

# FICHTNER

WATER & TRANSPORTATION



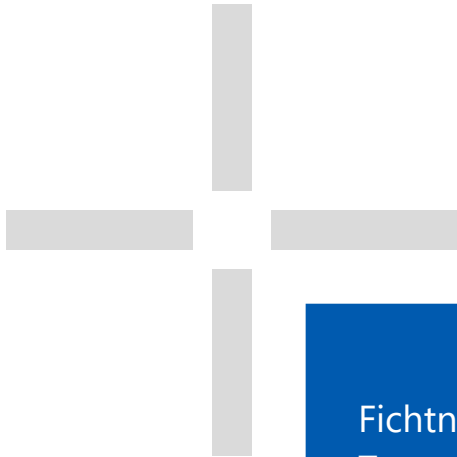
April 2026

Erläuterungsbericht

Lärmaktionsplan  
Stufe IV

Stadt Elzach

# Kontakt



Fichtner Water &  
Transportation GmbH  
Sarweystraße 3  
70191 Stuttgart

[www.fwt.fichtner.de](http://www.fwt.fichtner.de)

## **Standort Freiburg**

+49 (761) 88505-0  
[freiburg@fwt.fichtner.de](mailto:freiburg@fwt.fichtner.de)

Fichtner Water & Transportation GmbH  
Linnéstraße 5  
79110 Freiburg

# Freigabevermerk

	Name	Funktion	Datum	Unterschrift
Erstellt:	Konopka	Projektingenieur	14.04.2026	
Geprüft / freigegeben:	Colloseus	Qualitätssicherung	14.04.2026	

# Revisionsverzeichnis

Rev.	Datum	Erstellt	Änderungsstand	Dateiname
0	13.10.2025	Colloseus	-	EB-FWT0000198-251013-Acol
1	14.04.2026	Konopka	Finaler Bericht nach Offenlage, Beschlussfassung	EB-FWT0000198-260414-jkon

# Disclaimer

Der Inhalt dieses Dokumentes ist ausschließlich für den Auftraggeber von Fichtner und andere vertraglich vereinbarte Empfänger bestimmt. Er darf nur mit Zustimmung des Auftraggebers ganz oder auszugsweise und ohne Gewähr Dritten zugänglich gemacht werden. Fichtner haftet gegenüber Dritten nicht für die Vollständigkeit und Richtigkeit der enthaltenen Informationen.

# Inhalt

<b>1</b>	<b>Allgemeine Angaben</b>	<b>8</b>
1.1	Zuständige Behörde	8
1.2	Beschreibung der Kommune und Hauptverkehrsstraßen	9
1.3	Rechtlicher Hintergrund zur Lärmaktionsplanung	9
1.3.1	Allgemeines	9
1.3.2	Umgebungsärmrichtlinie	9
1.3.3	Aufstellungsverfahren	10
1.4	Geltende Grenz- und Orientierungswerte	10
1.4.1	Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV)	11
1.4.2	Lärmsanierung	11
1.4.3	Verkehrsrechtliche Maßnahmen	12
<b>2</b>	<b>Analyse der Ist-Situation</b>	<b>13</b>
2.1	Betroffenheitsstatistik	13
2.1.1	Allgemeines	13
2.1.2	Zusammenfassung	14
2.1.3	Änderungen seit der letzten Stufe	15
2.2	Lärmkartierung	16
2.3	Bewertung der Betroffenheit	16
2.4	Vorhandene Lärmprobleme	16
2.5	Kriterien zur Priorisierung von Maßnahmen	17
<b>3</b>	<b>Maßnahmenplanung</b>	<b>18</b>
3.1	Maßnahmen an Hauptverkehrsstraßen	18
3.1.1	Rückblick Maßnahmen bestehender Lärmaktionsplan	18
3.1.2	Maßnahmenübersicht der aktuellen Stufe des Lärmaktionsplans	18
3.2	Erwarteter Nutzen der Maßnahmen	19
3.3	Langfristige Strategien	19
3.4	Schutz ruhiger Gebiete	20
3.5	Wirkungsabschätzung	20
<b>4</b>	<b>Mitwirkung der Öffentlichkeit</b>	<b>21</b>
4.1	Zeitlicher Ablauf der Beteiligung	21
4.2	Art der öffentlichen Mitwirkung	21
4.3	Interessenträger	21
4.4	Berücksichtigung der Mitwirkung	21
<b>5</b>	<b>Finanzielle Informationen</b>	<b>22</b>

6	Evaluierung	23
6.1	Überprüfung der Umsetzung	23
6.2	Überprüfung der Wirksamkeit	23

## Tabellen

Tabelle 1:	Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV [8].....	11
Tabelle 2:	Immissionsgrenzwerte zur Lärmsanierung.....	12
Tabelle 3:	Betroffene Einwohnerinnen und Einwohner, 2022 (2017).....	14
Tabelle 4:	Lärmbelastete Flächen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser $L_{DEN}$ , 2022 (2017).....	14
Tabelle 5:	Geschätzte Zahl der gesundheitsschädlichen Auswirkungen und Belästigungen, 2022 .	15
Tabelle 6:	Verkehrsmengen der kartierten Hauptverkehrsstraßen, 2022 (2017) .....	15
Tabelle 7:	Maßnahmenkatalog bestehender Lärmaktionsplan aus dem Jahr 2020 .....	18
Tabelle 8:	Vorhandene Maßnahmen .....	19
Tabelle 9:	Geplante Maßnahmen der aktuellen Fortschreibung des Lärmaktionsplans.....	19
Tabelle 10:	Langfristige Strategien .....	20

## Anlagen

Anlage 1	Lärmkarte $L_{DEN}$
Anlage 2	Lärmkarte $L_{Night}$
Anlage 3	Übersicht der ruhigen Gebiete
Anlage 4	Abwägungstabelle der Stellungnahmen aus der Offenlage

## Abkürzungen

BEB	Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BImSchV	Bundes-Immissionsschutzverordnung
BUB	Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe)
dB(A)	Dezibel nach A-Bewertung (Schallpegel mit Frequenzbewertung)
DTV	durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
EG	Europäische Gemeinschaft
EU	Europäische Union
GG	Grundgesetz
$L_{DEN}$	ganztägiger Beurteilungspegel gemäß BUB
$L_{Night}$	nächtlicher Beurteilungspegel gemäß BUB
LUBW	Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg
ÖPNV	Öffentlicher Personen-Nahverkehr
RLS	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
StVO	Straßenverkehrsordnung

## Quellen

- [1] Länderarbeitsgruppe Umweltbezogener Gesundheitsschutz (LAUG): Lärmschutz aus Sicht des umweltbezogenen Gesundheitsschutzes, Hamburg, Februar 2022.
- [2] Bundes-Immissionsschutzgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274; 2021 I S. 123), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 3. Juli 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 225, Nr. 340) geändert worden ist.
- [3] Bayerisches Landesamt für Umweltschutz, Lärm - Straße und Schiene, Juli 2014.
- [4] Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg: Lärmaktionsplanung – Informationen für die Kommunen in Baden-Württemberg, Januar 2008.
- [5] Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit: Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) (BUB), Oktober 2021.
- [6] Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit: Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (BEB), Oktober 2021.
- [7] 34. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung – 34. BImSchV), Mai 2021.
- [8] 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV), Juli 1991, Zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 4. November 2020 (BGBl. I S. 2334).
- [9] Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 15.12.2011 – 7 A 11.10.
- [10] Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 97, Mai 1997.
- [11] Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 2. Oktober 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 299) geändert worden ist.
- [12] Wissenschaftliche Dienste des Deutschen Bundestags: Sachstand Verkehrslärmschutz an Bestandsstraßen, 03.03.2016, Aktenzeichen WD 7 – 3000 – 021/16 nach BVerwG, Urteil vom 04.06.1986 – 7 C 76/84.
- [13] Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm – Lärmschutz-Richtlinien-StV, 23. November 2007.

- [14] Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung, 08.02.2023.
- [15] Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg: Umgebungslärmkartierung 2022, abgerufen von <https://udo.lubw.baden-wuerttemberg.de/public/p/umgebungslaermkartierung2022>.
- [16] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, RLS-19, Ausgabe 2019.
- [17] Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI): LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung, dritte Aktualisierung. UMK-Umlaufbeschluss 40/2022. September 2022.

# 1 Allgemeine Angaben

„Lärm beeinträchtigt das gesundheitliche Wohlbefinden und kann bei chronischer Einwirkung zu manifesten Krankheiten wie Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Veränderungen der kognitiven Leistungsfähigkeit, Schlafstörungen oder Depressionen führen. Das ist in der Fachwelt seit Langem weithin bekannt. Seit vielen Jahren werden daher Bemühungen unternommen, Menschen vor Lärm zu schützen. Die Erfolge dieser technischen sowie regulatorisch ausgerichteten Maßnahmen sind allerdings nicht zufriedenstellend.“ [1]

Nach den letzten verfügbaren Daten des Umweltbundesamtes von 2024 fühlen sich 67 % zumindest etwas von Straßenverkehrslärm belastet. Dieser Anteil ist über die Jahre der Studie annähernd konstant, Zudem stellt der Straßenverkehr vor anderen Lärmquellen wie Nachbarschaftslärm, Industrie-/Gewerbelärm, Fluglärm und Schienenverkehrslärm die größte Quelle für Belästigungen dar.

Die Aufstellung und Fortschreibung von Lärmaktionsplänen auf Basis der Umgebungslärmrichtlinie soll den bestehenden Beeinträchtigungen und der Zunahme von Lärm entgegenwirken.

Nach der Definition in § 47b des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) bezeichnet Umgebungslärm in diesem Zusammenhang „belästigende oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden.“ [2]

Schallpegel werden üblicherweise in der Einheit dB(A) (Dezibel) dargestellt. Dabei handelt es sich um eine Hilfsgröße, die einen Schalldruckpegel in ein Verhältnis zur menschlichen Hörschwelle setzt. Durch den logarithmischen Maßstab entstehen dabei besser handhabbare Werte. Durch eine frequenzabhängige Gewichtung wird der bewertete Schalldruckpegel gebildet. Üblich ist dabei die Verwendung des A-bewerteten Schallpegels (dB(A)).

„Die Lärmbelastung durch Straßen- und Schienenverkehr wird heute ausschließlich berechnet, denn das ist genauer, transparenter und auch wirtschaftlicher als Messungen zu zufälligen Zeitpunkten, die Witterungseinflüssen und Verkehrsschwankungen unterliegen. Zudem kann ein Mikrofon nicht zwischen Lärmquellen (Hund oder Auto) unterscheiden und zukünftiger Verkehrslärm kann ohnehin nicht gemessen werden.“ [3] Modellhafte Berechnungen der Lärmimmissionen sind darüber hinaus besser nachzuvollziehen als Messungen, die von zufälligen äußeren Einflüssen abhängen. Nur in Ausnahmefällen werden z. B. zu Überprüfungszwecken Lärmmessungen durchgeführt.

## 1.1 Zuständige Behörde

Für die Aufstellung des Lärmaktionsplans ist in Baden-Württemberg die jeweils betroffene Kommune zuständig:

Stadt Elzach  
Hauptstraße 69  
79215 Elzach

Der Aktionsplan wird zwar durch die Kommune aufgestellt, die Zuständigkeit zur Umsetzung der im Aktionsplan genannten Maßnahmen, ist jedoch nicht explizit geregelt. Maßnahmen können nur in enger Abstimmung mit dem jeweiligen Baulastträger des Verkehrswegs und/oder ggf. der Verkehrsbehörde

realisiert werden. Eine Beteiligung der zuständigen Träger öffentlicher Belange ist entsprechend ein wichtiger Bestandteil der Aufstellung eines Lärmaktionsplans. „Im Hinblick auf die Auswahl der Maßnahmen bedeutet dies zudem, dass diese strikt am Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ausgerichtet sein müssen. Die Maßnahmen müssen demnach angemessen und erforderlich sein, um das mit dem Lärmaktionsplan verfolgte Ziel zu erreichen.“ [4]

## 1.2 Beschreibung der Kommune und Hauptverkehrsstraßen

Die Stadt Elzach mit derzeit rund 7.600 Einwohnern liegt im Elztal am östlichen Rand des Landkreises Emmendingen. Neben der Kernstadt gehören auch die Ortsteile Katzenmoos, Oberprechtal, Prechtal und Yach zur Stadt Elzach

In Elzach verläuft mit der B 294 eine klassifizierte Straße, die oberhalb der Schwellenwerte der Lärmkartierung von 3.000.000 Kfz pro Jahr bzw. rund 8.200 Kfz pro Tag liegt. Diese Straße wurde durch die Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg (LUBW) in der aktuellen Runde der Lärmkartierung berücksichtigt. Seit dem Bau und der Inbetriebnahme einer Ortsumfahrung verläuft die B 294 nur noch in Abschnitten als Ortsdurchfahrt. Die Lärmbetroffenheiten sind in der Folge somit bereits deutlich zurückgegangen.

Elzach hat bereits einen Lärmaktionsplan aufgestellt und zuletzt 2020 aktualisiert. Dieser wird auf Grundlage der rechtlichen Anforderungen mit dem vorliegenden Entwurf erneut aktualisiert und fortgeschrieben.

## 1.3 Rechtlicher Hintergrund zur Lärmaktionsplanung

### 1.3.1 Allgemeines

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

### 1.3.2 Umgebungslärmrichtlinie

Mit dem Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005 wurde die EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG in deutsches Recht umgesetzt. Die entsprechenden Regelungen finden sich in den §§ 47 a-f des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG).

Ziel der Regelungen ist neben der Minderung der Lärmbelastung an Verkehrsachsen auch der Schutz ruhiger Gebiete vor einer zunehmenden Verlärmung.

Als Grundlage zur Identifizierung von Lärmproblemen dient die strategische Lärmkartierung nach § 47c BImSchG einschließlich der Betroffenheitsanalyse. Für Straßen mit mehr als 3.000.000 Kfz/a (8.200

Kfz/24h) in der vierten Stufe wurde diese Analyse für das Land Baden-Württemberg von der Landesanstalt für Umwelt (LUBW) durchgeführt.

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

Auf Basis der Lärmkartierung sind nach § 47d BImSchG Aktionspläne zu erstellen, in denen Lärmprobleme ausgehend von den Hauptverkehrsachsen zu untersuchen sind. Die Kommunen sind dabei nur für die Lärmeinwirkungen des Straßenverkehrslärms zuständig, während das Eisenbahn-Bundesamt Lärmaktionspläne für den Schienenverkehrslärm erstellt.

In der aktuellen vierten Runde der Lärmkartierung sind erstmals die „Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen“ (BUB) [5] und die „Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm“ (BEB) [6] anzuwenden, die im Rahmen der 34. BImSchV [7] veröffentlicht wurden. Diese Regelwerke umfassen alle in der Umgebungslärmkartierung zu erfassenden Lärmarten Straßenverkehrslärm, Schienenverkehrslärm sowie Industrie- und Gewerbelärm.

Die Bewertung der Lärmsituation im Rahmen der Lärmaktionsplanung erfolgt weiterhin anhand der Lärmindizes  $L_{DEN}$  und  $L_{Night}$ .  $L_{DEN}$  umfasst den gesamten Tagesverlauf mit Zuschlägen für den Abend und die Nacht, während  $L_{Night}$  die Lärmsituation in der Nacht (22-6 Uhr) beschreibt.

### 1.3.3 Aufstellungsverfahren

„Nach § 47 d Abs. 3 BImSchG ist die Öffentlichkeit zu Vorschlägen für Aktionspläne zu hören und ihr rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit zu geben, an der Ausarbeitung und Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Die Ergebnisse der Mitwirkung sind zu berücksichtigen.“ [4]

Der Ablauf der Lärmaktionsplanung erfolgt in den nachstehenden Schritten:

- Analyse der Lärm- und Konfliktsituation (Lärmkartierung, Betroffenheitsanalyse etc.)
- Analyse vorhandener Planungen
- Lärmaktionsplanung (Untersuchung möglicher Minderungsmaßnahmen)
- Gesamtkonzept und Wirkungsanalysen (Kosten-Nutzen-Analysen)
- Öffentlichkeitsbeteiligung (vergleichbar Bauleitplanungen)
- Dokumentation und Einarbeitung von Anregungen
- Beschluss der Endfassung des Aktionsplans
- Meldung des abgeschlossenen Aktionsplans

## 1.4 Geltende Grenz- und Orientierungswerte

In Deutschland gibt es keine bundesweiten Richt- oder Grenzwerte zur Bewertung der Immissionen im Rahmen der Lärmaktionsplanung, sondern teilweise unterschiedliche Empfehlungen für Auslösewerte der Bundesländer. Zudem bestehen von verschiedenen öffentlichen Institutionen und nicht-öffentlicher Organisationen Empfehlungen zur Beurteilung der Lärmimmissionen im Rahmen von Lärmaktionsplänen.

Bei der Prüfung und Auswahl von Maßnahmen sind die in Deutschland geltenden Richt- oder Grenzwerte zu beachten und keine unmittelbar auf die Umgebungslärmkartierung bezogenen Maßstäbe. Eine Realisierung von Maßnahmen wird in der Regel nur möglich sein, wenn die vorgeschlagenen

Maßnahmen auch den Regelungen z. B. zu Lärmsanierungs- oder verkehrsrechtlichen Maßnahmen entsprechen.

Nationale Berechnungs- und Bewertungsgrundlagen der unterschiedlichen Lärmarten (z. B. Verkehr, Gewerbe, Freizeit) werden durch entsprechende Richtlinien bzw. Verordnungen vorgegeben. Hierbei erfolgt eine sektorale Betrachtung, d. h. bei den schalltechnischen Überprüfungen sind die Lärmquellen der unterschiedlichen Lärmarten einzeln zu ermitteln und die daraus berechneten Beurteilungspegel den jeweiligen Grenz-, Richt- oder Orientierungswerten gegenüberzustellen.

Eine Aggregation mehrerer Lärmarten erfolgt in der Regel nicht. Schallquellen, die keiner Lärmart zuzuordnen sind (z. B. Naturgeräusche, Wind, Wasserrauschen etc.), werden nicht betrachtet.

#### 1.4.1 Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV)

Zur gesetzlichen Regelung der Lärmvorsorge im Rahmen eines Neubaus oder einer wesentlichen Änderung von Verkehrswegen dient die Verkehrslärmschutzverordnung [8]. Aus der Verkehrslärmschutzverordnung ist das einzuhaltende Schutzniveau beim Neubau und bei wesentlichen Änderungen von Verkehrswegen in Form von Immissionsgrenzwerten zu entnehmen. Diese sind je nach Gebietsart unterschiedlich und gelten gleichermaßen für Straßen und Schienenwege. Ziel der Regelungen zur Lärmvorsorge ist es, Verkehrslärmkonflikte vorbeugend durch eine Berücksichtigung von Lärmschutzaspekten in der Planung zu vermeiden.

Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV sind in der folgenden Tabelle zusammengestellt:

Tabelle 1: Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV [8]

Nutzungsart	Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV in dB(A)	
	Tag	Nacht
Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime (KH)	57	47
Reine (WR) und allgemeine Wohngebiete (WA) sowie Kleinsiedlungsgebiete (WS)	59	49
Kern- (MK), Dorf- (MD), Misch- (MI) und Urbane Gebiete (MU)	64	54
Gewerbegebiete (GE)	69	59

Bei neuen und wesentlich geänderten Verkehrswegen sind die oben aufgeführten Immissionsgrenzwerte einzuhalten oder Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen. Für bestehende Straßen, in die nicht wesentlich eingegriffen wird, bestehen keine Immissionsgrenzwerte.

#### 1.4.2 Lärmsanierung

Als Lärmsanierung werden Schutzmaßnahmen an bestehenden Verkehrswegen bezeichnet. „Sie wird als freiwillige Leistung nach haushaltsrechtlichen Regelungen gewährt.“ [9] Auf Lärmsanierungsmaßnahmen besteht kein Rechtsanspruch.

Die Voraussetzungen für Lärmsanierungsmaßnahmen an Bundesfernstraßen sind in den „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes“ [10] geregelt.

Lärmsanierungsmaßnahmen werden in der Regel nur an Gebäuden durchgeführt, die vor Inkrafttreten des Bundes-Immissionschutzgesetzes (01.04.1974, in den neuen Ländern 03.10.1990) errichtet wurden oder die im Geltungsbereich eines Bebauungsplans liegen, der vor diesem Zeitpunkt rechtskräftig wurde.

Die Immissionsgrenzwerte zur Lärmsanierung in der Umgebung von Straßen, die sich aus Regelungen in Bundes- und Landeshaushalten ergeben, werden in der folgenden Tabelle aufgeführt.

Tabelle 2: Immissionsgrenzwerte zur Lärmsanierung

Nutzungsart	Immissionsgrenzwerte zur Lärmsanierung in dB(A)	
	Tag	Nacht
Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime (KH), reine (WR) und allgemeine Wohngebiete (WA) sowie Kleinsiedlungsgebiete (WS)	64	54
Kern- (MK), Dorf- (MD) und Mischgebiete (MI)	66	56
Gewerbegebiete (GE)	72	62

### 1.4.3 Verkehrsrechtliche Maßnahmen

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

Rechtsgrundlage für Verkehrsbeschränkungen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen ist § 45, Absatz 1, Satz 2 Nr. 3 in Verbindung mit § 45 Abs. 9, Satz 3 der Straßenverkehrsordnung (StVO) [11]. Demnach können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung von Straßen auch zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen beschränken oder verbieten. Dabei kommt es „darauf an, ob der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden muss und zumutbar ist. Somit ergibt sich auch kein gesetzgeberischer oder verordnungsrechtlicher Grenzwert, bei dessen Überschreitung eine Verpflichtung zum Einschreiten im Sinne eines rechtlichen Automatismus besteht.“ [12]

Die näheren Voraussetzungen für die Abwägung verkehrsrechtlicher Beschränkungen sind in der StVO jedoch nicht geregelt. Orientierungshilfen bieten die Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007 [13], Empfehlungen des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg (vor allem der „Kooperationserlass“ vom 08.02.2023 [14] sowie die Rechtsprechung.

## 2 Analyse der Ist-Situation

Für die weiteren Schritte stellt die aktuelle Stufe der landesweiten Lärmkartierung [15] eine wichtige Grundlage dar. Wie in Abschnitt 1.3.2 angesprochen, werden in der aktuellen 4. Runde erstmals die neuen Berechnungsmethoden BUB und BEB verwendet. Diese führen bei gleichen Eingangsdaten wie Verkehrsmenge, Geschwindigkeit oder baulich-räumlichen Bedingungen zu teilweise deutlich anderen Berechnungsergebnissen als die bisherigen Berechnungsverfahren. Die Ergebnisse der aktuell vorliegenden Lärmkartierung nach BUB sind daher nicht unmittelbar mit Lärmkarten aus früheren Kartierungsrunden oder Berechnungsergebnissen aus den nationalen Berechnungsvorschriften vergleichbar. Da sich die Unterschiede in den Berechnungsverfahren je nach Situation nicht einheitlich auswirken, können die verschiedenen Verfahren auch nicht mit pauschalen Zu- oder Abschlägen vergleichbar gemacht werden. Dabei sind in bebauten Bereichen je nach Situation sowohl Abweichungen nach oben als auch nach unten möglich.

Die Methodik im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie unterscheidet sich zudem von den für die Beurteilung des Straßenverkehrslärms in Deutschland anzuwendenden Richtlinien für den Lärm an Straßen (RLS-19) [16], sodass die Ergebnisse nicht vergleichbar sind. Das betrifft z. B. die verwendeten Lärmindizes (unterschiedliche Zeiträume), Details der Fahrzeugklassen, die anzusetzende Quellhöhe und Zuschläge für Knotenpunkte. Die Ergebnisse der Lärmkartierung nach Umgebungslärmrichtlinie sind demnach nicht mit den in Deutschland geltenden Orientierungs- und Grenzwerten (vgl. Abschnitt 1.4) zu vergleichen, die z. B. in der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) vorgegeben sind.

### 2.1 Betroffenheitsstatistik

#### 2.1.1 Allgemeines

Anhand der „Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm“ (BEB) [6] werden die von Verkehrslärm betroffenen Einwohnerinnen und Einwohner zusammengestellt. Daneben wird eine Analyse der durch Lärm betroffenen Flächen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser durchgeführt.

Wie bei der Ermittlung der Lärmbelastungen stellt diese Grundlage eine Änderung im Vergleich zu den bisherigen Stufen der Lärmkartierung- und -aktionsplanung dar, was teilweise zu deutlich abweichenden Ergebnissen führen kann. So werden beispielsweise die Einwohner/-innen in einem von Lärmimmissionen betroffenen Gebäude anders als bisher über die Gebäudefassaden aufsummiert. Allein hieraus können wesentliche Steigerungen der Anzahl der Lärmbetroffenen hervorgerufen werden. Insgesamt werden beim neuen Berechnungsverfahren tendenziell mehr belastete Menschen in den zu kartierenden Pegelklassen ausgewiesen, ohne dass der Lärm tatsächlich zugenommen hat.

Daneben können sich auch aus anderen Gründen wie z. B. Änderungen des Kartierungsumfangs, des Verkehrsaufkommens, der Einwohnerzahlen, der Bebauungsstruktur oder infolge durchgeführter Lärmschutzmaßnahmen Änderungen der Betroffenheitsstatistik ergeben. Auch wenn sich die einzelnen Einflüsse meist nicht exakt beziffern lassen, wird nachfolgend versucht, die aktuelle Situation auch vor dem Hintergrund örtlicher Entwicklungen zu bewerten.

## 2.1.2 Zusammenfassung

Die Statistiken zur Lärmbetroffenheit hierfür wurden im Rahmen der landesweiten Lärmkartierung [15] getrennt für jede Kommune ermittelt und zusammengestellt. Somit bilden diese Ergebnisse eine wesentliche Grundlage zur Analyse der aktuellen Lärmsituation.

Die geschätzten Zahlen der in den einzelnen Lärmpegelbereichen betroffenen Flächen, Gebäudeeinheiten und Einwohnerinnen und Einwohnern sind in den folgenden Tabellen zusammengestellt, wobei auch ein Vergleich zu den Ergebnissen der letzten Runde der Lärmkartierung erfolgt.

Ergänzt wurden diese Statistiken mit Angaben zu geschätzten Fällen von ischämischen Herzkrankheiten, starker Belästigung und starker Schlafstörungen, die anhand der Vorgaben der Umgebungslärmrichtlinie ermittelt wurden. Hierfür bestehen keine Vergleichswerte, da diese Auswertung in der aktuellen Stufe erstmals vorgenommen wurde.

Maßgebende Erkenntnisquelle sind die Zahlen der betroffenen Einwohnerinnen und Einwohner. Daran lässt sich die Wirkung von Lärmschutzmaßnahmen sinnvoll quantifizieren und bewerten. Die Angaben zu betroffenen Flächen und Gebäuden bzw. Wohnungen haben überwiegend informativen Charakter und werden hier gesamthaft in Tabelle 4 angegeben.

Tabelle 3: Betroffene Einwohnerinnen und Einwohner, 2022 (2017)

<b>L<sub>DEN</sub></b>		<b>L<sub>Night</sub></b>	
<b>Pegelbereich in dB(A)</b>	<b>Belastete Einwohner/-innen</b>	<b>Pegelbereich in dB(A)</b>	<b>Belastete Einwohner/-innen</b>
		50 ≤ L <sub>Night</sub> ≤ 54	176 (66)
55 ≤ L <sub>DEN</sub> ≤ 59	277 (114)	55 ≤ L <sub>Night</sub> ≤ 59	107 (66)
60 ≤ L <sub>DEN</sub> ≤ 64	164 (66)	60 ≤ L <sub>Night</sub> ≤ 64	37 (37)
65 ≤ L <sub>DEN</sub> ≤ 69	107 (54)	65 ≤ L <sub>Night</sub> ≤ 69	0 (0)
70 ≤ L <sub>DEN</sub> ≤ 74	37 (23)	L <sub>Night</sub> ≥ 70	0 (0)
L <sub>DEN</sub> ≥ 75	0 (0)		

Tabelle 4: Lärmbelastete Flächen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser L<sub>DEN</sub>, 2022 (2017)

<b>Pegelbereich in dB(A)</b>	<b>Flächen in km<sup>2</sup></b>	<b>Wohnungen</b>	<b>Schulen</b>	<b>Krankenhäuser</b>
> 55	1,2 (0,8)	279 (107)	0 (0)	0 (0)
> 65	0,3 (0,2)	68 (32)	0 (0)	0 (0)
> 75	0,1 (0,0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)

Grundsätzlich ist eine Zunahme der lärmbeeinträchtigten Einwohnerinnen und Einwohner im Vergleich zur vorangegangenen Kartierungsstufe zu erkennen. Ein Grund dafür stellt das inzwischen geltende Berechnungsverfahren der Lärmbetroffenen der BEB dar. Hieraus leitet u. a. die LAI eine „Nichtvergleichbarkeit der Berechnungsergebnisse“ [17] ab.

Tabelle 5: Geschätzte Zahl der gesundheitsschädlichen Auswirkungen und Belästigungen, 2022

Gesundheitsschädliche Auswirkungen/Belästigungen	Zeitbereich	Zahl der Fälle
Ischämische Herzkrankheiten	L <sub>DEN</sub>	0
Starke Belästigung	L <sub>DEN</sub>	100
Starke Schlafstörung	L <sub>Night</sub>	20

### 2.1.3 Änderungen seit der letzten Stufe

Neben dem aktuellen Gesamtbild der Lärmbetroffenheit sollen möglichst auch örtliche Einflüsse auf die Entwicklung der Lärmsituation identifiziert werden.

Der Umfang der in der Lärmkartierung berücksichtigten Hauptverkehrsstraßen hat sich in Elzach seit der letzten Stufe 2017 nicht verändert.

Die der Lärmkartierung zugrunde liegenden Verkehrsmengen sind für die dritte (2017) und vierte Stufe (2022) der Lärmkartierung in der folgenden Tabelle zusammengestellt:

Tabelle 6: Verkehrsmengen der kartierten Hauptverkehrsstraßen, 2022 (2017)

Straßenabschnitt	DTV-Wert*	Lkw-Anteil 6-18 Uhr	Lkw-Anteil 18-22 Uhr	Lkw-Anteil 22-6 Uhr
	[Kfz/24h]	[%]	[%]	[%]
<b>B 294</b>	<b>14.430</b> (14.340)	<b>5,2</b> (6,0)	<b>1,6</b> (2,0)	<b>6,4</b> (6,8)

\* DTV: Durchschnittlicher täglicher Verkehr

Aus dem Vergleich ist eine Stagnation der Verkehrsmengen zu erkennen. Die Lkw-Anteile sind tendenziell rückläufig. Insgesamt deutet dies auf einen leichten Rückgang des Straßenverkehrslärms ausgehend von der B 294 hin.

Hinsichtlich der auf den kartierten Straßen zulässigen Höchstgeschwindigkeiten gab es seit der letzten Stufe der Lärmkartierung die Änderung, dass auf dem Abschnitt der Ortsdurchfahrt der B 294 (Freiburger Straße) im Süden der Kernstadt nunmehr 40 km/h und nicht mehr 50 km/h als zulässige Höchstgeschwindigkeit gelten. Hierdurch wurden die Lärmbelastungen im Umfeld gemindert.

Bauliche Lärmschutzanlagen sind seit der letzten Stufe der Lärmkartierung an der B 294 nicht neu entstanden. Die Siedlungsstrukturen im Umfeld der B 294 haben sich ebenfalls nicht wesentlich verändert.

Zusammengefasst gab es in Elzach eher moderate Änderungen mit Einfluss auf die Lärmbetroffenheiten. Hierbei sind sowohl im Hinblick auf den leicht geringeren Lkw-Anteil als auch die Anordnung von Tempo 40 auf der Freiburger Straße Reduzierungen der Lärmbelastungen entstanden. Die dennoch in den Betroffenheiten zu erkennenden Erhöhungen sind somit nicht auf reale Entwicklungen zurückzuführen, sondern durch den Wechsel der Ermittlungsmethodik begründet.

## 2.2 Lärmkartierung

Die Ergebnisse der Kartierung liegen als Isophonenkarten vor, die Bereiche gleicher Immissionspegel farbig abgestuft darstellen. Dabei werden in 5-dB(A)-Schritten Klassen gebildet. Aus den Plänen ist somit die Ausbreitung des Schalls von der Lärmquelle in die Umgebung unter Berücksichtigung der vorhandenen räumlichen Situation (Topografie, Bebauung usw.) abzulesen. Bei dichter Bebauung wird der Schall stärker abgeschirmt als bei einer freien Schallausbreitung. Die Lärmkarten des Straßenverkehrslärms sind in der **Anlage 1** für  $L_{DEN}$  und **Anlage 2** für  $L_{Night}$  zusammengestellt.

In den Lärmkarten sind von hohem Straßenverkehrslärm belastete Bereiche vor allem in unbebauten Bereichen im direkten Umfeld der B 294 zu erkennen. Zudem sind den Karten die Wirkungen der Lärmschutzanlagen zur Abschirmung gerade an der Ortsumfahrung zu erkennen. Direkte Betroffenheiten von Einwohner/-innen bestehen vor allem im Bereich der Freiburger Straße sowie in Prechtal.

Zusammengefasst geben die Lärmkarten eine optische Zuordnung, wo die insgesamt knapp 600 Personen oberhalb der unteren Schwelle der Lärmkartierung von 55 dB(A) bei  $L_{DEN}$  sowie die 320 Personen oberhalb von 50 dB(A) bei  $L_{Night}$  zu verorten sind.

## 2.3 Bewertung der Betroffenheit

Grundsätzlich sind bei allen in der Lärmkartierung berücksichtigten Lärmpegelklassen Beeinträchtigungen für schutzbedürftige Nutzungen vorhanden. Da den Verkehr bündelnde Straßen immer auch eine Verkehrsfunktion zu erfüllen haben, ist eine Unterschreitung der in der Kartierung herangezogenen Pegelbereiche kein realistisches Ziel.

Die in den Abschnitten 2.1 und 2.2 beschriebenen Ergebnisse zeigen auf, dass die Lärmbetroffenheiten sich auf das direkte Umfeld der Ortsdurchfahrt der B 294 konzentrieren. Insgesamt sind nach der aktuellen Lärmkartierung knapp 150 Einwohner/-innen von Lärmbelastungen über 65 dB(A) bei  $L_{DEN}$  bzw. von 55 dB(A) bei  $L_{Night}$  ausgesetzt.

Die reale Entwicklung der Lärmsituation ist positiv, also rückläufig, auch wenn sich das aufgrund der Änderung der Ermittlungsmethodik nicht eindeutig aus den Ergebnissen ablesen lässt.

## 2.4 Vorhandene Lärmprobleme

Zur Identifizierung von Lärmkonflikten bestehen keine festen Vorgaben durch Immissionsricht- oder -grenzwerte. Die für die Aufstellung der Lärmaktionspläne zuständigen Behörden sind demnach grundsätzlich frei in der Auswahl geeigneter Schwellenwerte.

Im vorliegenden Fall sind nur moderate Beeinträchtigungen durch die zu kartierenden Straßen vorhanden, da diese abschnittsweise als Ortsumfahrung verlaufen. Für den verbliebenen Bereich der Ortsdurchfahrt im Südwesten der Kernstadt wurde infolge der letzten Stufe des Lärmaktionsplans bereits die zulässige Höchstgeschwindigkeit reduziert.

## 2.5 Kriterien zur Priorisierung von Maßnahmen

Priorität bei der Ausarbeitung bzw. Fortschreibung des Lärmaktionsplans haben die oben beschriebenen Lärmschwerpunkte. Maßnahmen sollten somit vor allem für diese Bereiche Minderungen erzielen, ohne zu relevanten zusätzlichen Lärmbetroffenheiten an anderen Stellen zu führen. Aus der Lärmkartierung für Elzach lassen sich jedoch keine Lärmschwerpunkte mit dringendem Handlungsbedarf erkennen.

## 3 Maßnahmenplanung

Zur Fortschreibung eines Lärmaktionsplans gehört der Blick auf bereits durchgeführte und auf den Stand der Umsetzung der im bislang geltenden Lärmaktionsplan festgelegten Maßnahmen. Wenn möglich, werden hierbei auch Einschätzungen zur Wirksamkeit durchgeführter Maßnahmen getroffen.

Bei der Fortschreibung des Maßnahmenkonzepts sind zudem die Erkenntnisse der aktuellen Beurteilung der Ist-Situation zu berücksichtigen. So können die in Abschnitt 2 beschriebenen Ergebnisse der Analyse und die Entwicklungen der örtlichen Verhältnisse seit der letzten Runde der Lärmaktionsplanung Anpassungen der geplanten Maßnahmen erfordern.

Die folgenden Abschnitte konzentrieren sich auf Maßnahmen mit direktem Bezug zur Stadt Elzach. Allgemeine Maßnahmen ohne kommunalen Bezug wie beispielsweise Minderungen an den Kraftfahrzeugen werden hier nicht aufgeführt. Auch auf die Nennung länger zurückliegender Maßnahmen, die vor dem aktuell geltenden Lärmaktionsplan erfolgt sind, wird verzichtet.

### 3.1 Maßnahmen an Hauptverkehrsstraßen

#### 3.1.1 Rückblick Maßnahmen bestehender Lärmaktionsplan

Im Jahr 2020 wurde der Lärmaktionsplan der 3. Stufe beschlossen. Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die damals vorgeschlagenen Maßnahmen und deren Umsetzung bzw. zum geplanten Umgang mit der jeweiligen Maßnahme in der Fortschreibung des Lärmaktionsplans.

Tabelle 7: Maßnahmenkatalog bestehender Lärmaktionsplan aus dem Jahr 2020

Maßnahme	Aktueller Stand	Weiteres Vorgehen
Tempo 30 nachts auf der Freiburger Straße	wurde geändert umgesetzt	Kein weiterer Handlungsbedarf
Tempo 50 auf der B 294 außerorts	Nicht umgesetzt	Wird nicht weiter verfolgt
Lärmoptimierter Asphalt auf der Freiburger Straße	Nicht umgesetzt	Wird weiter verfolgt
Lärmsanierung durch Schallschutzfenster	Nicht umgesetzt	Wird weiter verfolgt
Lärmminderung in der Stadtplanung	Nicht umgesetzt	Wird weiter verfolgt
Förderung lärmarmen Verkehrsmittel	Nicht umgesetzt	wird weiter verfolgt

#### 3.1.2 Maßnahmenübersicht der aktuellen Stufe des Lärmaktionsplans

Anhand der zusammengestellten Grundlagen zu den bisher vorgesehenen und umgesetzten Maßnahmen sowie der Analyse der aktuellen Lärmbetroffenheiten wird nachfolgend das Maßnahmenkonzept für die aktuelle Stufe des Lärmaktionsplans zusammengestellt.

In der Übersicht sind nach den Vorgaben der Umgebungslärmrichtlinie auch Maßnahmen zu nennen, die bereits umgesetzt wurden. Hierzu gehören auch Maßnahmen, die sich zum Zeitpunkt der Fortschreibung in Umsetzung oder Vorbereitung befinden.

In Abgrenzung zu langfristigen Strategien (Abschnitt 3.3) werden hier geplante Maßnahmen mit einem Umsetzungszeitrahmen von fünf Jahren genannt, wozu auch strategische Konzepte gehören können, die in diesem Zeitraum zumindest begonnen werden sollen.

Tabelle 8: Vorhandene Maßnahmen

Maßnahme	Zuständig	Zeitpunkt
B 294 Ortsumfahrung	Bund	2012
Tempo 30 in der Hauptstraße	Landratsamt	2012
Tempo 40 in der Freiburger Straße (B 294)	Landratsamt	2022

Tabelle 9: Geplante Maßnahmen der aktuellen Fortschreibung des Lärmaktionsplans

Maßnahme	Zuständig
Lärmoptimierter Asphalt auf der Freiburger Straße	RP Freiburg
Lärmsanierung durch Schallschutzfenster	RP Freiburg
Prüfung potenzieller Geschwindigkeitsbeschränkungen B 294 Eilet	Stadt Elzach
Prüfung potenzieller Geschwindigkeitsbeschränkungen auf den Ortsdurchfahrten in Oberprechtal	Stadt Elzach

Unverändert ist der für die B 294 zuständige Träger der Straßenbaulast gefordert, die durch die Straße hervorgerufenen Lärmbeeinträchtigungen auf ein zumutbares Maß reduzieren, was im Zuge von Lärmsanierungen bzw. straßenbaulichen Erhaltungsmaßnahmen passieren kann.

### 3.2 Erwarteter Nutzen der Maßnahmen

Ein Austausch von Fahrbahnbelägen kann zu wahrnehmbaren Minderungen im Umfeld führen. Gerade für Stellen mit erkannten Lärmproblemen sollten nur lärmindernde Fahrbahnbeläge eingesetzt werden. Mit Blick auf Literaturangaben und beispielsweise Korrekturwerte aus den Regelwerken zur Berechnung des Straßenverkehrslärms ist von einer Wirkung von rund 2 dB(A) auszugehen.

### 3.3 Langfristige Strategien

Langfristigen Strategien können verschiedene Hintergründe haben. Das kann die Berücksichtigung von Lärmaspekten in anderen Planungen wie insbesondere der Bauleit- und Verkehrsplanung sein, mit der die städtischen Strukturen langfristig so weiterentwickelt werden, dass Minderungen der Lärmbetroffenheiten erreicht werden.

Zum anderen können hiermit auch konkrete Maßnahmen gemeint sein, deren Realisierungszeitraum über fünf Jahre und damit den Zeitraum bis zur nächsten Fortschreibung des Lärmaktionsplans hinausgeht.

Für Elzach werden in der aktuellen Runde der Lärmaktionsplanung folgende langfristige Strategien festgelegt:

Tabelle 10: Langfristige Strategien

Langfristige Strategie	Zuständig
Lärminderung in der Stadtplanung	Stadt Elzach
Förderung lärmarmen Verkehrsmittel	Stadt Elzach

Die konzeptionellen Maßnahmen zum Umweltverbund aus Fußgängerverkehr, Radverkehr und ÖPNV dienen zum einen der möglichst lärmarmen Wahl der Verkehrsmittel und zum anderen einer Vermeidung unnötiger Kfz-Verkehre. Der Nutzen lässt sich dabei nicht konkret für einzelne Straßenzüge quantifizieren. Allerdings ist zu erwarten, dass hiervon sowohl die verkehrliche Abwicklung profitiert als auch die Umweltauswirkungen des Verkehrs gemindert werden. Insgesamt ist für das direkte Umfeld der Hauptverkehrsstraßen von einer geringen schalltechnischen Wirkung auszugehen, die aber dennoch einen Beitrag auch zu einer Vermeidung einer Zunahme der Lärmbelastung leistet.

### 3.4 Schutz ruhiger Gebiete

Neben der Betrachtung lärmbelasteter Bereiche sollen auch ruhige Gebiete vor einer Zunahme des Lärms geschützt werden. Solche ruhigen Gebiete sollen im Zuge der Lärmaktionsplanung möglichst identifiziert und im Lärmaktionsplan festgeschrieben werden. Für die Auswahl der Gebiete und den Umgang mit ihnen im Lärmaktionsplan gibt es nur wenige Vorgaben, sodass die Festlegung nur einzelfallbezogen durch im Ermessen der jeweiligen Kommune erfolgen kann.

Als ruhige Gebiete kommen grundsätzlich zunächst Gebiete in Frage, die keinen relevanten anthropogenen Geräuschen (z. B. Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm) ausgesetzt sind. Zudem sollten die ruhigen Gebiete auch so gut erreichbar sein, dass sie von den Einwohnerinnen und Einwohnern auch gut als Rückzugs- und Erholungsraum genutzt werden können.

In der aktuellen Fortschreibung des Lärmaktionsplans werden die ruhigen Gebiete aus der letzten Stufe des Lärmaktionsplans übernommen. Auch nach Prüfung im Rahmen der Fortschreibung wurden den Festlegungen keine Änderungen als erforderlich erachtet.

Eine Übersicht des festgesetzten ruhigen Gebiets kann **Anlage 3** entnommen werden.

### 3.5 Wirkungsabschätzung

Gemäß den Anforderungen der Umgebungslärmrichtlinie ist abzuschätzen, für wie viele Personen sich der Verkehrslärm durch die vorgesehenen Maßnahmen reduziert. Als untere Schwelle sind hierbei Pegel von 55 dB(A) bei  $L_{DEN}$  sowie von 50 dB(A) bei  $L_{Night}$  zu verwenden. Die Minderung muss mindestens 1 dB(A) betragen.

Insgesamt wird eine Minderung gemäß den genannten Kriterien für rund 100 Personen erwartet.

Allerdings ist aufgrund der rein qualitativen, konzeptionellen Maßnahmen keine verlässliche Schätzung für Elzach möglich.

## 4 Mitwirkung der Öffentlichkeit

### 4.1 Zeitlicher Ablauf der Beteiligung

Der Lärmaktionsplan wurde in der Zeit vom 06.11.2025 bis zum 08.12.2025 öffentlich ausgelegt.

### 4.2 Art der öffentlichen Mitwirkung

Die Öffentlichkeitsbeteiligung hat sich an den bekannten und bewährten Verfahren zur Beteiligung der Öffentlichkeit aus der Bauleitplanung orientiert. Neben der Möglichkeit zur mündlichen und schriftlichen Stellungnahme im unter Abschnitt 4.1 aufgeführten Zeitraum, auf die im Amtsblatt vom 06.11.2025 hingewiesen wurde, bestand im Rahmen der öffentlichen Gemeinderatssitzung am 21.10.2025 die Möglichkeit Fragen und Anregungen vorzubringen.

### 4.3 Interessenträger

Im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung haben sich Bürger/-innen und staatliche Stellen (insbesondere Regierungspräsidium und Landratsamt) beteiligt.

### 4.4 Berücksichtigung der Mitwirkung

Das Regierungspräsidium Freiburg fordert aufgrund sehr hoher Lärmwerte in der Freiburger Straße eine erneute Prüfung verkehrsrechtlicher Maßnahmen, insbesondere Tempo 30 in der Nacht. Dieser Anregung wird nicht gefolgt, da sich weder Rechtslage noch Verkehrssituation verändert haben. Tempo 40 als Ermessensentscheidung der letzten Stufe des Lärmaktionsplans stellt weiterhin eine angemessene Lösung dar und ist in der Bevölkerung akzeptiert.

Das Landratsamt Emmendingen meldet überwiegend keine Bedenken, weist jedoch ebenfalls darauf hin, dass hohe Lärmwerte grundsätzlich berücksichtigt werden müssen. Die Stadt nimmt dies zur Kenntnis, sieht aber keinen zusätzlichen Regelungsbedarf.

Bürgerinnen und Bürger kritisieren, dass das Wohngebiet Eilet nicht im Lärmaktionsplan berücksichtigt wird, obwohl der Verkehr stetig zunimmt. Sie fordern eine Verkehrszählung, die Aufnahme in die Lärmkartierung und die Prüfung möglicher Schutzmaßnahmen. Die Stadt erklärt, dass Eilet aufgrund zu geringer Verkehrsmengen nicht kartierungspflichtig ist, kündigt jedoch eine eigene Zählung und eine separate Lärmuntersuchung an.

Aus den eingegangenen Stellungnahmen ergeben sich somit Änderungen des Lärmaktionsplans. Es wurden Prüfaufträge zu potenziellen Geschwindigkeitsbeschränkungen für die Ortsteile Eilet und Oberprechtal aufgenommen. Diese werden im Nachgang zum Verfahren der Lärmaktionsplanung durchgeführt.

## 5 Finanzielle Informationen

Finanzielle Informationen zu den Kosten der Aufstellung des Lärmaktionsplans und insbesondere zur Relation von Nutzen und Kosten der Maßnahmen stellen eine freiwillige Angabe dar.

Im vorliegenden Fall wird auf die Angabe von Kosten zu beiden Aspekten verzichtet. Die Kosten der Maßnahmen sind aktuell nicht verlässlich abzuschätzen. Eine Relation zum jeweiligen Nutzen, der zudem nur mit einer modellgestützten Prognose quantifiziert werden könnte, würde keine zusätzlichen Erkenntnisse oder erweiterte Grundlagen zur Entscheidung bringen.

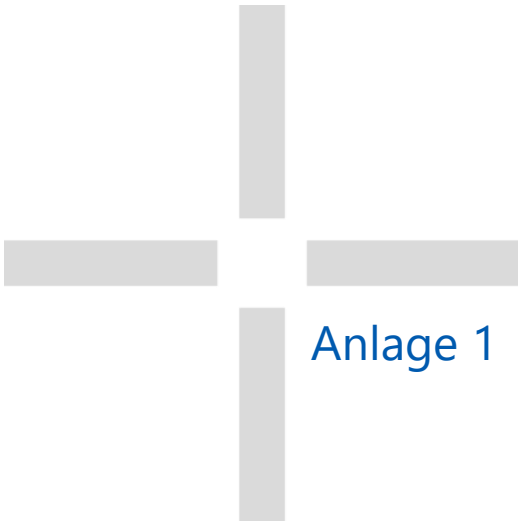
## 6 Evaluierung

### 6.1 Überprüfung der Umsetzung

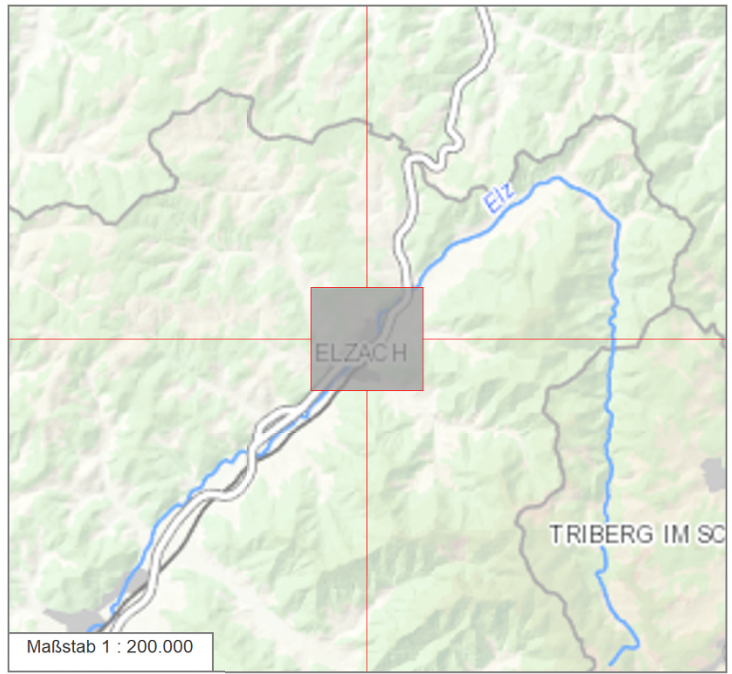
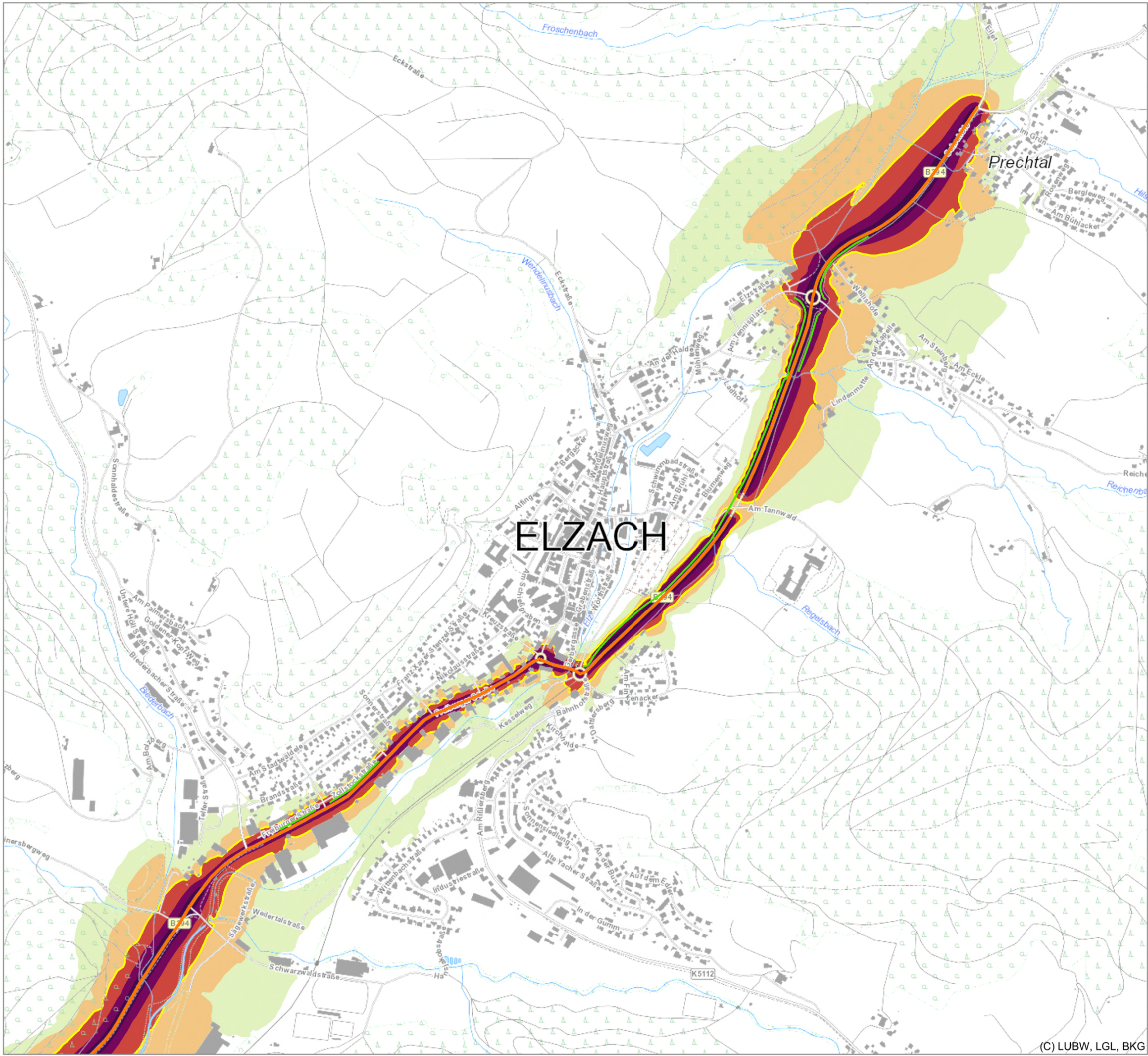
Die Überprüfung der Umsetzung der festgelegten Maßnahmen erfolgt mit der nächsten Fortschreibung des Lärmaktionsplans. Darüberhinausgehende Prüf Abläufe sind im vorliegenden Fall ohne spezifische Einzelmaßnahmen nicht zielführend. Zudem kann die Stadt Maßnahmen in eigener Zuständigkeit auch selbständig steuern. Bei einer Zuständigkeit externer Stellen können über den Lärmaktionsplan keine zeitlichen Fristen vorgegeben werden.

### 6.2 Überprüfung der Wirksamkeit

Zur Überprüfung der Wirksamkeit wird vergleichbar zu Abschnitt 6.1 die nächste Fortschreibung des Lärmaktionsplans dienen. Mit den jeweils aktuellen Ergebnissen der Lärmkartierung ist in vielen Fällen auch eine quantifizierbare Prüfung der Wirksamkeit möglich.



## Anlage 1 Lärmkarte L<sub>DEN</sub>



Berechnungspunkthöhe: 4 m über Gelände  
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m  
 Berechnungsvorschrift: BUB  
 Berechnungsprogramm: SoundPLAN 9.0

Dargestellt sind Pegel ab 55 dB(A). Niedrigere Pegel sind nicht abgebildet.

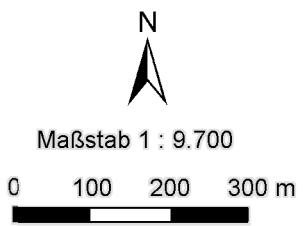
- |                                    |  |
|------------------------------------|--|
| <b>Pegel im Berechnungsgebiet:</b> | <b>Kartensymbole:</b>                    |
| ≥ 75 dB(A)                         | Kartierungsstrecke Straße                |
| ≥ 70 - 74 dB(A)                    | Kartierungsstrecke Schiene               |
| ≥ 65 - 69 dB(A)                    | Schallschutz oder vergleichbares Bauwerk |
| ≥ 60 - 64 dB(A)                    | Ballungsraum                             |
| ≥ 55 - 59 dB(A)                    |  |
| Isophone LDEN = 65 dB(A)           |  |

**Straßenverkehrslärm 24 Stunden - LDEN**

Lärmkartierung Baden-Württemberg 2022  
 gemäß BImSchG, Sechster Teil / Richtlinie 2002/49/EG

Hauptverkehrsstraßen mit über 3 Mio Kfz pro Jahr außerhalb der Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern

Datenbasis: Amtliche Verkehrszählung 2019, kommunale Ergänzungen

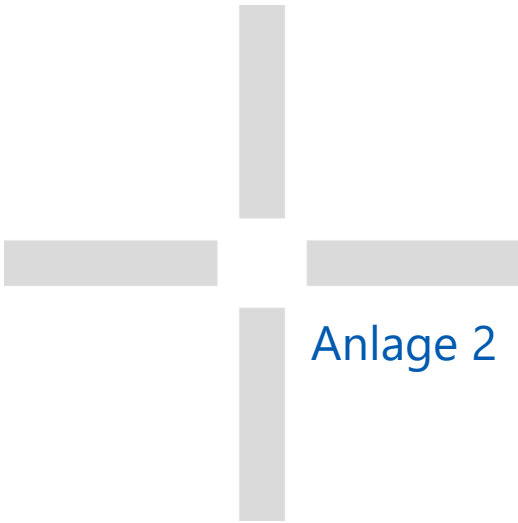


Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg  
 Griesbachstraße 1  
 76185 Karlsruhe

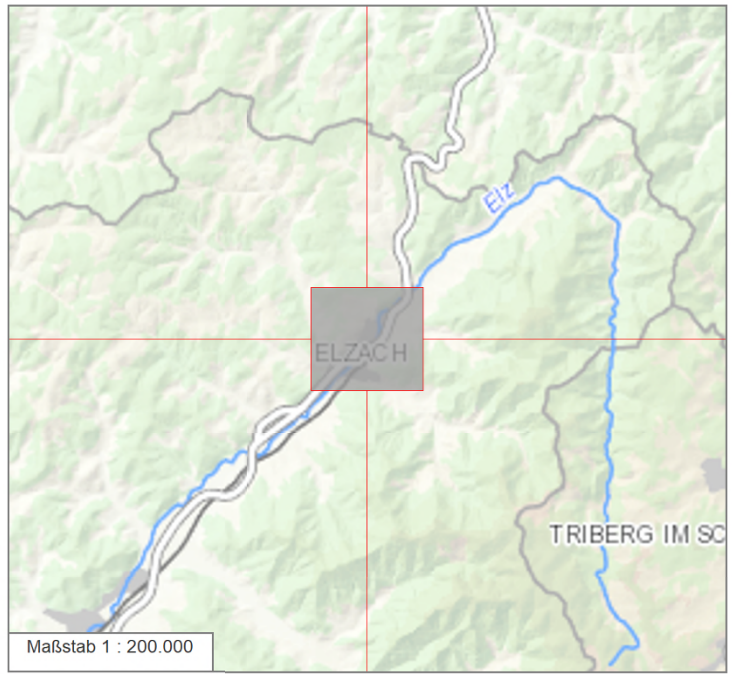
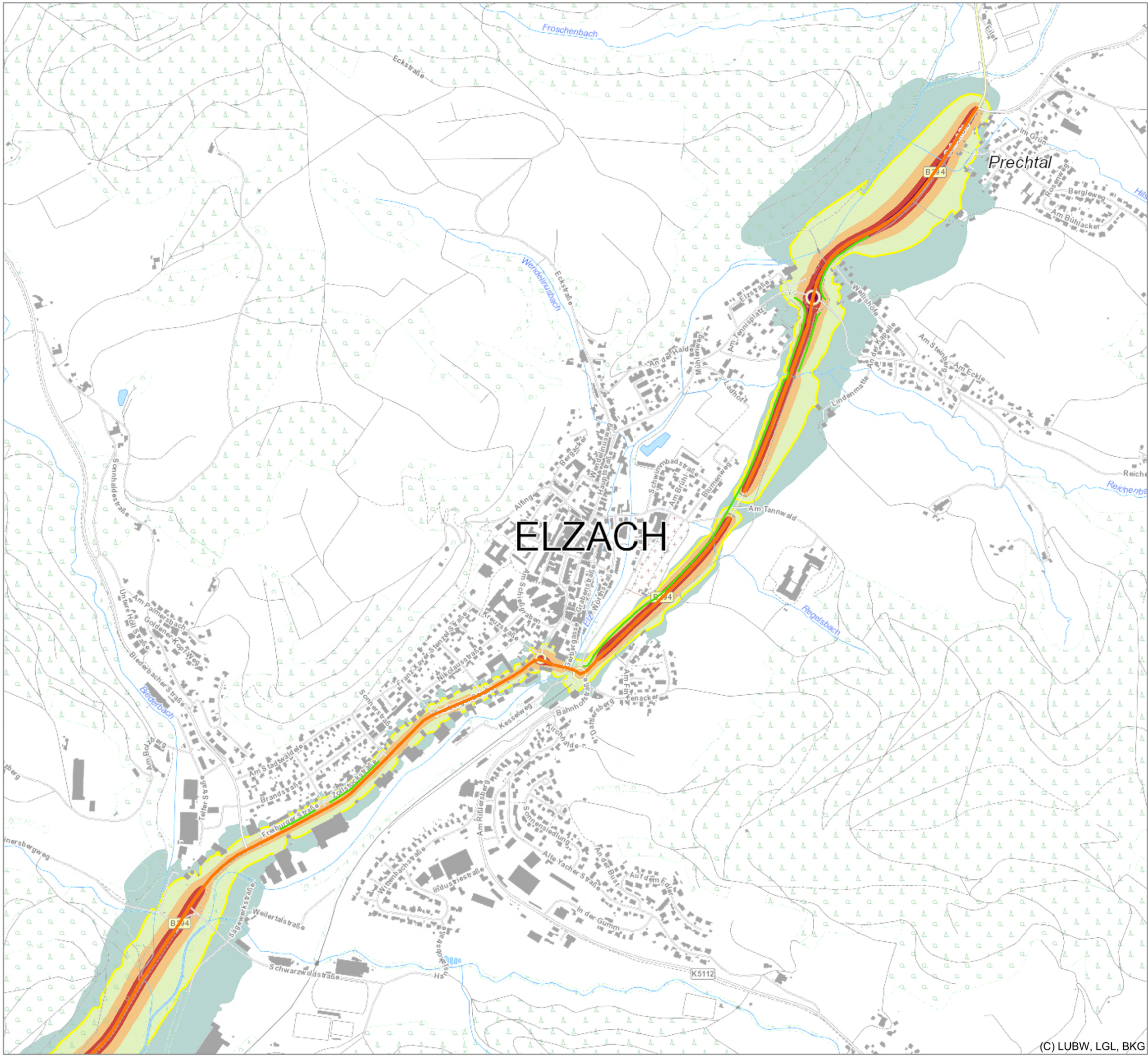
In Zusammenarbeit mit: Möhler + Partner Ingenieure AG, Augsburg und GI Geoinformatik GmbH, Augsburg

Im Auftrag des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg

Kartengrundlage: Geobasisdaten © LGL, www.lgl-bw.de, Az.: 2851.9-1/19  
 Kartendienst der LUBW, gedruckt am 30.01.2025



## Anlage 2 Lärmkarte L<sub>Night</sub>



Berechnungspunkthöhe: 4 m über Gelände  
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m  
 Berechnungsvorschrift: BUB  
 Berechnungsprogramm: SoundPLAN 9.0

Dargestellt sind Pegel ab 50 dB(A). Niedrigere Pegel sind nicht abgebildet.

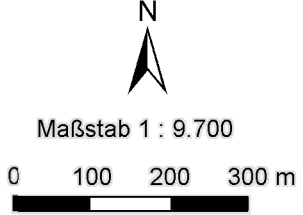
<b>Pegel im Berechnungsgebiet:</b>	<b>Kartensymbole:</b>
≥ 70 dB(A)	Kartierungsstrecke Straße
≥ 65 - 69 dB(A)	Kartierungsstrecke Schiene
≥ 60 - 64 dB(A)	Schallschutz oder vergleichbares Bauwerk
≥ 55 - 59 dB(A)	Ballungsraum
≥ 50 - 54 dB(A)	
Isophone LNight = 55 dB(A)	

**Straßenverkehrslärm Nacht - LNight**

Lärmkartierung Baden-Württemberg 2022  
 gemäß BImSchG, Sechster Teil / Richtlinie 2002/49/EG

Hauptverkehrsstraßen mit über 3 Mio Kfz pro Jahr außerhalb der Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern

Datenbasis: Amtliche Verkehrszählung 2019, kommunale Ergänzungen

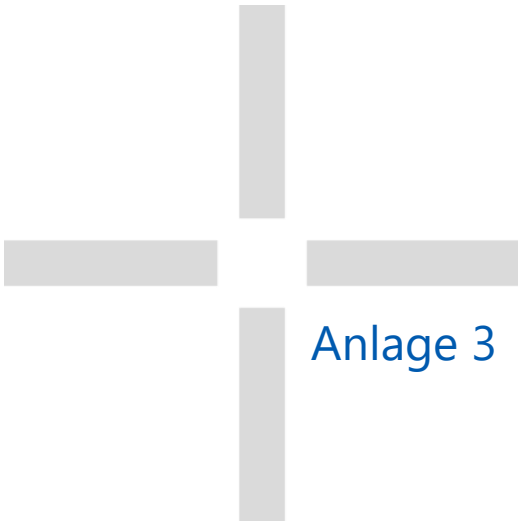


Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg  
 Griesbachstraße 1  
 76185 Karlsruhe

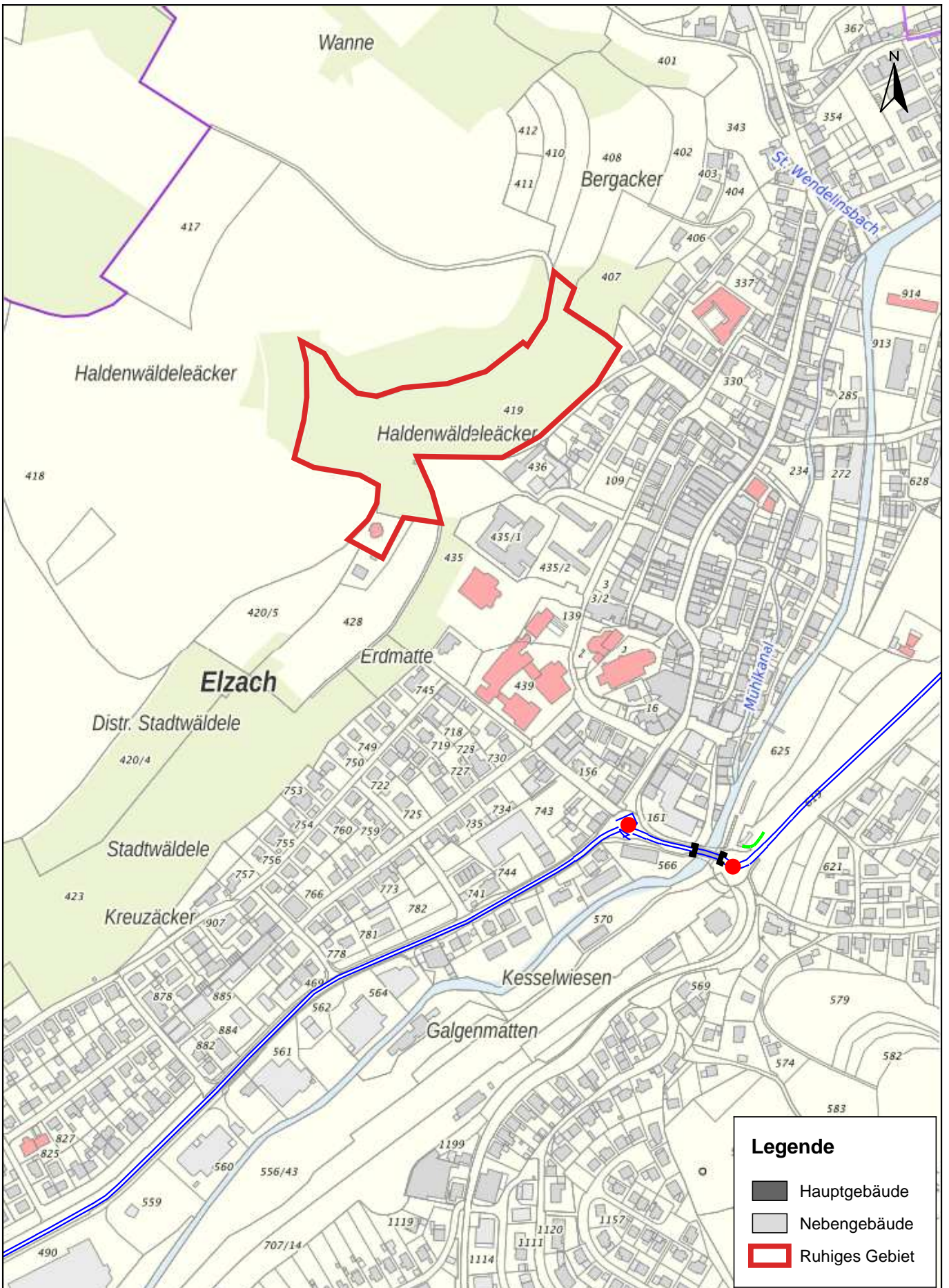
In Zusammenarbeit mit: Möhler + Partner Ingenieure AG, Augsburg und GI Geoinformatik GmbH, Augsburg

Im Auftrag des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg

Kartengrundlage: Geobasisdaten © LGL, www.lgl-bw.de, Az.: 2851.9-1/19  
 Kartendienst der LUBW, gedruckt am 30.01.2025



## Anlage 3 Übersicht der ruhigen Gebiete



**Legende**

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Ruhiges Gebiet

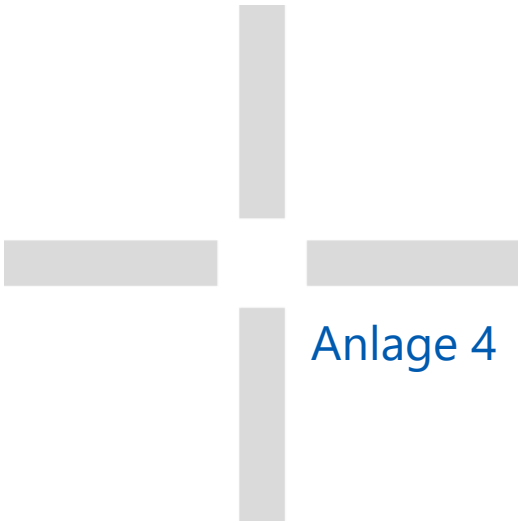
C:\Users\Colloseus\Fichtner GmbH & Co. KG\FWVT\_P\_FWT0000198\_Elzach\_LAP - 02\_Ablage\500\_PLANUNG\520\_Bearbeitung\SP91\_LAP\_Elzach

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

Auftraggeber: **Stadt Elzach**  
 Projektbez: **Lärmaktionsplan Runde IV**  
 Planbez: **Lageplan Ruhige Gebiete**

Proj.-Nr: **FWT0000198**  
 Datum: **01/2025**  
 Maßstab: **1 : 5000**

Anlage:  
**3**



## Anlage 4 Abwägungstabelle der Stellungnahmen aus der Offenlage

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 1 von 11
-----	--------------------	--------------------	----------------

## A Stellungnahmen der Behörden und Träger öffentlicher Belange

### A.1 Regierungspräsidium Freiburg

(09.12.2025)

Das Regierungspräsidium Freiburg, Abteilung 4 Mobilität, Verkehr, Straßen (Referat Regionales Mobilitätsmanagement und Referat Verkehr) nimmt für die Straßenbauverwaltung zu den in der Fortschreibung des Lärmaktionsplans vorgeschlagenen verkehrlichen Maßnahmen wie folgt Stellung:

#### 1 Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen

Der von Ihnen im Rahmen der Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange vorgelegte Entwurf des Lärmaktionsplans vom Oktober 2025 sieht aktuell keine verkehrsrechtlichen Maßnahmen (Geschwindigkeitsbeschränkungen) aus Lärmschutzgründen vor. Aufgrund der hohen Lärmwerte in der Freiburger Straße kann der im Offenlagebericht formulierte Hinweis, dass kein weiterer Handlungsbedarf bestehe, so nicht akzeptiert werden. Zuständig für die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen sind die unteren Straßenverkehrsbehörden, in Ihrem Fall das Landratsamt Emmendingen als staatliche Behörde. Für die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen außerorts und von Verkehrsverboten benötigt das Landratsamt Emmendingen die Zustimmung des Regierungspräsidiums als Höhere Straßenverkehrsbehörde.

Nach der jüngsten Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes hat die zuständige Straßenverkehrsbehörde im Lärmaktionsplan vorgesehene, hinreichend bestimmte, verkehrsrechtliche Maßnahmen umzusetzen, sofern die im Fachrecht vorgesehenen gesetzlichen Voraussetzungen auf Tatbestandsseite vorliegen und die planaufstellende Gemeinde das fachrechtliche Ermessen ordnungsgemäß ausgeübt hat. Das Regierungspräsidium prüft die von der unteren Straßenverkehrsbehörde getroffene Entscheidung auf ihre Rechtmäßigkeit.

Nach § 45 Abs. 1 S.1, S. 2 Nr. 3 in Verbindung mit § 45 Abs. 9 der Straßenverkehrsordnung (StVO) setzt die Anordnung von Verkehrsbeschränkungen und -verboten des fließenden Verkehrs das Vorliegen einer besonderen Gefahrenlage voraus, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der Wohnbevölkerung durch Lärm erheblich übersteigt.

Die neuere Rechtsprechung orientiert sich hinsichtlich der Frage, ob gemäß § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO eine Gefahrenlage gegeben ist, an den Grenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Werden die in § 2

Dies wird nicht berücksichtigt.

Die rechtlichen Rahmenbedingungen haben sich seit der letzten Fortschreibung des Lärmaktionsplans nicht geändert und die im Kooperationserlass genannten Schwellen sind keine vorgegebenen Grenzwerte, sondern lediglich Orientierungswerte, die Kommunen in keiner Form binden. Ebenso wenig haben sich die Verkehrsmengen in einem Umfang verändert, der eine abweichende Bewertung rechtfertigen würde. Vor diesem Hintergrund bestehen aus kommunaler Sicht als planaufstellende Behörde keine neuen fachlichen Voraussetzungen, die eine Abkehr von der bisherigen Geschwindigkeitsregelung notwendig oder begründbar erscheinen lassen.

Mit der Nennung einzelner Spitzenwerte der Lärmbelastungen führt die Stellungnahme in die Irre. Die genannten Werte finden sich selbst in der von Ungenauigkeiten geprägten landesweiten Lärmkartierung ausschließlich im direkten Umfeld des Kreisverkehrs B 294/Hauptstraße/Freiburger Straße und hängen dort mit den Zuschlägen für den Knotenpunkt zusammen. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung hätte gerade dort aber keine praktische Wirkung. Im gesamten weiteren Verlauf der Freiburger Straße liegen deutlich geringere Lärmbelastungen vor. Zudem ist dort keine reine Wohnbebauung vorhanden, sondern eine Durchmischung verschiedener Nutzungen. All dies hat bereits in der letzten Stufe des Lärmaktionsplans zu einer gut abgewogenen Entscheidung für Tempo 40 geführt. Weder real noch rechtlich sind relevante Änderungen der Situation eingetreten, die zu einer abweichenden Einschätzung führen können.

Interne behördliche oder ministerielle Erlasse, auf die in der Stellungnahme eingegangen wird, spielen für die weisungsfreie Pflichtaufgabe der Fortschreibung eines Lärmaktionsplans in der Planungshoheit der Kommune - wie oben bereits angesprochen - keine Rolle. Als Kommune begrüßen wir die strukturierte Prüfung von

## Anlage 4: Abwägungstabelle der Stellungnahmen aus der Offenlage

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 2 von 11
	<p>Abs. 1 der 16. BImSchV geregelten Immissionsgrenzwerte überschritten, haben die Lärmbetroffenen regelmäßig einen Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung über eine verkehrsbeschränkende Maßnahme (VGH Baden-Württemberg, Az. 10 S 2449/17, Rn. 33). 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. Bei der Festlegung verkehrsbeschränkender Maßnahmen in Lärmaktionsplänen sind die in den Richtlinien genannten Kriterien in den Abwägungsprozess einzubeziehen und entsprechend zu bewerten.</p> <p>Bei der Ermessensausübung im Rahmen der Lärmaktionsplanung ist besonders zu berücksichtigen, dass nach der Lärmwirkungsforschung Werte ab 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht im gesundheitskritischen Bereich liegen (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, 10 S 2449/17, Rn. 36).</p> <p>Bei einer Überschreitung dieser Werte um 2 dB(A) (also ab 67 dB(A) am Tag und 57 dB(A) in der Nacht) reduziert sich das Ermessen zur grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung von Maßnahmen auf den betroffenen Straßenabschnitten.</p> <p>Bei Lärmbeeinträchtigungen oberhalb der o.g. Werte (also ab 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht) kann von verkehrsrechtlichen Maßnahmen abgesehen werden, wenn dies mit Rücksicht auf die damit verbundenen Nachteile (z.B. in Bezug auf Luftreinhaltung, Leistungsfähigkeit, Verkehrsverlagerung, Verkehrsfunktion bei Ortsumfahrungen) qualifiziert belegt wird und trotz vorhandener Lärmbelastung mit gesundheitskritischen Lärmpegeln erforderlich erscheint.</p> <p>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.</p> <p>Für die Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen ist es nicht zwingend erforderlich, dass die Lärmbelastung in einem gesundheitskritischen Bereich liegt. Auch unterhalb der genannten Werte können straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen festgelegt werden, wenn der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der</p>	<p>Lärmschwerpunkten und eine eigenständige Aktivität der zuständigen Behörden. Hierbei darf aber keinesfalls erneut versucht werden, den Handlungsspielraum der Kommunen zu untergraben. Auch wenn die aktuelle Fortschreibung des Lärmaktionsplans keine erneute Abwägung zu einer Geschwindigkeitsbeschränkung vornimmt, - wozu wie bereits erklärt auch kein Anlass besteht - gilt die Ermessensentscheidung aus der letzten Stufe des Lärmaktionsplans unverändert. Es wird den Bürger/-innen nicht zu erklären sein, wenn entgegen der vor Ort getroffenen Ermessensentscheidung, die von den beteiligten Verkehrsbehörden umgesetzt wurde, jetzt plötzlich diese Entscheidung übergangen werden soll und dies in einer Situation, in der sich seit der Anordnung kein Gesetz und keine Verordnung geändert hat, keine relevante neue Rechtsprechung zur Anwendung vorliegt und sich die Lärmsituation nicht relevant verändert hat. Eine stetige Anpassung an interne Schreiben führt zu einer endlosen Spirale der Änderungen, einer Entwertung des Instruments der Lärmaktionsplanung und einem Verlust der Glaubwürdigkeit gegenüber der Bevölkerung, wenn vor Kurzem getroffene Entscheidungen, die im Konsens umgesetzt wurden, ohne neue Erkenntnisse wieder verworfen werden.</p> <p>Gerade bezogen auf die Zuständigkeiten des Regierungspräsidiums sind aus kommunaler Sicht andere Schwerpunkte vordergründig. An der südlichen Ortseinfahrt Elzach ist wie in den letzten Jahren schon angesprochen die Errichtung eines Kreisverkehrsplatzes an der B 294/L 101 wünschenswert. Ein solcher Kreisverkehr hätte zwangsläufig eine deutliche Geschwindigkeitsreduzierung auf der Bundesstraße zur Folge und würde somit auch in der aktuellen Lärmbewertung eine relevante Verbesserung darstellen. Die zugehörige Machbarkeitsstudie liegt seit Mai 2020 vor und zeigt, dass hier eine bauliche Lösung möglich und geeignet ist, um den Lärm nachhaltig zu reduzieren.</p> <p>Darüber hinaus besteht seit Langem der Wunsch, eine neue direkte Zufahrt zur BDH-Klinik über die Bundesstraße einzurichten. Die Verkehrsbelastung ist im innerörtlichen Bereich</p>	

Anlage 4: Abwägungstabelle der Stellungnahmen aus der Offenlage

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 3 von 11
-----	--------------------	--------------------	----------------

<p>Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden muss und damit den Anwohnern zugemutet werden kann.</p> <p>Die für die Maßnahmenabwägung maßgeblichen Aspekte sind vom Einzelfall abhängig. Relevante Gesichtspunkte sind u. a.: Bewertung von Verdrängungseffekten, die Belange des fließenden Verkehrs, Auswirkungen auf den ÖPNV, Auswirkungen auf den Fuß- und den Radverkehr, konkret anstehende straßenbauliche Maßnahmen zur Lärminderung, mildere Mittel wie eine geänderte Verkehrsführung, Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle), in Bereichen mit Überschreitungen von Grenzwerten für Luftschadstoffe Auswirkungen auf die Luftreinhaltung. Die Belange des Straßenverkehrs sind nicht pauschal in die Abwägung einzustellen, sondern müssen hinreichend konkretisiert werden.</p> <p>Für die Berechnung des Beurteilungspegels und die Bestimmung des Immissionsortes sind bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen die RLS-19 maßgebend.</p> <p>Das Regierungspräsidium als Höhere Straßenverkehrsbehörde unterstützt im rechtlich vorgegebenen Rahmen grundsätzlich alle Maßnahmen, die zu einem verbesserten Schutz der Wohnbevölkerung vor Straßen-lärm führen können. Auf Wunsch von Kommunen und im Benehmen mit der jeweils zuständigen Straßenverkehrsbehörde stehen wir auch für eine fachliche Beratung zu geplanten verkehrs-beschränkenden Maßnahmen zur Verfügung. Dementsprechend werden wir allen Maßnahmen zustimmen, die nach Fachrecht zulässig sind. Um eine möglichst reibungslose Umsetzung der angestrebten Maßnahmen zu gewährleisten, empfehlen wir einen engen Austausch mit den straßen-verkehrsrechtlichen Entscheidungsträgern bereits vor der Verabschiedung des Lärmaktionsplanes.</p> <p>Im Berichtsentwurf vom Oktober 2025 ist unter 3.1.1 dargestellt, dass in der Freiburger Straße aufgrund des Lärmaktionsplans Stufe 3 Tempo 40 angeordnet wurde und deshalb kein weiterer Handlungsbedarf bestehe.</p> <p>Die der damaligen Abwägung zugrunde gelegten Lärmwerte betragen in dem Bereich bis zu 69 dB(A) tags und bis zu 60 dB(A) nachts.</p> <p>Wir konnten am 29.08.2022 einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h als eine nach dem Kooperationserlass mögliche Ausnahme zustimmen, da mit der zwar geringen Lärminderung die Lärmwerte immerhin noch unter die gesundheitsgefährdende Grenze gesenkt werden konnte.</p> <p>Entsprechend der von der LUBW berechneten Lärmwerte auf diesem Streckenabschnitt liegen die Lärmwerte</p>	<p>trotz der bestehenden Umfahrung weiterhin erheblich und stellt eine Behinderung für den Klinikverkehr dar (rund 3.800 Krankenfahrten pro Jahr, 205 Betten, ca. 1.000 Beschäftigte, etwa 2.900 Lieferfahrten sowie rund 36.000 Besucher jährlich). Mangels Alternativen muss der gesamte Klinikverkehr durch die Innenstadt verlaufen. Aus diesem Grund ist das Regierungspräsidium aufgefordert, zusätzliche Entlastungsmaßnahmen zu prüfen und eine weitere Entlastungsstraße bzw. eine neue direkte Zufahrt zur Klinik einzurichten.</p> <p>Abschließend möchten wir betonen, dass die Stadt Elzach keine Anordnung zusätzlicher Beschränkungen beabsichtigt und auch keiner Anordnung externer Stellen entgegen der Festlegung des Gemeinderates der Stadt Elzach zustimmt. Die bestehende Regelung mit Tempo 40 findet in der Bevölkerung breite Akzeptanz, während eine weitergehende Reduzierung auf Tempo 30 zu Problemen der Akzeptanz führen würde, ohne dass sich erklärbar an den Randbedingungen etwas geändert hätte. Tempo 40 stellt eine ausgewogene und tragfähige Ermessensentscheidung dar, die sowohl dem Lärmschutz als auch der Verkehrsfunktion gerecht wird.</p>
---	--

Anlage 4: Abwägungstabelle der Stellungnahmen aus der Offenlage

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 4 von 11
-----	--------------------	--------------------	----------------

(allerdings noch berechnet mit einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h) wie folgt:  
 65,1 bis 72,2 dB(A) tags  
 57,2 bis 63,7 dB(A) nachts.  
 Selbst wenn man die Lärminderungswirkung, die sich von 50 km/h auf 40 km/h ergeben würde, von diesen Werten abzieht, kommt man bei einigen Häusern nicht unter die grundrechtsrelevante Schwelle von 70/60 dB(A). Zudem wären die meisten Häuser nach wie vor noch in dem Bereich ab 67/57 dB(A), in dem sich das Ermessen hin zur grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung von Maßnahmen reduziert.  
 Wie oben bereits erwähnt kann entsprechend des Kooperationserlasses zur Lärmaktionsplanung in Baden-Württemberg vom 08.02.2023 bei Lärmbeeinträchtigungen ab 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts von verkehrsrechtlichen Maßnahmen abgesehen werden, wenn dies mit Rücksicht auf die damit verbundenen Nachteile (z. B. in Bezug auf Luftreinhaltung, Leistungsfähigkeit, Verkehrsverlagerung, Verkehrsfunktion bei Ortsumfahrungen) qualifiziert belegt wird und trotz vorhandener Lärmbelastung mit gesundheitskritischen Lärmpegeln erforderlich erscheint.  
 Ebenfalls nach dem Kooperationserlass liegen Lärmbelastungen ab 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht in einem gesundheitskritischen Bereich. Daher sind solche bei einer qualifizierten Lärmaktionsplanung auf jeden Fall zu berücksichtigen. Mit der Lärmaktionsplanung ist durch die Festlegung geeigneter Maßnahmen darauf hinzuwirken, diese Werte nach Möglichkeit zu unterschreiten.  
 Insofern müssen in einem Lärmaktionsplanverfahren alle solcher lärmbelasteten Bereiche behandelt werden und es muss nach den oben aufgeführten Kriterien des Kooperationserlasses geprüft werden, ob verkehrsbeschränkende Maßnahmen zur Lärminderung in Frage kommen bzw. umgesetzt werden müssen.  
 Soweit diese Prüfung nicht ermessensfehlerfrei oder gar nicht durchgeführt wird, entfaltet der Lärmaktionsplan gegenüber der zuständigen Straßenverkehrsbehörde keine Bindungswirkung. Die Straßenverkehrsbehörde als untere Verwaltungsbehörde müsste das Ermessen dann selbst ausüben. Dies kann bedeuten, dass die Prüfung zu einem anderen Ergebnis führt und somit gegebenenfalls Maßnahmen auch mit fachaufsichtlicher Unterstützung umgesetzt werden müssten.  
 Der nördliche Bereich der Freiburger Straße unmittelbar vor dem Kreisverkehr ist zudem ein Lärmschwerpunkt,

der zu den TOP 100 im Regierungsbezirk Freiburg zählt und entsprechend des am 10.11.2025 in Kraft getretenen Erlasses des Verkehrsministeriums BW nach dem dort beschriebenen Verfahren zu entschärfen ist. Die Freiburger Straße ist deshalb im Erläuterungsbericht zu behandeln und entsprechend den Vorgaben des Kooperationserlasses zu prüfen, inwieweit verkehrsbeschränkende Maßnahmen zur Lärminderung in Frage kommen bzw. umgesetzt werden müssen.

Aufgrund der sehr hohen Lärmwerte wird eine Ablehnung einer weiteren Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h zumindest nachts nicht begründbar sein.

**2 Maßnahme Fahrbahnsanierung mit lärmminderndem Asphalt**

Anhand der Zustandserfassung werden die Maßnahmen zur Fahrbahndeckenerneuerung (FDE) entsprechend dem Erhaltungszustand und den zur Verfügung stehenden Ressourcen fortlaufend festgelegt. Welcher Straßendeckschichttyp bei einer anstehenden Erhaltungs- oder Ausbaumaßnahme auf dem jeweiligen Streckenabschnitt eingesetzt werden kann, wird zu gegebener Zeit im Einzelfall geprüft. Im derzeitigen Erhaltungsmanagement, das für die kommenden Jahre gilt, sind keine weiteren Fahrbahndeckenerneuerung auf der Freiburger Straße (B 294) vorgesehen.

**3 Passive Lärmschutzmaßnahmen an lärmbelasteten Gebäuden**

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 Straßenbaulastträger realisiert werden. Voraussetzung hierfür ist die Überschreitung von Auslösewerten, die in der Verkehrslärmschutzrichtlinie 1997 (VLärmSchR 97) festgelegt und inzwischen auf folgende Werte abgesenkt wurden:

Tabelle 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 01.04.1974 errichtet wurden. Bei der Lärmsanierung handelt es sich um eine freiwillige Leistung des Straßenbaulastträgers.

Nähere Informationen hierzu und entsprechende Antragsunterlagen finden sich unter

Dies wird zur Kenntnis genommen.

Dies wird zur Kenntnis genommen.

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 6 von 11
-----	--------------------	--------------------	----------------

<a href="https://rp.baden-wuerttemberg.de/themen/verkehr/laerm/">https://rp.baden-wuerttemberg.de/themen/verkehr/laerm/.</a>	
<p><b>A.2 Landratsamt Emmendingen</b> (11.12.2025)</p>	
<p>Hiermit nehmen wir zu der Behördenbeteiligung wie folgt Stellung:</p> <p><b>I Bauleitplanung</b> Die Ergebnisse der Fortschreibung des vereinfachten Lärmaktionsplanes sind im Rahmen der Bauleitplanung zu berücksichtigen.</p> <p><b>II Belange des Umweltschutzes</b></p> <p><b>1. Naturschutz</b> Gegen das Vorhaben bestehen keine naturschutzfachlichen und -rechtlichen Bedenken.</p> <p><b>2. Wasserwirtschaft, Bodenschutz und Altlasten</b> Zu o.g. Planung nehmen wir Stellung wie folgt:</p> <p><b>2.1 Oberflächengewässer:</b> Keine Betroffenheit.</p> <p><b>2.2 Grundwasser:</b> Keine grundsätzlichen Bedenken. Sollte bei den Straßensanierungen ins Grundwasser eingegriffen werden oder sind Sanierungsmaßnahmen in Wasserschutzgebieten geplant, so ist es separat mit der UWB abzustimmen.</p> <p><b>2.3 Abwasser:</b> Wir bitten, im Auge zu behalten, ob sich die Zeitpunkte von notwendigen Kanalsanierungsmaßnahmen und Erneuerungen von Straßenoberflächenbelegen miteinander koordinieren lassen.</p> <p><b>2.5 Altlasten und Bodenschutz:</b> Zum Material, welches in und unter der Freiburger Straße verbaut wurde, liegen keine Kenntnisse vor. Angrenzend befinden sich allerdings verschiedene im BAK erfasste Flächen, auf die bei konkreten Maßnahmen eingegangen werden würde.</p> <p><b>3. Gewerbeaufsicht und Immissionsschutz</b> Zum Lärmaktionsplans „Fortschreibung Stufe IV“ der Stadt Elzach haben wir hinsichtlich des Immissionsschutzes keine Anregungen vorzubringen.</p> <p><b>4. Abfallrecht</b> Bei dem o.g. Lärmaktionsplan der Stadt Elzach sind unsere Belange nicht tangiert.</p> <p><b>III Straßenbau</b> Wir verweisen auf unsere Stellungnahme zur Fortschreibung des Lärmaktionsplanes vom 12.02.2020. Die dort geäußerten Anregungen sind weiterhin zu beachten. Ansonsten werden von unserer Seite keine weiteren Bedenken geltend gemacht.</p>	<p>Dies wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Dies wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Dies wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Dies wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Dies wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Dies wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Dies wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Dies wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Dies wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Dies wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Dies wird zur Kenntnis genommen. In der Stellungnahme vom 10.03.2020 (die einzige zum damaligen Lärmaktionsplan vom LRA abgegebene Stellungnahme) waren keine Belange mit Bezug auf die aktuelle Fortschreibung des Lärmaktionsplans benannt. Die damalige</p>

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 7 von 11
<p><b>IV Straßenverkehr</b></p> <p>Die von Ihnen im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange vorgelegte Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Stadt Elzach sieht keine weiteren verkehrsrechtliche Maßnahmen aus Lärmschutzgründen vor. Im Kooperationserlass zur Lärmplanung in Baden-Württemberg vom 08.02.2023 liegt eine Lärmbelastung ab 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht in einem gesundheitskritischen Bereich. Daher sind Bereiche mit Lärmbelastungen ab 65 dB(A) Tags und 55 dB(A) Nachts bei einer qualifizierten Lärmaktionsplanung auf jeden Fall zu berücksichtigen. Aufgrund der hohen Lärmwerte könnte eine weitere Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h zumindest nachts begründbar sein. Die vorgenannten Maßnahmen (Freiburger Straße Geschwindigkeit 40 km/h und die Geschwindigkeit 30 km/h in der Hauptstraße) wurden bereits aufgrund der vorhergehenden Planungen umgesetzt. Die Lärmoptimierung durch den Straßenbelag in der Freiburger Straße liegt in der Zuständigkeit des Regierungspräsidiums Freiburg. Der Stellungnahme des Straßenbauamtes LRA EM schließen wir uns ferner an.</p> <p><b>V Gesundheit</b></p> <p>Eine sachliche Zuständigkeit der Unteren Gesundheitsbehörde ist im vorliegenden „Lärmaktionsplan – Fortschreibung Stufe IV“ der Stadt Elzach nicht berührt. Vor diesem Hintergrund entfällt eine Stellungnahme.</p> <p><b>VI Flurneueordnung</b></p> <p>Das o. g. Vorhaben liegt außerhalb laufender oder geplanter Flurneueordnungsverfahren. Aus Sicht der Flurneueordnung bestehen weder Anregungen noch Bedenken.</p> <p><b>VII Landwirtschaft</b></p> <p>In dem stark land- und forstwirtschaftlich geprägten Gebiet sollten land- und forstwirtschaftliche Verkehre und Arbeitsabläufe durch die Maßnahmenumsetzungen nicht beeinträchtigt werden.</p> <p><b>VIII Forstliche Belange</b></p> <p>Es werden keine forstrechtlichen Belange berührt.</p> <p><b>IX Belange weiterer Dienststellen</b></p> <p><b>1. Öffentliche Ordnung – Friedhofswesen</b></p> <p>Bei dem Lärmaktionsplan soll der Verkehrslärm reduziert werden. Es sollen keine Gebäude errichtet werden. Störende Betriebe sind ebenfalls nicht geplant. Insoweit bestehen aus bestattungsrechtlicher Sicht keine Bedenken.</p>	<p>Stellungnahme bezog sich auf Straßenabschnitte, für die in der aktuellen Fortschreibung keine Änderungen vorgesehen sind.</p> <p>Dies wird zur Kenntnis genommen. Siehe A.1</p> <p>Dies wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Dies wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Dies wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Dies wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Dies wird zur Kenntnis genommen.</p>		

## Anlage 4: Abwägungstabelle der Stellungnahmen aus der Offenlage

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 8 von 11
-----	--------------------	--------------------	----------------

**2. Kommunale Abfallwirtschaft**

Zu dem genannten Vorhaben bestehen aus Sicht des Eigenbetriebs Abfallwirtschaft des Landkreises Emmendingen keine Bedenken und Anregungen.

Dies wird zur Kenntnis genommen.

**3. Denkmalschutz**

Die Belange des Denkmalschutzes sind unabhängig vom Lärmaktionsplan zu berücksichtigen.

Dies wird zur Kenntnis genommen.

Wir bitten, uns nach Verabschiedung der Fortschreibung des vereinfachten Lärmaktionsplanes durch den Gemeinderat eine wirksame Fassung in Papierform sowie die Unterlagen in digitaler Form zukommen zu lassen.

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 9 von 11
-----	--------------------	--------------------	----------------

## B Private Stellungnahmen von Bürgerinnen und Bürgern

<p><b>B.1 Person A</b> (12.11.2025)</p>	
<p>Sehr geehrte Damen und Herren, es ist bedauerlich als Bewohner des Wohngebietes Eilet feststellen zu müssen, dass wir als direkt angrenzendes Wohngebiet zur B 294, auch in der Fortschreibung des Lärmaktionsplanes Stufe IV der Stadt Elzach (immer noch) nicht berücksichtigt wurden. Diese Anmerkung habe ich in der Gemeinderatsitzung vom 21.10.2025 bereits geteilt. Darum bitten wir dringend alle notwendige Maßnahmen einzuleiten, um in dieser Planung miteinzufließen zu können:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Verkehrszählung B 294 Richtung Heidburg (Hauptverkehrsstraße mit &gt;8200 KFZ/Tag. Notwendig für Aufnahme in Lärmkarte. In Elzach ca. 14500 Fahrzeuge/Tag, Oberprechtal ca. 3800 laut BZ Bericht — Restliche KFZ wohin?)</li> <li>2. Aufnahme in die Lärmkartierung — Lärmmessungen (bei der Abzweigung Oberprechtal/B 294 hört diese auf).</li> <li>3. Ausarbeitung der Maßnahme im Lärmaktionsplan. (z.B. Lärmschutzwand, Tempolimits, Schallschutzfenster, etc.)</li> </ol> <p>Der Verkehr wird nicht weniger. Sperrungen für LKWs durch Glottertal, Simonswald und evtl. auch bald Oberprechtal, sowie die neuen Ortsumfahrungen Oberwinden mit dem Brandenbergtunnel steigert das nur. Irgendwo muss der Verkehr durch. Tempolimits 40km/h zur Lärmreduzierung in der Freiburger Straße Elzach sowie auch im Nachbarort Mühlenbach und Haslach zeigen nur zu Recht, wieviel Verkehr sich täglich auf der B294 durch das Elztal bis in das Kinzigtal bewegt. Auch in anderen Regionen des Schwarzwaldes (Richtung Freudenstadt, Lahr usw.) sind überall Tempolimits zur Lärmreduzierung, aber auch die dazugehörigen erforderlichen Kontrollen durch „Blitzer“ zu sehen.</p>	<p>Dies wird zur Kenntnis genommen. Der Ort Eilet ist nicht Teil der landesweiten Lärmkartierung, da die Verkehrsmengen in diesem Abschnitt unterhalb der vorgegebenen Schwelle von 8.200 Kfz/Tag liegen. Damit ist dieser Bereich nach der Umgebungslärmrichtlinie nicht verpflichtend zu untersuchen. Die Stadt wird aber für Eilet eine Verkehrszählung durchführen lassen. Auf dieser Basis wird die Lärmsituation unabhängig vom Lärmaktionsplan separat untersucht. Falls sich hieraus eine Möglichkeit ergibt, Maßnahmen zur Lärmminde- rung zu ergreifen, wird die Stadtverwaltung die Optionen mit den zuständigen Verkehrsbehörden abstimmen. Über die Ergebnisse wird in öffentlichen Sitzungen informiert.</p>
<p><b>B.2 Person B</b> (28.11.2025)</p>	
<p>Sehr geehrte Damen und Herren, leider mussten wir feststellen, dass die Eilet als direkt angrenzendes Wohngebiet an die B 294 im Lärmaktionsplan Stufe IV der Stadt Elzach nicht berücksichtigt ist. Wir bitten darum, die notwendigen Maßnahmen einzuleiten, dass das Gebiet in diese Planung mit</p>	<p>Siehe B.1</p>

## Anlage 4: Abwägungstabelle der Stellungnahmen aus der Offenlage

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 10 von 11
	<p>aufgenommen wird (Verkehrszählung B 294 ARAL/ Heidburg und Aufnahme in die Lärmkartierung, bzw. Lärmmessungen).</p> <p>Ich wohne über 50 Jahre auf der Eilet und in all den Jahren hat der Verkehr stetig zugenommen, vor allem der Schwerlastverkehr und die Motorräder.</p> <p>Wir bitten um Beachtung des Wohngebietes Eilet im Lärmaktionsplan.</p>		

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 11 von 11
-----	--------------------	--------------------	-----------------

## C Behörden und Träger öffentlicher Belange ohne Bedenken und Anregungen

C.1	Stadtbauamt Hausach
C.2	Regio-Verbund GmbH