskritischen Bereich abgesenkt werden könnte. Bislang gibt es hierzu keine Bereitschaft seitens der Autobahn GmbH, da diese unter Verweis auf die Lärmschutz-Richtlinien-StV von 2007 keine Notwendigkeit für Geschwindigkeitsbeschränkungen sieht. Eine allgemeine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit kann vor allem die Geschwindigkeitsspitzen brechen und so zur Absenkung des Verkehrslärms	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

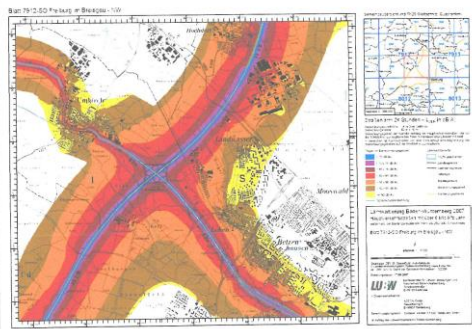
Lärmaktionsplan Stadt Freiburg 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 2. Phase

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Kategorie	Stellungnahme	Abwägung	Ergebnis
			<p>Ein Großteil des derzeitigen Problems wird durch das abrupte Ende der Lärmschutzwand an der A5 im Süden Hochdorfs verursacht, wodurch der Lärm von dort in die Vorstadt drückt. Eine Verlängerung dieser Wand (und vielleicht auch eine Ertüchtigung der vorhandenen Elemente) würde sehr viel helfen, insbesondere da es ein lokales Phänomen ist, dass ein mit Sonnenuntergang oft einsetzender Wind aus Südost das Problem für eine oder zwei Abendstunden deutlich erhöht.</p> <p>(Bild: Ende der Lärmschutzwand)</p> 	<p>betragen. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung stellt daher zumindest als Zwischenlösung eine kostengünstige und wirksame Maßnahme zur Lärminderung dar, auch wenn sich nicht alle Lärmquellen in gleichem Maße betrifft.</p> <p>Die Forderung nach einer Verlängerung der Lärmschutzwand wurde von der Stadtverwaltung an die Autobahn GmbH herangezogen – siehe Hinweise aus der Mitwirkung der TÖB – 2. Phase. Die Beobachtung ändert jedoch nichts an dem Umstand, dass die Autobahn GmbH nicht zu einer Verlängerung der Lärmschutzwand verpflichtet werden kann.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
			<p>Ich würde mir wünschen, dass sich die Stadt Freiburg ebenso engagiert für die Gesundheit und das Wohlbefinden ihrer Bürger einsetzt, wie es die oben genannten Gemeinden tun. Es ist an der Stadt, sich an die Autobahn GmbH zu wenden und auch mit dem Argument der überschrittenen Auslösewerte Besserung zu verlangen."</p>	<p>Die Stadt Freiburg hat ihre Forderungen zu Lärmschutzmaßnahmen entlang der A 5 sowohl schriftlich wie auch in einem ausführlichen gemeinsamen Termin an die Autobahn GmbH herangezogen. Die Position der Autobahn GmbH und die Bewertung durch die Stadtverwaltung sind bei den Stellungnahmen der</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>

Lärmaktionsplan Stadt Freiburg 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 2. Phase

Öffentlichkeit	Ein-gangs-datum	Kategorie	Stellungnahme	Abwägung	Ergebnis
				Träger öffentlicher Belange dokumentiert. Auch in Bezug auf Geschwindigkeitsbeschränkungen hat die Stadt Freiburg keine Möglichkeit, die Autobahn GmbH im Lärmaktionsplan zu Lärminderungsmaßnahmen zu verpflichten.	
			Leider vermisste ich im Lärmaktionsplan (Stand 17.2.2025) konkrete Maßnahmen, es heißt lediglich "Somit besteht auf der A 5 Handlungserfordernis im Bereich der beiden Ortslagen [Hochdorf, Benzhausen]." Lediglich im Internet lese ich dazu folgende Ausführungen: "...Umfeld der Autobahn A 5 ... Hochdorf und Benzhausen ... Die Verwaltung wird im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Lärmaktionsplans auf die Autobahn GmbH zugehen mit dem Ziel, zeitnah umsetzbare Lärminderungsmaßnahmen abzustimmen und verbindlich in den Lärmaktionsplan aufzunehmen." Diese konkrete Zusage der Stadt sollte in den Lärmaktionsplan aufgenommen werden!	Im Rahmen der Beteiligung wurde die Autobahn GmbH des Bundes als Träger öffentlicher Belange in die Mitwirkung einbezogen. Die Stellungnahme sowie die abschließende Abwägung im Kapitel Beteiligung der Träger öffentlicher Belange – 2. Phase dokumentiert.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Allerdings könnte die Stadt auch eigene Maßnahmen ergreifen. Viele Gemeinden haben in Verantwortung für ihre Bürger in eigener Regie (mit oder ohne Zusammenarbeit mit der Autobahn GmbH) Lärmschutzwälle entlang der A5 aufgeschüttet (March und Vörstetten, Meißenheim-Kürzell, Weingarten/Baden, Hartheim). Ein solcher Lärmschutzwall könnte kostengünstig aus sowieso anfallendem Erdaushub (Dietenbach?) erstellt werden.	Siehe oben – die Verantwortung für Maßnahmen zur Minderung des Autobahnlärms liegt bei der Autobahn GmbH.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lärmaktionsplan Stadt Freiburg 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 2. Phase

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Kategorie	Stellungnahme	Abwägung	Ergebnis
Beteiligung 3	03.06.2025	Straßenlärm	<p>Wie bereits in den Einwendungen zur Güterumfahrung ausführlich begründet, unterliegt der genannte Bereich von Hochdorf seit Jahrzehnten einer hohen Lärmbelastung durch die nahe vorbeiführende Autobahn mit ihren über 6 Mio.Fahrzeugen/Jahr. Trotz der bestehenden SSW liegt der nächtliche Maximalpegel deutlich über 54 dB(A). Verantwortlich dafür ist auch die SSW, welche direkt am Ortsende endet. Dies ist nach den Gesetzen der Schallbeugung nicht ausreichend und die SSW müsste verlängert werden. Wenn die Vorschriften der BImSchV angewandt würden, müsste die Höhe der SSW mindestens 6 m betragen. Der rein rechtlich mögliche Rückzug auf Anwendung der des 24.BImSchG ist in unserem Fall nicht gegeben, hier ist eine rechtlich mögliche Angleichung an die 16.BImSchV angezeigt. Bereits in der Lärmkartierung des LUBW war der Bereich Vorstadt von Hochdorf mit Lärmpegeln über 54 dB(A) angeführt. Die kommende zusätzliche Lärmbelastung durch die NBS östlich der A5 ist ein weiteres Argument für mehr SS an der A5.</p>  <p>Ansicht Lärmkartierung LUBW</p>	<p>Die Forderung nach einer Verlängerung der Lärmschutzwand wurde von der Stadt Freiburg gegenüber der Autobahn GmbH vorgebracht. Die Haltung der Autobahn GmbH hierzu ist in deren Stellungnahme als Träger öffentlicher Belange – 2. Phase dokumentiert.</p> <p>Auch wenn die Stadt in dieser Frage eine andere Haltung hat als die Autobahn GmbH, kann diese nicht zu einer Verlängerung der Lärmschutzwand verpflichtet werden kann.</p> <p>Der Lärmaktionsplan bezieht sich immer auf die bestehende Situation. Zukünftige Belastungen sind im Zuge der baurechtlichen Vorgaben zu beachten.</p>	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.



Anhang II.2

Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 2. Phase

Lärmaktionsplan Stadt Freiburg 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 2. Phase

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
1 Polizeipräsidium Freiburg Führungs- und Einsatzstab Einsatzstab Verkehr / Einsatz	12.05.2025	Bissierstr. 1 79114 Freiburg	<p>Abschnitt B31 – B31a, Gartenstraße – Dreisamquerung: Hier soll westlich der Kronenbrücke die Geschwindigkeit auf 30 km/h reduziert werden. Dies jedoch auf Grund der Verkehrssicherheit für den Radverkehr. Aus verkehrspolizeilicher Sicht und der Verkehrssicherheit ist dies jedoch nicht notwendig, da die B 31 westlich der Kronenbrücke eine ausgewiesene Kraftfahrstraße ist. D. h., dass hier kein Radverkehr auf der B 31 zugelassen ist. Um/über den Kreuzungsbereich des Verkehrsknoten der Kronenbrücke befinden sich seit dem Umbau der Kronenbrücke geschützte und verkehrssicher angelegte Radverkehrsanlagen, auf welchen der Radverkehr bei Einhaltung der Verkehrsregeln sicher und geschützt geführt wird. Zumal hier bereits eine Geschwindigkeit für den Kfz-Verkehr von 30 km/h angeordnet ist.</p> <p>Des Weiteren ist auf Grund der Schaltung der Lichtsignalanlagen (Fahrtrichtung Kaiserbrücke – Kronenbrücke) eine sog. „Grüne Welle“ nicht vorhanden, obgleich die Lichtsignalanlagen so geschaltet sind. In der Praxis sieht es jedoch so aus, dass es immer ein hohes Verkehrsaufkommen von der Günterstalstraße bzw. von der Kaiser-Joseph-Straße gibt. Der Verkehr biegt dann in die Schreiberstraße (B31) ein und muss an der Kronenbrücke auf Grund der Signalschaltung anhalten (Rotlicht). Die „Grüne Welle“ bezieht sich auf den Abschnitt der Dreisamstraße (B31, Kaiserbrücke) in Richtung Kronenbrücke. Schaltet die Lichtsignalanlage auf Grünlicht, so schließt der Verkehr auf den bereits stehenden Verkehr (aus der Günterstalstraße bzw. Kaiser-Joseph-Straße) auf. D. h., dass dieser Verkehr nochmals anhalten muss und ein Durchfahren auf Grund der „Grünen Welle“ nicht vorhanden ist. Oftmals staut sich der Verkehr bis über die</p>	<p>Grund für die Geschwindigkeitsbeschränkung sind die Überschreitungen der Auslösewerte an den Gebäuden Wilhelmstraße, Faulerstraße, Werthmannstraße und Gartenstraße. Die ergänzend angeführten Belange des Radverkehr beziehen sich auf die zahlreichen Radfahrenden, die von der Wilhelmstraße kommend unmittelbar neben der Fahrbahn der B 31a auf ihr Grünsignal zur Querung der B 31 warten. Für diese macht es einen erheblichen Unterschied, ob die zahlreichen Lastzüge auf dem rechten Fahrstreifen in knapp 1 m Abstand mit 50 km/h oder mit 30 km/h an ihnen vorbeifahren. Das heutige Ende der Tempo 30-Beschränkung an der Einmündung Gartenstraße führt zudem dazu, dass die lärmintensive Beschleunigung von 30 auf 50 km/h genau in den Bereich fällt, in dessen Einwirkungsbereich sich die lärmbelasteten Gebäude der o. g. Straßen befinden.</p> <p>Die westlich der Gartenstraße (Ende der derzeitigen Tempo 30-Beschränkung) gefahrenen Geschwindigkeiten sind tageszeitlich unterschiedlich. Die in dem Hinweis geschilderten Abläufe gelten für Zeiten mit sehr hohem Verkehrsaufkommen. In Zeiten mit geringerem Verkehrsaufkommen sind ab der Gartenstraße (häufig auch schon vorher) deutliche Beschleunigungsvorgänge zu beobachten, so dass eine Geschwindigkeitsbeschränkung über den Knotenpunkt hinaus eine spürbare Wirkung auf das tatsächliche Geschwindigkeitsniveau haben wird.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>

Lärmaktionsplan Stadt Freiburg 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 2. Phase

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme	
			<p>Kaiserbrücke zurück. Im Ergebnis fährt der Verkehr, welcher an der Kronenbrücke steht, langsam an. D. h., eine Gefährdung für den Radverkehr ist bei Einhaltung der Verkehrsregeln der des Radverkehrs ausgeschlossen. Somit ist eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h auf der B31 (Kraffahrstraße) westlich der Kronenbrücke nicht notwendig.</p> <p>Im weiteren Verlauf der B31/B31a, Dreisamquerung bis Anschlussstelle Freiburg Mitte und in Gegenrichtung gibt es keine Gründe, wie es im Gutachten auch steht, die Geschwindigkeit zu reduzieren (von 100 km/h auf 80 km/h). Deshalb sollte es dann auch bei 100 km/h belassen werden.</p> <p>Abschnitt Schwarzwaldstraße, Nepomukbrücke bis Hansjakobstraße (Höhe Gasthaus Schiff): Dieser Abschnitt ist im Gutachten bzw. im Lärmaktionsplan nicht aufgeführt. In diesem Abschnitt wäre es wünschenswert, eine durchgängige Geschwindigkeitsreduzierung von 30 km/h zu haben. In diesem Abschnitt befinden sich drei unterschiedliche Geschwindigkeitszonen, die bei den Verkehrsteilnehmer zur Verwirrung wenn nicht sogar schon zur Übeforderung führen. Auf Grund der dort ansässigen und großen Anzahl an Schulen, Sportstätten, Kindergärten sowie dem Freibad ist aus Sicht der Verkehrssicherheit eine durchgängige Geschwindigkeit auf 30 km/h erforderlich.</p>			
				Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.	
				Die festgestellten Schallpegel liegen im angeführten Abschnitt nur in kurzen Teilabschnitten über den Auslösewerten des Lärmaktionsplans. Eine einheitliche Geschwindigkeitsregelung aus Lärmschutzgründen ist deshalb rechtlich nicht möglich. Die Verkehrsbehörde wird jedoch bei der Umsetzung der im LAP aus Lärmschutzgründen festgelegten Geschwindigkeitsbeschränkungen prüfen, ob andere Tatbestände vorliegen (z. B. Fußgängerüberwege, Lückenschließung), die ergänzend für stimmige und für die Verkehrsteilnehmenden besser nachvollziehbare Regelungen herangezogen werden können.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.	
2	SVG-Baden eG	16.05.2025	Marie-Curie-Str. 18 68219 Mannheim	Um unsere Aktivitäten zu konsolidieren, haben wir uns dazu entschlossen den Ausführungen des Verbandes „Verband des badischen Verkehrsgewerbes“ zu folgen. Wir bitten Sie dies entsprechend zu vermerken.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
3	Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald Fachbereich Gewerbeaufsicht	21.05.2025	Stadtstraße 3 79104 Freiburg i. Br.	Nach eingehender Prüfung des Entwurfs zur Lärmaktionsplanung kommen wir zu dem Ergebnis, dass die Belange der Gewerbeaufsicht des Landratsamts Breisgau-Hochschwarzwald angemessen berücksichtigt wurden bzw. von den geplanten Maßnahmen nicht berührt sind.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
4	Freiburger Verkehrs AG	19.05.2025	Besançonallee 99 79111 Freiburg	Die Freiburger Verkehrs AG ist mit Veröffentlichung des Lärmaktionsplans via Internet einverstanden bzw. möchte nichts melden.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lärmaktionsplan Stadt Freiburg 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 2. Phase

Träger öffentlicher Belange		Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
5	Gemeinde March	15.05.2025	Am Felsenkeller 2 + 4 79232 March	Bezugnehmend auf Ihr Rundschreiben vom 07.05.2025 „Anhörung der Träger öffentlicher Belange sowie Mitwirkung von Interessenverbänden am Entwurf des Lärmaktionsplans.“ teilen wir Ihnen mit, dass wir keine Einwände haben, da es keine uns betreffenden Maßnahmen gibt oder wir diese nicht erkennen können.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
6	Verband des Verkehrsgewerbes Baden e.V.	28.05.2025	Postfach 100430 79123 Freiburg	Der Verband des Verkehrsgewerbes bedankt sich für die Möglichkeit zu einer Stellungnahme, die wir auch im Namen der Straßenverkehrsgenossenschaft (SVG) Baden abgeben. Wir begrüßen die Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Stadt Freiburg. Wir sehen die Planung als eine Möglichkeit, die Lebensqualität in der Stadt weiter zu erhöhen.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				Die Stadtverwaltung muss aber auch bestrebt sein, die Stadt weiterhin für Besucher attraktiv zu halten und den Verkehr nicht über Gebühr einzuschränken. Die Bereitstellung einer anforderungsgerechten Verkehrsinfrastruktur ist für Freiburg wie auch für das gesamte Umland unabdingbar. Wir sehen die vorgeschlagenen Geschwindigkeitsreduzierungen als angemessene Maßnahmen, da sie sich im Wesentlichen als die verkehrsbedingt heute schon realen Bedingungen orientieren.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				Gleichzeitig darf die Rolle der großen Hauptstraßen als wichtige Verkehrsachsen für die gesamte Region nicht unterschätzt werden. Speziell die B31 sowie die B31A sind wichtige Verbindungen von Westen kommend in Richtung Freiburg, die vor allem auch mangels gleichwertiger Ausweichmöglichkeiten für den Transportverkehr essentiell sind. Der Verkehr konnte nach Aussage des Lärmaktionsplans (S.59) bereits erfolgreich auf ein Netz von Hauptverkehrsstraßen gebündelt werden. Die Maßnahmen hierfür waren richtig. Eine weitere Einbremsung des Verkehrs wäre auf diesen Achsen unserer Meinung nach nicht sachgerecht.	Gemäß der fachlichen straßenverkehrsrechtlichen Einzelfallprüfung besteht auf dem gesamten Betrachtungsabschnitt der Basler Straße (B 3 bzw. B 31) Handlungserfordernis aus Gründen des Gesundheitsschutzes. Es gibt keine Kriterien, die der Anordnung entgegenstehen bzw. über dem notwendigen Gesundheitsschutz stehen. Auf Abschnitten ohne angrenzende Wohnbebauung (B 31 westlich der Neuenburger Straße, B 31a Richtung A 5 westlich der Berliner Allee) sind die Regelungen unverändert, obwohl auch hier der Lärm von vielen Menschen als störend wahrgenommen wird.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				Aus diesem Grund fordern wir die Etablierung grüner Wellen auf den Hauptachsen, um einen fließenden Verkehr zu ermöglichen und die Lärmbelastung infolge des Bremsens sowie von Anfahrts- und Beschleunigungsgeräuschen zu reduzieren. Unserer Auffassung nach ist ein fließender Verkehr eine gute, einfache	Wie im Lärmaktionsplan ausgeführt, wird dort, wo die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten geändert werden, die Koordinierung der Lichtsignalanlagen ("Grüne Welle") angepasst.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lärmaktionsplan Stadt Freiburg 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 2. Phase

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			<p>umzusetzende und in der Bevölkerung akzeptierte Form der Lärmbegrenzung im Verkehrsbereich. Bedingung hierfür ist nicht nur eine für eine grüne Welle ausgelegte Ampelschaltung und Verkehrsführung, sondern auch ein guter Zustand der Straßen mit lärmreduzierendem Straßenbelag sowie eine schnellstmögliche Fertigstellung von Verkehrsbehinderungen wie etwa Baustellen.</p> <p>Für eine notwendige Reduzierung des Individualverkehrs durch stärkere Nutzung des ÖPNV befürworten wir eine intensivere Integration des Taxis in den ÖPNV. Hiermit können Kunden zeitlich und räumlich flexibel transportiert werden, ohne ihr eigenes Auto nutzen zu müssen. Das Konzept des ÖPNV-Taxis könnte hier eine Vorlage bilden.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen. Die Planung des ÖPNV ist nicht Gegenstand des LAP, wird aber verwaltungsintern weitergeleitet.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
7	Eisenbahn-Bundesamt 30.05.2025	Postfach 20 05 65 53135 Bonn	<p>Im Rahmen der Mitwirkung in den Ballungsräumen unterstützt das Eisenbahn-Bundesamt nach § 47e Abs. 4 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) Ballungsräume bei der Lärmaktionsplanung. Dies stellt in Abgrenzung zum Baugesetzbuch (BauGB) kein Beteiligung Träger öffentlicher Belange (TöB) dar. Im Rahmen des Verfahrens stelle ich Ihnen folgende Informationen und Materialien zur Verfügung.</p> <p>Auf der Internetseite des Eisenbahn-Bundesamtes finden Sie Kartenmaterial für den Ballungsraum Freiburg, das Ihnen kostenfrei zur Verfügung steht. Unter https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermkartierung/Ballungsraeume/bw/bw_node.html können Sie Lärm- und Betroffenheitskarten (sowohl für den gewichteten Tag-Abend-Nacht-Lärmindex L_{DEN} als auch für den Nacht-Lärmindex L_{Night}) an Haupteisenbahnstrecken und sonstigen Strecken beziehen. Zusätzlich steht Ihnen Karten- und Datenmaterial auf dem sicheren BSCW-Server zur Verfügung, den Sie unter folgender Adresse erreichen: https://bscw.bund.de Bitte beachten Sie weiterhin bei allen bereitgestellten Materialien die Hinweise zu Nutzungs- und Urheberrechten. Die Ergebnisse der Lärmkartierung (Runde 4) zu Betroffenen und Belastung im Ballungsraum Freiburg sowie die Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung finden Sie im Anhang der E-Mail als PDF-Datei.</p> <p>Zusätzlich stelle ich Ihnen eine Raster-Lärmkennzifferkarte für den Nacht-Lärmindex L_{Night} zur Verfügung, auf denen eine Auswahl an vordringlichen Lärmschwerpunkten gekennzeichnet ist. Dazu ist zu beachten: Im Rahmen der strategischen Lärmkartierung des Eisenbahn-Bundesamtes wurden die Lärmbelastung an Eisenbahnstrecken des Bundes sowie die Anzahl der durch Schienenverkehrslärm belasteten Bewohnerinnen und Bewohner</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Darstellung im LAP entspricht der Lärmkartierung.</p> <p>Der Hinweis wird im LAP ergänzt.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Ergänzung des Lärmaktionsplans.</p>

Lärmaktionsplan Stadt Freiburg 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 2. Phase

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			<p>berechnet bzw. pauschalisiert. Die Ergebnisse der Lärmkartierung (Veröffentlichung: Juni 2023) können für die Identifizierung von Lärmschwerpunkten in Ballungsräumen und Kommunen herangezogen werden. Ein Lärmschwerpunkt beschreibt ein begrenztes Gebiet entlang eines Schienenweges, in dem eine hohe Anzahl an Betroffenen einer verhältnismäßig hohen Belastung durch Schienenverkehrslärm ausgesetzt ist. Neben den Ergebnissen der Lärmkartierung sowie der Betroffenheitsanalyse ist eine qualitative Einzelfallbetrachtung zur Identifizierung eines Lärmschwerpunktes nötig. Diese Vorgehensweise enthält weitere Abwägungen, die über feste Kriterien wie Anzahl der Betroffenen hinausgehen. Aus diesem Grund kann kein Vollständigkeitsanspruch an die Benennung von Lärmschwerpunkten gestellt werden. Die Kennzeichnung von Lärmschwerpunkten liegt im Ermessen des Eisenbahn-Bundesamtes und ist isoliert für jede Kommune und jeden Ballungsraum zu betrachten. Ein bundesweiter Vergleich ist weder angestrebt noch zielführend.</p> <p>Dem beschriebenen Verfahren folgend und wie auf der angefügten Karte dargestellt können acht Lärmschwerpunkte in Freiburg identifiziert werden.</p>		
			<p>Zum Schutz vor Lärmbelastung durch Eisenbahnverkehr auf Schienenwegen gilt nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) das Prinzip der Lärmvorsorge. Das bedeutet: Ein Anspruch auf Lärmschutz kann dann entstehen, wenn Schienenwege neu gebaut oder wesentlich geändert werden. Ergänzend hierzu hat die Bundesregierung 1999 ein Lärmsanierungsprogramm eingerichtet, im Rahmen dessen auch an bestehenden Eisenbahnstrecken – also ohne wesentliche Änderung am Schienenweg – Schallschutz realisiert werden kann. Weitere Informationen zum Gesamtkonzept der Lärmsanierung des Bundes und die genauen Voraussetzungen finden Sie auf der Internetseite des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/schiene-laerm-umwelt-klimaschutz/laermvorsorge-und-laermsanierung.html sowie in der Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes (überarbeitete Fassung 2022), die Sie unter https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/foerderrichtlinie-laermsanierung-schiene.pdf?blob=publicationFile einsehen können.</p> <p>Voraussetzung für die Durchführung einer Lärmsanierungsmaßnahme ist, dass die entsprechende Strecke in das Gesamtkonzept der Lärmsanierung des Bundes aufgenommen ist und dabei</p>	Entspricht im Grundsatz der Ausführungen im LAP.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lärmaktionsplan Stadt Freiburg 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 2. Phase

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			<p>als entsprechend dringlich angesehen wird. Zuwendungsempfängerin bzw. -empfänger der Mittel, die der Bund für die Lärmsanierung zur Verfügung stellt, sind ausschließlich Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes, z. B. die DB InfraGO AG (ehemals DB Netz AG), die auch die operative Gesamtprojektleitung wahrnehmen. Bei passiven Lärmschutzmaßnahmen, zu denen der Einbau von Schallschutzfenstern zählt, sind die begünstigten Hauseigentümerinnen bzw. -eigentümer Zweitempfängerin bzw. -empfänger. Sie werden vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen über das Lärmsanierungsprogramm informiert und erhalten die Möglichkeit zur Teilnahme. Mit Abschluss der Maßnahme werden keine Fördermittel mehr freigegeben.</p> <p>Im Ballungsraum Freiburg sind nach den aktuell vorliegenden Unterlagen Lärmsanierungsmaßnahmen bereits umgesetzt bzw. befinden sich in Umsetzung. Ein Überblick der Lärmsanierungsabschnitte gemäß Anlage 1 zum Gesamtkonzept der Lärmsanierung können Sie über den BSCW-Server herunterladen unter: https://bscw.bund.de/sec/bscw.cgi/d335820380/ANLAGE_1_2025_MAR_Freiburg.xlsx</p> <p>Anlage 3 zum Gesamtkonzept der Lärmsanierung des Bundes enthält die Streckenabschnitte, welche zu gegebener Zeit hinsichtlich einer Lärmbelastung durch Schienenverkehrslärm geprüft werden. Die Anlage 3 ist als Datei angehängt. Dabei handelt es sich um einen Auszug aus dem Lärmaktionsplan Anhang 2 des Eisenbahn-Bundesamtes.</p>		
			<p>Hinweise zum Lärmaktionsplan: In Kapitel 6.2 „Bundeseigene Hauptbahnen“ wurden die Daten der Gemeindestatistik Freiburg verwendet. Insgesamt gibt es für die Stadt Freiburg drei Statistiken, die sich folgendermaßen unterscheiden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gemeindestatistik: Die Gemeindestatistik enthält die Haupteisenbahnstrecken ohne sonstige Strecken - Ballungsraumstatistik: Die Ballungsraumstatistik enthält die Haupteisenbahnstrecken und die sonstigen Strecken - Ballungsraumstatistik GeoPortal.EBA: Hier wurden für Ballungsräume soweit vorhanden auch die Rangier- und Umschlagbahnhöfe erfasst, was auf Freiburg zutrifft. Die 	<p>Der Hinweis zu den unterschiedlichen Statistiken wird aufgenommen. Für den LAP bleibt die Gemeindestatistik relevant.</p>	<p>Ergänzung des Lärmaktionsplans.</p>

Lärmaktionsplan Stadt Freiburg 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 2. Phase

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			<p>Kartierung erfolgte auf freiwilliger Basis ohne Anerkennung einer Rechtspflicht durch das Eisenbahn-Bundesamt und wurde bei der Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes nicht berücksichtigt. Alle drei Statistiken habe ich als Anlage angehängt.</p> <p>Im Lärmaktionsplan behandeln Sie ab Seite 41 das Thema „Ruhige Gebiete“. In diesem Zusammenhang möchte ich Sie darauf hinweisen, dass ruhige Gebiete, die sich in der Nähe von Schienenverkehrswegen von Eisenbahnen des Bundes befinden, durch Schienenverkehrslärm belastet sein können.</p>		
8	30.05.2025	Stadtstraße 2 79104 Freiburg	<p>Bodenschutz Da der Entwurf des Lärmaktionsplans keine relevanten Eingriffe in den Bodenbereich vorsieht und sich die Maßnahmen primär auf Lärminderungen konzentrieren, sehe ich keine Notwendigkeit für eine Stellungnahme zum Thema Bodenschutz.</p> <p>Altlasten Keine Notwendigkeit für eine Stellungnahme zum Thema Altlasten.</p> <p>Wasserversorgung/Grundwasserschutz Keine Betroffenheit.</p> <p>Abwasserbeseitigung/Regenwasserbehandlung Keine Notwendigkeit für eine Stellungnahme zum Thema Abwasserbeseitigung/Regenwasserbehandlung.</p> <p>Oberflächengewässer/Gewässerökologie/Hochwasserschutz/Starkregen Keine Notwendigkeit für eine Stellungnahme zum Thema Oberflächengewässer.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen. Die Lärmbelastung durch Schienenverkehr wurde bei der Ausweisung der ruhigen Gebiete berücksichtigt.</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
9	30.05.2025	Dunantstraße 2 79110 Freiburg	<p>Die im Rahmen des Lärmaktionsplans geplanten Maßnahmen können zu einer Reduzierung der Verfügbarkeit der Rettungsmittel führen und sich somit negativ auf die Einsatzzeiten, insbesondere die Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Planungsfristen, auswirken. Eine genaue Aussage hierzu kann jedoch nur im Rahmen einer gutachterlichen Bewertung getroffen werden.</p>	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
10	02.06.2025	Reichsgrafenstraße 19 79102 Freiburg	<p>Die in der Fortschreibung des Lärmaktionsplans beschriebenen Maßnahmen, die einen Schwerpunkt auf die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit unter anderem an der B31 und der B3 legen, führen zu einer Entlastung der Anwohnenden von Verkehrslärm. Dies entspricht dem in PS 4.1.0 Abs. 2 genannten Grundsatz des Regionalplans, nach dem das Verkehrsnetz sozialverträglich und umweltschonend ausgestaltet werden soll und dabei unter</p>	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lärmaktionsplan Stadt Freiburg 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 2. Phase

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			anderem die Gesundheit der passiv Betroffenen gewährleistet und Lärmbelastungen vermindert werden sollen. Regionalplanerische Belange werden nicht berührt. Einwendungen werden daher nicht erhoben.		
11 Die Autobahn GmbH des Bundes Niederlassung Südwest	03.06.2025	Augsburger Straße 748 70329 Stuttgart	<p>In der Aufstellung des Lärmaktionsplans nach § 47d BImSchG für die Stadt Freiburg 4. Stufe in der Entwurfsfassung vom Februar 2025 bzw. der ergänzenden Stellungnahme vom 13. März 2025 werden für den Einflussbereich der Bundesautobahn A5 im Maßnahmenkatalog mehrere Lärminderungsmaßnahmen zur Prüfung aufgeführt, die ebenfalls in einem gemeinsamen Besprechungstermin mit der Stadt Freiburg am 29.04.2025 erörtert worden sind.</p> <p>I. Vorbemerkungen Grundsätzlich besteht ein gesetzlicher Anspruch auf Lärmschutz ausschließlich im Rahmen der Lärmvorsorge. An bestehenden Bundesautobahnen kann die Autobahn GmbH des Bundes darüber hinaus Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung vorsehen. Hierbei handelt es sich um freiwillige Leistungen. Ein gesetzlicher Anspruch besteht nicht.</p>	<p>Die Aussage, dass es sich bei Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung um freiwillige Leistungen handelt, auf die kein gesetzlicher Anspruch besteht, bezieht sich auf bauliche Maßnahmen, (z. B. aktiver Schallschutz durch Lärmschutzwände oder Austausch / Erneuerung der Fahrbahnoberflächen oder auch passiver Schallschutz durch Lärmschutzfenster u. ä.</p> <p>Zu verkehrsbeschränkenden Lärminderungsmaßnahmen hingegen stellt der Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg am 17.07.2018 fest: „Die Rechtsprechung orientiert sich bei 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 verkehrsbeschränkende Maßnahme (VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, Az. 10 S 2449/17, Rn. 33).“</p>	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lärmaktionsplan Stadt Freiburg 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 2. Phase

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			<p>Um eine Lärmsanierung bzw. um eine Maßnahme der Lärmaktionsplanung umsetzen zu können, müssen neben einer Überschreitung der Auslösewerte der Lärmsanierung weitere Voraussetzungen erfüllt sein. Diese sind in den „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes“ (VLärmSchR 97) definiert. So werden bei der Beurteilung der Lärminderungswirkung in der Regel nur Gebäude berücksichtigt, die vor Inkrafttreten des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (01.04.1974) errichtet wurden oder im Geltungsbereich eines Bebauungsplans liegen, der vor diesem Zeitpunkt rechtskräftig wurde. Seit diesem Datum existiert die Lärmvorsorge, sodass bei neuen Strecken oder bei wesentlichen Änderungen an der Autobahn die strengen Vorgaben der Lärmvorsorge berücksichtigt wurden. Neuere Gebäude oder neuere Bebauungspläne an bestehenden Strecken ohne wesentliche Änderung wurden unter der Kenntnis der vorhandenen Autobahn gebaut bzw. ausgewiesen. Hier liegt die Verantwortlichkeit für einen angemessenen Lärmschutz beim Bauherrn bzw. der für den Bebauungsplan zuständigen Kommune.</p>	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<p>Rechtliche Bindungswirkung von Lärmaktionsplänen Inwieweit Lärmaktionsplänen Bindungswirkung zukommt, ist umstritten. Dabei ist eine mögliche Bindungswirkung stets unter dem Vorbehalt der fachrechtlichen Umsetzbarkeit zu betrachten. Die planende Gemeinde muss die Rechte Dritter in ihr Planungsermessern einstellen und den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz beachten, was von der umsetzenden Fachbehörde auch kontrolliert werden kann. Eine unverhältnismäßige Lärminderungsmaßnahme muss nicht umgesetzt werden (vgl. VGH Mannheim, Urteil vom 17.07.2018 – 10 S 2449/17). Maßgeblich sind immer die jeweiligen fachgesetzlichen Regelungen, an die auch die Autobahn GmbH als Maßnahmenträger gebunden ist.</p>	Die Bindungswirkung ist unter den genannten Voraussetzungen bindend. Das VGH-Urteil vom 17.07.2018 bestätigt explizit diese Bindungswirkung.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans
			<p>Anwendbarkeit des Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung Der Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg vom 08.02.2023 gilt grundsätzlich nur für Straßen in der Baulast des Landes, also für Landes- und Kreisstraßen. Für Bundesautobahnen in Bundesverwaltung ist der Bund zuständig. Lärmschutzmaßnahmen an diesen Straßen richten sich nach den bundesweit gültigen Vorschriften, insbesondere dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG), der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung in Belangen der Lärmvorsorge sowie der Verkehrslärmschutzrichtlinie (VLärmSchR 97). Zur Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen) müssen die</p>	Die Richtlinien von 2007 mit Bezug auf das noch ältere Berechnungsverfahren von 1990 sind bekannt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans

Lärmaktionsplan Stadt Freiburg 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 2. Phase

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			<p>Lärmberechnungen hierbei an Bundesautobahnen abweichend vom Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung gemäß Lärmschutz-Richtlinien-StV weiterhin nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Fassung 1990 (RLS-90) erfolgen. Für Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung finden auch an Bundesautobahnen die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Fassung 2019 (RLS-19) Anwendung.</p>		
			<p>II. Verkehrsbeschränkende Maßnahmen</p> <p>1. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung nach Maßgabe eines Lärmaktionsplanes muss auch die straßenrechtlichen Voraussetzungen erfüllen. Dementsprechend dürfen Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs gemäß § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den Absätzen 1-8 genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. Die angeordnete Maßnahme, vorliegend also Tempolimit, muss unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit festgelegt werden. Sie muss einem legitimen Zweck dienen und zur Erreichung dieses Zwecks geeignet, angemessen und erforderlich sein.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen – der Gesetzestext ist bekannt.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
			<p>2. Nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV Nr. 2.1 kommen "Straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen [...] insbesondere in Betracht, wenn der vom Straßenverkehr herrührende Beurteilungspegel am Immissionsort einen der folgenden Richtwerte überschreitet: ..." Die Richtwerte betragen 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts</p>	<p>Text der Richtlinien von 2007 ist bekannt</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
			<p>3. Die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV stellen keine Untergrenzen für die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen dar, dienen jedoch als Beurteilungsgrößen</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
			<p>4. Nach Auswertung der Ergebnisse der im Rahmen der Lärmaktionsplanung durchgeführten Lärmausbreitungsberechnungen der Stadt Freiburg für Bereich der Ortschaften Hochdorf und Benzhausen, welche nach der Berechnungsmethodik RLS-19 erstellt wurden, kann festgehalten werden, dass nur an verhältnismäßig wenigen Gebäuden im Einflussbereich der A5 die Richtwerte nach Nr. 2.1 der Lärmschutz-Richtlinien-StV überschritten werden. Maßgeblich für die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen sind gemäß den Lärmschutz-Richtlinien-StV jedoch Berechnungsergebnisse, denen die Anwendung der Berechnungsmethodik der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Fassung 1990 (RLS-90) zugrunde liegt. Für eine isolierte Betrachtung der</p>	<p>In den Nachtstunden liegen die Lärmpegel an einer großen Zahl von Wohngebäuden in Hochdorf und Benzhausen im gesundheitskritischen Bereich >55 dB(A), an vielen Gebäuden mit Pegeln um 60 dB(A), in Benzhausen sogar bis 64 dB(A) und somit deutlich im gesundheitskritischen Bereich (jeweils gerechnet mit der aktuellen Berechnungsmethodik nach RLS-19).</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans, da die Autobahn GmbH in ihrem Verantwortungsbereich mit der strikten Orientierung an den Lärmschutz-Richtlinien-StV von 2007 andere Bewertungsmaßstäbe ansetzt als die aktuelle Rechtsprechung und der Kooperationserlass des Landes Baden-Württemberg.</p>

Lärmaktionsplan Stadt Freiburg 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 2. Phase

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			<p>Lärmsituation sind darüber hinaus ausschließlich die Emissionen der A5 maßgeblich. Daher sind für eine Beurteilung der A5 gesonderte Lärmberechnungen notwendig. Da die errechneten Beurteilungspegel unter Anwendung der Berechnungsmethodik der RLS-19 erfahrungsgemäß 2-3 dB(A) höher liegen als unter RLS-90, sind, wenn überhaupt, nur geringfügige Überschreitungen der Richtwerte nach Nr. 2.1 der Lärmschutz-Richtlinien-StV im Einflussbereich der A5 in Freiburg zu erwarten.</p>		
			<p>5. Ergänzend dazu wird die schalltechnische Wirksamkeit der angestrebten Geschwindigkeitsreduzierung im Bereich der Ortschaften Hochdorf und Benzhausen nicht beziffert. Nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV Nr. 2.3 ist dies erforderlich, um verkehrsrechtliche Maßnahmen anordnen zu können: "Durch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen soll der Beurteilungspegel unter den Richtwert abgesenkt, mindestens jedoch eine Pegelminderung um 3 dB(A) bewirkt werden. Bei der Berechnung der Wirkung einer Maßnahme nach den RLS-90 Abschnitt 4 ist die Differenz der nicht aufgerundeten Beurteilungspegel zwischen dem Zustand ohne Maßnahmen und dem Zustand mit Maßnahmen aufzurunden".</p>	<p>Die Einschätzung, dass Pegelminderungen unter 3 dB(A) nicht wahrgenommen werden und Verkehrsbeschränkungen deshalb nur zulässig sind, wenn sie eine Lärminderung von mind. 3 dB(A) erzielen, ist von der Lärmwirkungsforschung längst widerlegt und wird nur noch in den veralteten Lärmschutz-Richtlinien-StV vertreten.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans, da die Autobahn GmbH in ihrem Verantwortungsbereich mit der strikten Orientierung an den Lärmschutz-Richtlinien-StV von 2007 andere Bewertungsmaßstäbe ansetzt als die aktuelle Rechtsprechung und der Kooperationserlass des Landes Baden-Württemberg.</p>
			<p>6. In Anbetracht der fehlenden flächendeckenden Überschreitung der Richtwerte gem. Nr. 2.1 der Lärmschutz-Richtlinien StV in Abwägung mit der überregionalen Verkehrsbedeutung der A 5 und dem geringen Lärminderungspotential einer Geschwindigkeitsbegrenzung gegenüber der bisher gültigen Richtgeschwindigkeit kann die Maßnahme aus Lärmschutzgründen nicht in Betracht gezogen werden. Hierbei ist auch zu berücksichtigen, dass durch die geforderte Maßnahme absehbar nur sehr geringfügige und rein rechnerische Lärmreduzierungen im nicht hör- bzw. wahrnehmbaren Bereich erzielt werden können, da der Schwerverkehrsanteil von einer Geschwindigkeitsreduzierung ohnehin nicht betroffen wäre.</p>	<p>Eine flächendeckende Überschreitung der fachlich überholten Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV ist weder in diesen Richtlinien noch in der Rechtsprechung gefordert. Für die Aussage, dass nur ein geringes Lärminderungspotenzial einer Geschwindigkeitsbeschränkung besteht, bedürfte es zunächst einer Aussage, welche mögliche Höchstgeschwindigkeit hierfür zu Grunde gelegt wird. Dies gilt auch für die Aussage, Schwerverkehr sei von Geschwindigkeitsbeschränkungen nicht betroffen.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans, da die Autobahn GmbH in ihrem Verantwortungsbereich mit der strikten Orientierung an den Lärmschutz-Richtlinien-StV von 2007 andere Bewertungsmaßstäbe ansetzt als die aktuelle Rechtsprechung und der Kooperationserlass des Landes Baden-Württemberg.</p>
			<p>III. Lärmsanierung Unter den potenziellen Maßnahmen zur Reduzierung des Straßenverkehrslärms werden darüber hinaus der Einbau eines offeneren Asphalts und die Umsetzung von Lärmschutzwänden /-wällen zur Prüfung angeregt. Bezüglich der beabsichtigten Maßnahmen können wir Folgendes mitteilen:</p>		

Lärmaktionsplan Stadt Freiburg 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 2. Phase

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			<p>1. An bestehenden Straßen besteht die Möglichkeit, Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der sogenannten Lärmsanierung umzusetzen. Im Unterschied zur Lärmvorsorge besteht bei der Lärmsanierung kein Rechtsanspruch auf die Einhaltung bestimmter Immissionsrichtwerte oder die Umsetzung bestimmter Lärminderungsmaßnahmen. Es handelt sich um eine freiwillige Leistung des Straßenbaulastträgers auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen. Voraussetzung ist dabei u.a. die Überschreitung von bestimmten Auslösewerten, die nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19) zu berechnen sind. Für Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime sowie in Wohngebieten betragen diese 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht. In Kern-, Dorf- und Mischgebieten liegen diese um jeweils 2 dB(A) höher. Falls die Förderung passiver Lärmschutzmaßnahmen grundsätzlich in Betracht kommt, können Betroffene einen Antrag auf Prüfung der Voraussetzungen und ggfs. auf eine entsprechende Förderung an die Autobahn GmbH des Bundes stellen.</p>	<p>Entspricht im Grundsatz der Ausführung im LAP.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
			<p>2. Im Bereich der Stadt Freiburg (Ortschaften Hochdorf und Benzhausen) werden auf Grundlage der Ergebnisse der im Rahmen der Lärmaktionsplanung durchgeführten Lärmausbreitungsberechnungen nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19) die Auslösewerte der Lärmsanierung an den nächstgelegenen schützenswerten Gebäuden entlang der A 5 erreicht.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>
			<p>3. Der Lärmaktionsplan der Stadt Freiburg regt die Prüfung der Umsetzung von Lärmschutzwänden / -wällen an der A 5 an. Auf Grundlage der Berechnungsergebnisse sind keine großflächigen Überschreitungen der Auslösewerte zu erwarten, die eine Umsetzung im Rahmen der Lärmsanierung rechtfertigen würden. Aktive Schutzmaßnahmen, wie die Errichtung bzw. Erhöhung von Lärmschutzwänden/-wällen stehen aufgrund der erheblichen Mehrkosten absehbar außer Verhältnis zu der Anzahl der zu lösenden Schutzfälle durch eine passive Lärmsanierung. Ferner besteht in diesem Bereich eine Veränderungssperre aufgrund des laufenden Planfeststellungsverfahrens zur NBS Karlsruhe – Basel (DB), PFA 8.2.. Auf absehbare Zeit werden daher keine derartigen Maßnahmen seitens der Autobahn GmbH in diesem Abschnitt möglich sein.</p>	<p>Die Einschätzung der Autobahn GmbH wird nicht geteilt. Eine Verlängerung von Lärmschutzwand oder -wand nach Süden und nach Norden (einschließlich Einbeziehung der Tank- und Rastanlage Schauinsland) lässt flächenhaft eine wirksame Lärminderung für die Wohngebäude im Bereich der Bebauungspläne Höge I und Höge II sowie Fuchsloch, die 1960 bzw. 1972 und 1969, somit vor dem 01.04.1974, in Kraft getreten sind, erwarten. Nach Auffassung der Stadt Freiburg rechtfertigt dies auch den Aufwand eines Lärmschutzwalls. Eine Baumaßnahme auf der Westseite der</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans, da bauliche Maßnahmen zur Lärmsanierung eine freiwillige Leistung darstellen, auf die kein Rechtsanspruch besteht, Die Festsetzung einer solchen Maßnahme im LAP gegen das Votum des Straßenbaulastträgers ist deswegen nicht zulässig.</p>

Lärmaktionsplan Stadt Freiburg 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 2. Phase

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
				Autobahn müsste nicht zwingend mit dem Bau der Eisenbahn-Neubaustrecke (3.+4. Gleis) im Konflikt stehen.	
			<p>4. Die Autobahn GmbH des Bundes stellt in Aussicht, zu prüfen, ob der Einbau eines lärmtechnisch optimierten Asphalts aus SMA LA 8 (Splittmastixasphalt) bei zukünftigen Erhaltungsmaßnahmen in diesem Abschnitt möglich ist. Bei der Prüfung spielen neben der Lärmbelastung auch wirtschaftliche und straßenbautechnische Faktoren eine Rolle. Auf stark befahrenen Autobahnen kommt im Rahmen der Lärmsanierung der Einbau eines offenporigen Asphalts (OPA) grundsätzlich nicht in Betracht, da dieser im Vergleich mit anderen Straßendeckschichten deutlich häufigere erneuert werden muss und erhebliche bautechnische Nachteile hat.</p>	<p>Die in Aussicht gestellte Prüfung, ob der Einbau eines lärmtechnisch optimierten Asphalts SMA LA 8 möglich ist, wird begrüßt. Da während des Baus der Neubaustrecke der Rheintalbahn (3.+4. Gleis) nach Angaben der Autobahn GmbH (s. o.) keine parallelen Baumaßnahmen an der Autobahn vorgesehen sind, wird der Einbau eines lärmtechnisch optimierten Asphalts aber erst nach Beendigung der Baumaßnahmen an der Neubaustrecke der Bahn eine Lärminderung bewirken können. von der Autobahn GmbH umgesetzt werden. Die Stadt Freiburg sieht deshalb weiterhin die Notwendigkeit kurzfristig wirksamer Lärminderungsmaßnahmen.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans, da eine Umsetzung während der Laufzeit dieses LAP seitens der Autobahn GmbH nicht vorgesehen ist.</p>
			<p>5. Im Rahmen der Lärmsanierung an bestehenden Bundesautobahnen stellt die Autobahn GmbH des Bundes Mittel für passive Schallschutzmaßnahmen an Gebäuden bereit. So können bei Vorliegen der entsprechenden Voraussetzungen bis zu 75 % der Aufwendungen für bauliche Verbesserungen des Schallschutzes an betroffenen Gebäuden und Räumen, z.B. Lärmschutzfenster, Schalldämmlüfter in Schlafräumen oder Schalldämmung von Rollladenkästen erstattet werden. Maßgebend für die Gewährung der Zuschüsse ist unter anderem die Überschreitung der gesetzlich festgelegten Auslösewerte der Lärmsanierung am Tag und/oder in der Nacht durch die bestehende und autobahnbedingte Lärmbelastung. Eine weitere Voraussetzung ist, dass das entsprechende Gebäude vor dem 01.04.1974 errichtet wurde oder im Geltungsbereich eines Bebauungsplans liegt, der vor diesem Zeitpunkt rechtskräftig wurde. Weitere Voraussetzungen sind in den „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in er Baulast des Bundes“ definiert. Die Prüfung, ob und welche Schallschutzmaßnahmen bezuschusst werden können, erfolgt einzelfallbezogen im</p>	<p>Der Hinweis zur Förderung passiver Schallschutzmaßnahmen durch Die Autobahn GmbH des Bundes wird in den Lärmaktionsplan aufgenommen.</p>	<p>Ergänzung des Lärmaktionsplans.</p>

Lärmaktionsplan Stadt Freiburg 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 2. Phase

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme	
			<p>Rahmen einer individuellen Objektbeurteilung. Hierzu benötigt die Autobahn GmbH des Bundes einen Antrag der betroffenen Eigentümerinnen und Eigentümer. Sind die Auslöswerte überschritten, erfolgt eine Aufnahme der betroffenen Nutzungseinheiten nach den Vorgaben der 24. BImSchV. Hierbei wird überprüft, ob und welche passiven Maßnahmen erforderlich sind, um den angestrebten Innenraumpegel zu gewährleisten.</p> <p>IV. Fazit Uns ist bewusst, dass die Stadt Freiburg - wie zahlreiche Kommunen in Baden-Württemberg - aufgrund der Nähe zur A 5 von Lärm betroffen ist. Die Autobahn GmbH des Bundes ist daher sehr daran interessiert, innerhalb des geltenden rechtlichen Rahmens eine zweckmäßige und insbesondere die für die Lärmbetroffenen bestmögliche Lösung zu finden. Punktuelle Überschreitungen an Einzelgebäuden können durch passive Schutzmaßnahmen ausgeglichen werden. Im Zuge zukünftiger Erhaltungsmaßnahmen wird standardmäßig der Einbau eines akustisch wirksameren Belages geprüft, um eine potenzielle Verbesserung der Lärmsituation zu erwirken.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>	
12	IHK Südlicher Oberrhein	04.06.2025	Postfach 534 79005 Freiburg	<p>Von Seiten der IHK Südlicher Oberrhein möchten wir Folgendes äußern:</p> <p>Die Stadt Freiburg möchte ihren Lärmaktionsplan (LAP) aus 2015 fortschreiben und hat hierzu einen aktuellen Entwurf vorgelegt. Freiburg als attraktives Oberzentrum der Region mit wichtiger überregionaler Ost-West-Verkehrsachse in und vom Schwarzwald mitten durch die Stadt ist, wie im Entwurf nachvollziehbar dargelegt, stark von Straßen- wie auch Schienenlärm belastet. Wir beschränken uns im Folgenden auf Anmerkungen zum Straßenverkehr.</p> <p>Aufgrund zwischenzeitlicher rechtlicher Änderungen inklusive neuer Rechtsprechung ist für Städte und Gemeinden die Möglichkeit, verkehrsbeschränkende Maßnahmen festzulegen, deutlich einfacher geworden. Geschwindigkeitsbeschränkungen sind zudem i. a. R. die die am schnellsten umsetzbaren, aber v. a. auch die kostengünstigsten Lärminderungsmaßnahmen.</p> <p>Aus Stadtsicht ist es daher zunächst verständlich, dass im Unterschied zum bisherigen LAP der Schwerpunkt nun auf straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen zur Lärminderung in Form von zusätzlichen, d. h. weitergehenden Geschwindigkeitsbeschränkungen gelegt werden soll.</p> <p>Aus IHK-Sicht problematisch ist jedoch, dass mit solchen Maßnahmen in den Straßenverkehr, privat wie gewerblich unmittelbar</p>	<p>Es handelt sich um eine pauschale Aussage, die empirisch nicht nachgewiesen ist. Es ist nicht ersichtlich, weshalb Lärm- und Luftschadstoffbelastungen im Umland zunehmen sollen, wenn im Stadtgebiet Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen umgesetzt werden.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>

Lärmaktionsplan Stadt Freiburg 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 2. Phase

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			eingegriffen, d.h. dieser maßgeblich eingeschränkt wird. Zudem werden mit der Lärmstrategie der Stadt u.E. das Verlärmungsproblem aber auch die (Luftschadstoff-)Emissionen (wieder) in die Fläche getragen; die Luftreinhaltethematik bzw. -problematik wird im vorliegenden Entwurf jedoch weder erwähnt noch aufgegriffen.		
			Am vorliegenden Entwurf grundsätzlich zu kritisieren ist u.E., dass hier weder dargelegt wird, wie viele Personen (in Wohnbebauung) bei den einzelnen Straßenabschnitten überhaupt betroffen sind, noch welche Wirkung die einzelnen Maßnahmen dann auf die Zahl der betroffenen Personen haben werden (s. bspw. Ziffer 13 des Entwurfs und aa) unten). Insofern kann bislang auch keine abschließende Bewertung der einzelnen Maßnahmen erfolgen.	Die Anzahl der betroffenen Personen und die Wirkungseinschätzung wird ergänzt.	Ergänzung des Lärmaktionsplans.
			<p>I. Reflektion derzeit geltender LAP: Grundsätzlich begrüßt wird, dass in Ziffer 8. eine Reflektion der bisher festgelegten Maßnahmen in Bezug auf deren Umsetzung erfolgt. Es fällt jedoch auf, dass viele Maßnahmen bislang nicht umgesetzt wurden (wie beispielhaft eine Erhöhung vorhandener Lärmschutzwände, der gezielte Einsatz des Schallschutzfensterprogramms für Wohngebäude, ein großräumiges Lkw-Lenkungskonzept). Eine Begründung hierzu fehlt. Auch auf die Wirkung der umgesetzten Maßnahmen auf die von Lärm betroffenen Menschen wird nicht eingegangen.</p>	<p>Bauliche Maßnahmen zum aktiven oder passiven Schallschutz (Erhöhung von Lärmschutzwänden, Förderung von Schallschutzfenstern) hätten finanzielle und personelle Ressourcen zur Umsetzung erfordert, die nicht zur Verfügung standen. Ein Lkw-Lenkungskonzept wurde verwaltungsintern geprüft. Auf Grund der Lage der großen Freiburger Gewerbe- und Industriegebiete in Randlagen der Kernstadt mit günstiger Anbindung an die Autobahn A 5 gibt es in Freiburg nur sehr punktuell Belastungen von Wohngebieten durch quartiersfremden Lkw-Verkehr oder durch Ausweichen von den Hauptverkehrsstraßen. Aufwand und Nutzen eines Lkw-Lenkungskonzeptes stünden deshalb nicht in angemessenem Verhältnis. Zudem stellt sich bei Lkw-Fahrverboten für bestimmte Strecken, von denen der Anliegerverkehr stets ausgenommen werden muss, immer auch das Problem der Überwachung, was den Nutzen entsprechender Regelungen stark einschränkt. Eine Evaluierung der umgesetzten Maßnahmen aus dem letzten Lärmaktionsplan wird in diesem</p>	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lärmaktionsplan Stadt Freiburg 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 2. Phase

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
				Lärmaktionsplan nicht vorgenommen, weil sich die Berechnungsverfahren der Lärmkartierung so grundlegend geändert haben, dass ein seriöser Vergleich der Zahlen von Lärmbetroffenen zwischen der aktuellen und der vorherigen Lärmkartierung nicht möglich ist. Der Nutzen aufwändiger Zusatzberechnungen zur nachträglichen Bewertung der umgesetzten Maßnahmen wäre zudem gering gewesen, da die Wirkung z. B. einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 auf 30 km/h bekannt ist und nicht für jede Straßen separat berechnet werden muss. Auch aus diesem Grund wurde von einer Evaluierung abgesehen.	
			<p>II. Entwurf Fortschreibung <u>a) Vorgesehene zusätzliche Geschwindigkeitsbeschränkungen</u> Wie oben bereits angesprochen liegt der Schwerpunkt der geplanten Maßnahmen auf weiteren Geschwindigkeitsbeschränkungen. Im Entwurf werden 28 lärmbelastete Straßenzüge im Einzelnen behandelt. Ohne Bewertung der jeweiligen Maßnahmenwirkung auf die Zahl besonders betroffener und betroffener Menschen und Gebäude ist u.E. der Entwurf allerdings unvollständig! Die analysierten Straßenzüge können grob in die unmittelbar innerstädtischen Straßenabschnitte (s. aa)) sowie die Abschnitte auf der B31/ B31a West und die Abschnitte auf anderen großen Ausfallstraßen und dem „Außenring“ (s. ab)) eingeteilt werden.</p>	Die Anzahl der betroffenen Personen wird nachgetragen	Ergänzung des Lärmaktionsplans.
			<p>aa) Mit den vorgesehenen innerstädtischen Geschwindigkeitsbeschränkungen auf größeren Straßen mit wichtigen Verbindungs- und Verteilerfunktionen wird die Kernstadt immer mehr zur flächigen Tempo 30-Zone ganztägig. Hinzu kommt, dass wie dargelegt, auch künftig der Verkehr weiter steigen wird. Damit bestehen immer weniger Hemmnisse des Einzelnen, sich je nach Verkehrslage auf den Hauptverkehrsachsen einen vermeintlich oder tatsächlich schnelleren Weg durch beliebige Wohngebiete oder ruhigere Geschäftsstraßen zu suchen und damit nun deren Lärm- und Abgasbelastungen maßgeblich zu erhöhen und gleichzeitig die Verkehrssicherheit in diesen Gebieten zu reduzieren.</p>	Die Funktion als übergeordnete Verkehrsachse bleibt durch die Maßnahme erhalten, da der Ausbauzustand, der Verlauf der Hauptverkehrsstraßen durch das Stadtgebiet und die Bevorrechtigung (Vorfahrtregelungen) weiterhin eine Bündelung des Verkehrs begünstigen und die Wohngebiete nahezu flächendeckend durch Tempo 30-Zonen mit ihren weitergehenden	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.


Lärmaktionsplan Stadt Freiburg 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 2. Phase

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme	
				<p>straßenverkehrsrechtlichen Regeln geschützt sind.</p> <p>Zudem ist es u.E. nur wenig aussagefähig, die Fahrzeitverluste auf die i.d.R. meist kurzen neuen Straßenabschnitte zu beschränken. Die Verluste hängen von den gewählten (Gesamt-)Fahrrou-ten ab und könnten so bspw. auch beim ÖPNV mit festen Routen eine wesentliche Rolle spielen.</p>	<p>Auf Grund der Vielzahl von Belastungsachsen, für die eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h vorgesehen ist, wird es tatsächlich einige Fahrbeziehungen geben, bei denen über längere Strecken maximal 30 km/h gefahren werden darf. Allerdings gibt es zu vielen dieser Routen leistungsfähige Alternativen mit höherer zulässiger Geschwindigkeit (B 31 a, B 3 / B 31 westlich der Neuenburger Straße, B 31-Ost (Schützenallee-/Kappler Tunnel), Westrandstraße, Isfahanallee, Zinkmattenstraße, Madisonallee, Hermann-Mitsch-Straße), so dass das Zurücklegen langer Strecken mit maximal 30 km/h in vielen Fällen vermieden werden kann.</p> <p>In der Abwägung der Interessen der Verkehrsteilnehmenden an einer Fahrt mit höherer Geschwindigkeit als 30 km/h und dem gebotenen Gesundheitsschutz der betroffenen Bewohner*innen kommt die Stadt Freiburg zu dem Ergebnis, den Gesundheitsschutz in den betreffenden Fällen als vorrangig einzustufen.</p>	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<p>Weiterhin würde damit ein noch stärkerer Flickenteppich von stetig wechselnden zulässigen Fahrgeschwindigkeiten induziert, was zumindest Schilderfirmen und die Stadtkasse freuen dürfte. Soweit ersichtlich, sind die Anschlüsse an die vorangehenden und nachfolgenden Straßenabschnitte und deren zulässige Geschwindigkeiten wohl nicht im Einzelnen betrachtet worden?</p>	<p>Mit den vorgesehenen Maßnahmen gehen einige Straßenabschnitte, auf denen bislang zeitlich befristete Sonderregelungen im Umfeld von Schulen, Kindergärten usw. galten, in größere zusammenhängende Geschwindigkeitsbeschränkungen ohne zeitliche Einschränkung auf, so dass der heutige „Flickenteppich“-Effekt reduziert wird.</p> <p>Die Anschlüsse an benachbarte streckenbezogene bestehende</p>	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.	

Lärmaktionsplan Stadt Freiburg 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 2. Phase

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
				Anordnungen wurden weitestgehend beachtet. Dabei ist jedoch zu beachten, dass für die fachliche Einzelfallprüfung innerhalb des Lärmaktionsplans auch nur die Lärmpegel maßgeblich sein können. Ergänzungen auf der Grundlage anderer verkehrsrechtlicher Tatbestände (z. B. im Umfeld von Schulen, Kindertagesstätten, Spielplätzen, an stark frequentierten Schulwegen) usw.) kann nur die Straßenverkehrsbehörde im Zuge der formalen Anordnung vornehmen. In der Gesamtheit dieser und der im Lärmaktionsplan festgelegten Regelungen wird insgesamt eine Vereinheitlichung ermöglicht, so dass einem Flickenteppich kleinteilig unterschiedlicher Regelungen entgegen gewirkt werden kann.	
			Bei den Einzelprüfungen fehlt u.E. eine Analyse, wer an den Straßenzügen eigentlich genau geschützt werden soll und muss! Wie viele Menschen sind hier wie hoch betroffen? Wie ist die jeweilige Gebietscharakteristik und Einstufung in Baugebiete?	Wie im Lärmaktionsplan dargestellt, handelt es sich ausschließlich um Gebäude mit empfindlichen Nutzungen. Die Anzahl der betroffenen Personen und die Einschätzung der Maßnahmenwirkung wird nachgetragen.	Ergänzung des Lärmaktionsplans.
			Wohl auch nicht berücksichtigt worden ist, wo bereits Schallschutzbebauung vorhanden ist wie bspw. im Abschnitt „B3 Schnewlinstraße (...)“ bei den westlich der B3 gelegenen Pflegeeinrichtungen? U.a. deshalb sollte hier die Verhältnismäßigkeit der Maßnahme nochmals geprüft werden.	Die Pflegeeinrichtung ist unabhängig vom Lärmschutz nach StVO eine schützenswerte Nutzung und ist Teil der Anordnungsbegründung für Tempo 30. Die transparenten Lärmschutzwände schützen zwar zwei Innenhöfe, nicht jedoch die Gesamtbebauung. Zudem ist die ostseitige Bebauung der Schnewlinstraße nördlich von IHK und „Crash“ wesentlich von Wohnnutzung geprägt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Vermisst wird die Prüfung der Möglichkeit, statt Tempo 30 auch das mildere Mittel Tempo 40 für die wichtigeren Straßen inklusive Vorrangschaltungen bzw. entsprechender Verkehrssteuerung in Erwägung zu ziehen. Wir sehen mit Tempo 40 bzw. einem	Für eine typische innerstädtische Hauptverkehrsstraße mit einer DTV von 10.000 Kfz und einem Schwerverkehrsanteil von 6 % ergibt sich bei	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.


Lärmaktionsplan Stadt Freiburg 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 2. Phase

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			<p>Kombimodell T30/T40 folgende Vorteile: eine für alle erkennbare Möglichkeit der Priorisierung von Hauptverkehrsstraßen (eine adäquate Verkehrssteuerung vorausgesetzt), bei T40 aber auch weniger Schaltvorgänge, weniger Fahren in tiefen Gängen, somit ggf. ein Plus für Luftreinhaltung, Spritverbrauch/ CO2 und sogar Lärm? Gute Beispiele für funktionierende Tempo 40-Zonen auf wichtigen Hauptverkehrsstraßen finden sich u.a. im angrenzenden Hexental. Hier könnten doch deren Tempo 40-Zonen für die Merzhauser Straße (wichtige L122, Schallschutzbebauung/ Geschäftslagen, einzige leistungsfähige Verbindung durchs Hexental) und die Wiesentalstraße (v.a. Gewerbelagen, wichtige Querverbindung zur B3/A5) „verlängert“ werden. In Wiesbaden wurde 2024 ein solches Kombimodell (von Tempo 50 auf Tempo 30 und Tempo 40) für die Innenstadt eingeführt, s. https://www.hessenschau.de/wirtschaft/tempo-30-und-tempo-40-wiesbaden-beruhigt-autoverkehr-in-der-innenstadt--v3,tempo-zonen-wiesbaden-100.html und beigefügte Karte</p>  <p>Tempo 30 gilt auf den hellblau eingezeichneten Straßen, Tempo 40 auf den dunkelblau markierten Straßen. Bild © hr/OpenStreetMap-Mitwirkende</p> <p>ab) Auch auf der B31a westlich der Kronenbrücke – wichtigste Verbindung zwischen A5 und Schwarzwald – sollen in beiden Richtungen abgestuft diverse zusätzliche</p>	<p>einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h eine Abnahme der Schalleistung um 2,4 dB(A), bei 40 km/h lediglich um 1,5 dB(A). Vor dem Hintergrund des Gesundheitsschutzes ist es bei Straßen im gesundheitskritischen (>65/55 dB(A)) oder sogar im gesundheitsgefährdenden Bereich (>70/60 dB(A)) erforderlich, die verfügbaren Minderungsoptionen möglichst vollständig auszuschöpfen.</p> <p>Es ist vielfach nachgewiesen, dass sich T 30 nicht negativ auf die Luftschadstoffe auswirkt. In der Regel ist die Wirkung neutral, in speziellen Einzelfällen können sich die Schadstoffe geringfügig erhöhen oder auch abnehmen.</p> <p>Die Anzahl der betroffenen Personen wird nachgetragen.</p>	<p>Ergänzung des Lärmaktionsplans.</p>

Lärmaktionsplan Stadt Freiburg 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 2. Phase

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			Geschwindigkeitsreduzierungen eingeführt werden. Die Höhe der Reduktionen erscheint dabei zunächst recht willkürlich, da auch hier weder dargelegt wird, wie viele Menschen vorher, noch nach Einführung der Maßnahme dann noch vom Verkehrslärm besonders betroffen oder betroffen sind.	Bei der abgestuften Geschwindigkeitsreduzierung geht es im Wesentlichen darum, starke Beschleunigungs- und Verzögerungsvorgänge zwischen einer T 30-Reglung und 100 km/h in Richtung A 5 zu vermeiden. An welchen Stellen die Geschwindigkeit sich ändert, ergibt sich aus den Standorten der vorhandenen Wechsel-Verkehrszeichen-Anlagen, die für die Neufestlegung der Höchstgeschwindigkeiten nicht aufwändig versetzt werden sollen.	
			Hinsichtlich der geplanten Tempolimits an den äußeren betroffenen Straßenabschnitten am Dietenbachpark und den Kleingärten wird angeregt, aufgrund der fehlenden Wohnbebauung bzw. grundsätzlich fehlenden Hochbauten auf andere Schallschutzmaßnahmen zurückzugreifen, wie bspw. eine wirksame Eingrünung entlang der B31a ggf. kombiniert mit (niedrigen) Lärmschutzwänden (ebenfalls über das LGVFG förderfähig), so dass die „ersten“ Tempolimits stadtnäher beginnen könnten.	Siehe Ausführungen zuvor.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Für Straßenabschnitte, in denen sich die B31a gegenüber der Wohnbebauung in Tieflage befindet, wird angeregt, zunächst über Messungen die tatsächlichen Belastungswerte der betroffenen Bevölkerung zu eruieren, falls noch nicht geschehen.	Gemäß 16. BImSchV sind die Beurteilungspegel zu berechnen. Die Schallausbreitung wird auf der Grundlage eines dreidimensionalen digitalen Geländemodells berechnet. Ob sich die Lärmquelle, also hier die Straße, in Tieflage befindet, ist in den Berechnungen berücksichtigt.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Auf der Nordseite der B31a, Höhe Geschosswohnungsbau, könnte zudem die Eingrünung lückenlos, wesentlich dichter und höher „aufgebaut“ werden.	Eine Begrünung hat in der hier möglichen Dimension keine lärmmindernde Wirkung. Sie hat lediglich eine psychologische Wirkung und kann zu einer Verringerung der gefühlten Belästigung durch Lärm beitragen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lärmaktionsplan Stadt Freiburg 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 2. Phase

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			<p>Geprüft werden könnte auch, ob auf die „Trogbauwerke“ ggf. (niedrige) Lärmschutzwände aufgesetzt werden könnten.</p>  <p>Tieflage B31a nahe der verdichteten Wohnbebauung</p>	<p>Derartige bauliche Maßnahmen sind mit hohen Investitions- und Folgekosten verbunden.</p> <p>Die vorhandenen Trogbauwerke haben bereits eine schallabschirmende Wirkung. Problematischer sind im Umfeld die Bereiche westlich der Ochsenbrücke und östlich der Schnewlinbrücke (Freiau), in denen sich der Hauptverkehr der B 31a nicht in Tieflage (Trog) befindet, so dass sich der Schall ohne die Abschirmung durch Trogwände ungehindert Richtung Wohnbebauung ausbreiten kann.</p>	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<p>Anregung: Da es mühsam ist, die genannten Belastungsachsen(abschnitte) zu finden und jeweils räumlich zu verorten, wird empfohlen, diese im gesamten Dokument durchnummerieren und eine entsprechende Karte beizufügen sowie diese auch in den beigefügten Kartenausschnitten der „Steckbriefe“ bspw. farbig zu kennzeichnen.</p>	Die Umsetzung des Hinweises wurde getestet. Es ist schwierig, die eindeutige Zuordnung Belastungsachse/Zahl vorzunehmen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<p><u>b) Lärmindernde Fahrbahndecken (s. 9.4.3 des Entwurfes)</u> Dort wird Folgendes dargelegt: „Wenn unter den jeweiligen Rahmenbedingungen ein lärmindernder Deckschichttyp zur Anwendung kommen kann, kann hierdurch die bei einer Fahrbahnerneuerung ohnehin eintretende Lärminderung in ihrer Wirkung spürbar verstärkt werden (s. Tab. 9.30). Die Mehrkosten sind gering, insbesondere dann, wenn neben der Deckschicht auch die Binderschicht ausgetauscht wird. Im Fall von notwendigen Straßenerneuerungsmaßnahmen wird deshalb grundsätzlich geprüft, ob nach den Anforderungen des Einzelfalls und dem jeweiligen Stand der Technik eine lärmindernde Asphaltbauweise eingesetzt werden kann; dies gilt im besonderen Maß für die Lärmbelastungsachsen. Dies wird begrüßt. Das Landesministerium für Verkehr hält über das LGVFG hierfür zudem Fördermittel bereit.“</p>	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<p><u>c) Schutz „ruhiger Gebiete“ (s. 5.5. sowie 9.5 des Entwurfes)</u> Nach Ziffer 5.5 hat die Stadt - unverändert aus dem geltenden LAP - ruhige Gebiete in fünf Kategorien eingeteilt und für das Stadtgebiet identifiziert. Welche Konsequenz dies (in Zukunft)</p>	Wie im Lärmaktionsplan ausgeführt, sind ruhige Gebiete vor zusätzlichem Lärm zu schützen und deshalb beispielsweise bei der Schaffung von Baurecht ein Abwägungsbelang.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lärmaktionsplan Stadt Freiburg 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 2. Phase

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme	
			<p>haben soll/ hat, bleibt u.E. im aktuellen Entwurf offen. Wo findet dies Eingang bzw. wo wird diese Eigenschaft berücksichtigt?</p> <p>Zudem ist u.E. der Satz „Durch die allgemeine Verkehrszunahme entsteht kein Erfordernis für zusätzlichen Lärmschutz in ruhigen Gebieten.“ (s. 9.5) erläuterungsbedürftig.</p>	<p>Würde in der Umgebung eines ausgewiesenen „ruhigen Gebietes“ eine Verkehrsstrasse geplant, wäre der Status „ruhiges Gebiet“ in der Abwägung zu berücksichtigen. Wenn hingegen auf einer bereits bestehenden Verkehrsstrasse der Verkehr zunimmt, entsteht aus dem Status „ruhiges Gebiet“ kein Anspruch, dieser Verkehrszunahme entgegenzuwirken.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>	
13	Regierungspräsidium Freiburg Abteilung 4	04.06.2025	79083 Freiburg	<p>Neben dem Stadttourismus ist auch der naturbezogene Tourismus (inkl. Naherholung) für die Stadt Freiburg ein wesentliches Gut und eine wichtige Einnahmequelle für ihre Betriebe. U.a. ein (ggf. abgestufter) Eingang in die Bauleitplanung könnte daher sinnvoll sein.</p> <p>1 Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen Zu Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen innerhalb des Bereichs zwischen den Ortstafeln ist der Zustimmungsvorbehalt der höheren Straßenverkehrsbehörde mit dem aktuellen Kooperationserlass Lärmaktionsplanung entfallen. Wir geben in diesem Zusammenhang seitens Referat 46 (Verkehr) keine Stellungnahme zu diesen vorliegenden straßenverkehrrechtlichen Maßnahmen ab.</p> <p>Soweit der Entwurf des Lärmaktionsplans Geschwindigkeitsbeschränkungen außerorts vorsieht, sind uns – nach Lärmaktionsplan-Beschluss und vor Anordnung – die beabsichtigten Anordnungen von der unteren Straßenverkehrsbehörde (Stadtkreis Freiburg) zur Zustimmung vorzulegen. Zu den straßenverkehrrechtlichen Maßnahmen außerorts (Geschwindigkeitsbeschränkungen 60 km/h tags und nachts auf der Isfahanallee zwischen Bahnüberführung Güterbahnstrecke und Brücke über die Tullastrasse sowie abgestufte Geschwindigkeitsbeschränkungen auf der B 31a) sehen wir soweit keine Einwände und schließen uns dem Abwägungsergebnis im Lärmaktionsplanentwurf an, vorbehaltlich abschließender Prüfung nach Vorliegen aller Stellungnahmen zum Entwurf, dem Lärmaktionsplanbeschluss und der durch die untere Straßenverkehrsbehörde zur Zustimmung vorzulegenden Anordnungen.</p> <p>2 Maßnahme Fahrbahnsanierung mit lärminderndem Asphalt</p>	<p>Siehe Ausführungen oben.</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Zur Kenntnis genommen. Die entsprechende Zustimmung wird von der Stadt Freiburg eingeholt.</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Keine Änderung des Lärmaktionsplans.</p>

Lärmaktionsplan Stadt Freiburg 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 2. Phase

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme												
			<p>Für den Bereich der Lärmsanierung wurde seit dem 01.03.2021 das Berechnungsverfahren der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19) verbindlich eingeführt. Damit werden auch die in der RLS-19 genannten Straßendeckschichten mit den entsprechenden Korrekturwerten verbindlich. Welcher Straßendeckschichttyp bei einer anstehenden Erhaltungs- oder Ausbaumaßnahme auf dem jeweiligen Streckenabschnitt eingesetzt werden kann, muss zu gegebener Zeit im Einzelfall geprüft werden. Im derzeitigen Erhaltungsmanagement, das für die kommenden Jahre gilt, sind für die dargestellten Belastungsachsen, die gleichzeitig in der Baulast des Landes oder Bundes liegen keine Fahrbahndeckenerneuerungen (FDE) vorgesehen. Anhand der Zustandserfassung werden die FDE-Maßnahmen entsprechend dem Erhaltungszustand und den zur Verfügung stehenden Ressourcen fortlaufend saniert.</p>														
			<p>3 Passive Lärmschutzmaßnahmen an lärmbelasteten Gebäuden</p> <p>Die Umsetzung von im Lärmaktionsplan vorgeschlagenen Maßnahmen erfolgt nach Fachrecht und den für die jeweiligen Verkehrsträger maßgebenden Vorschriften. An Bundesfern- und Landesstraßen können an lärmbelasteten Gebäuden im Rahmen einer Lärmsanierung und der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel passive Lärmschutzmaßnahmen zu Lasten des Bundes oder des Landes als Straßenbaulasträger realisiert werden. Voraussetzung hierfür ist die Überschreitung von Auslösewerten, die in der Verkehrslärmschutzrichtlinie 1997 (VLärmSchR 97) festgelegt und inzwischen auf folgende Werte abgesenkt wurden:</p> <table border="1" data-bbox="808 1058 1355 1203"> <caption>Tabelle 1: Auslösewerte Lärmsanierung</caption> <thead> <tr> <th></th> <th>tags [dB(A)]</th> <th>nachts [dB(A)]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>reines und allgemeines Wohngebiet</td> <td>64</td> <td>54</td> </tr> <tr> <td>Misch-, Dorf- und Kerngebiet</td> <td>66</td> <td>56</td> </tr> <tr> <td>Gewerbegebiet</td> <td>72</td> <td>62</td> </tr> </tbody> </table> <p>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 Straßenbaulasträgers.</p> <p>Nähere Informationen hierzu finden sich unter https://rp.baden-wuerttemberg.de/themen/verkehr/laerm/.</p>		tags [dB(A)]	nachts [dB(A)]	reines und allgemeines Wohngebiet	64	54	Misch-, Dorf- und Kerngebiet	66	56	Gewerbegebiet	72	62	<p>Der Hinweis zur Lärmsanierung wird in den LAP aufgenommen.</p>	<p>Ergänzung des Lärmaktionsplans.</p>
	tags [dB(A)]	nachts [dB(A)]															
reines und allgemeines Wohngebiet	64	54															
Misch-, Dorf- und Kerngebiet	66	56															
Gewerbegebiet	72	62															



Anhang III

Begriffsbestimmungen nach Artikel 3 EU-Umgebungslärmrichtlinie

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

- a) **"Umgebungslärm"** unerwünschte oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten gemäß Anhang I der Richtlinie 96/61/EG des Rates vom 24. September 1996 über die integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung ausgeht;
- b) **"gesundheitsschädliche Auswirkungen"** negative Auswirkungen auf die Gesundheit des Menschen;
- c) **"Belästigung"** den Grad der Lärmbelästigung in der Umgebung, der mit Hilfe von Feldstudien festgestellt wird;
- d) **"Lärmindex"** eine physikalische Größe für die Beschreibung des Umgebungslärms, der mit gesundheitsschädlichen Auswirkungen in Verbindung steht;
- e) **"Bewertung"** jede Methode zur Berechnung, Vorhersage, Einschätzung oder Messung des Wertes des Lärmindex oder der damit verbundenen gesundheitsschädlichen Auswirkungen;
- f) **"L_{den}"** (Tag-Abend-Nacht-Lärmindex) den Lärmindex für die allgemeine Belästigung, der in Anhang I näher erläutert ist;
- g) **"L_{day}"** (TaglärmindeX) den Lärmindex für die Belästigung während des Tages, der in Anhang I näher erläutert ist;
- h) **"L_{evening}"** (AbendlärmindeX) den Lärmindex für die Belästigung am Abend, der in Anhang I näher erläutert ist;
- i) **"L_{night}"** (NachtlärmindeX) den Lärmindex für Schlafstörungen, der in Anhang I näher erläutert ist;
- j) **"Dosis-Wirkung-Relation"** den Zusammenhang zwischen dem Wert eines Lärmindex und einer gesundheitsschädlichen Auswirkung;
- k) **"Ballungsraum"** einen durch den Mitgliedstaat festgelegten Teil seines Gebiets mit einer Einwohnerzahl von über 100.000 und einer solchen Bevölkerungsdichte, dass der Mitgliedstaat den Teil als Gebiet mit städtischem Charakter betrachtet;
- l) **"ruhiges Gebiet in einem Ballungsraum"** ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, in dem beispielsweise der L_{den}-Index oder ein anderer geeigneter Lärmindex für sämtliche Schallquellen einen bestimmten, von dem Mitgliedstaat festgelegten Wert nicht übersteigt;
- m) **"ruhiges Gebiet auf dem Land"** ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, das keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt ist;



- n) **"Hauptverkehrsstraße"** eine vom Mitgliedstaat angegebene regionale, nationale oder grenzüberschreitende Straße mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr;
- o) **"Haupteisenbahnstrecke"** eine vom Mitgliedstaat angegebene Eisenbahnstrecke mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr;
- p) **"Großflughafen"** einen vom Mitgliedstaat angegebenen Verkehrsflughafen mit einem Verkehrsaufkommen von über 50.000 Bewegungen pro Jahr (wobei mit "Bewegung" der Start oder die Landung bezeichnet wird); hiervon sind ausschließlich der Ausbildung dienende Bewegungen mit Leichtflugzeugen ausgenommen;
- q) **"Ausarbeitung von Lärmkarten"** die Darstellung von Informationen über die aktuelle oder voraussichtliche Lärmsituation anhand eines Lärmindex mit Beschreibung der Überschreitung der relevanten geltenden Grenzwerte, der Anzahl der betroffenen Personen in einem bestimmten Gebiet und der Anzahl der Wohnungen, die in einem bestimmten Gebiet bestimmten Werten eines Lärmindex ausgesetzt sind;
- r) **"strategische Lärmkarte"** eine Karte zur Gesamtbewertung der auf verschiedene Lärmquellen zurückzuführenden Lärmbelastung in einem bestimmten Gebiet oder für die Gesamtprognosen für ein solches Gebiet;
- s) **"Grenzwert"** einen von dem Mitgliedstaat festgelegten Wert für L_{den} oder L_{night} und gegebenenfalls L_{day} oder $L_{evening}$, bei dessen Überschreitung die zuständigen Behörden Lärmschutzmaßnahmen in Erwägung ziehen oder einführen. Grenzwerte können je nach Lärmquellen (Straßenverkehrs-, Eisenbahn-, Flug-, Industrie- und Gewerbelärm usw.), Umgebung, unterschiedlicher Lärmempfindlichkeit der Bevölkerungsgruppen sowie nach den bisherigen Gegebenheiten und neuen Gegebenheiten (Änderungen der Situation hinsichtlich der Lärmquelle oder der Nutzung der Umgebung) unterschiedlich sein;
- t) **"Aktionsplan"** einen Plan zur Regelung von Lärmproblemen und von Lärmauswirkungen, erforderlichenfalls einschließlich der Lärminderung;
- u) **"akustische Planung"** den vorbeugenden Lärmschutz durch geplante Maßnahmen wie Raumordnung, Systemtechnik für die Verkehrssteuerung, Verkehrsplanung, Lärmschutz durch Schalldämpfungsmaßnahmen und Schallschutz an den Lärmquellen;
- v) **"Öffentlichkeit"** eine oder mehrere natürliche oder juristische Personen sowie gemäß den nationalen Rechtsvorschriften oder Gepflogenheiten die Vereinigungen, Organisationen oder Gruppen dieser Personen.

Die vollständige EU-Umgebungslärmrichtlinie kann im Internet unter anderem unter

www.umweltbundesamt.de/laermprobleme/publikationen/200249EG.pdf

eingesehen werden.