



Deutsche Bahn AG • DB Immobilien  
Gutschstraße 6 • 76137 Karlsruhe

Sadtverwaltung Bühl  
Stadtentwicklung-Bauen-Immobilien  
Stadtplanung  
Friedrichstraße 6  
77815 Bühl



Deutsche Bahn AG  
DB Immobilien  
Region Südwest  
Gutschstraße 6  
76137 Karlsruhe  
www.deutschebahn.com

Zeichen CR,R 041 Bec  
BA KAR 21-112941

04.11.2021

Entwurf zum Lärmaktionsplan der Stadt Bühl.

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, als von der DB Netz AG bevollmächtigtes Unternehmen, übersendet Ihnen hiermit folgende Stellungnahme als Träger öffentlicher Belange zu o.g. Lärmaktionsplan.

Für den o.g. Entwurf zum Lärmaktionsplan Bühl bestehen aus immobilienwirtschaftlicher Sicht hinsichtlich der TöB Belange folgende Anmerkungen.

Durch Bühl verläuft die stark frequentierte Rheintalbahn mit den Strecken: 4000 Mannheim Hbf - Basel - Konstanz und 4280 Karlsruhe - Basel. Hierbei handelt es sich um planfestgestellte Haupteisenbahnstrecken des Bundes. Bestandsstrecken unterliegen nicht der Verkehrslärmschutzverordnung und von daher besteht - anders als bei Neu- und Ausbaustrecken - kein rechtlicher Anspruch auf Lärmschutz.

Seit dem 1. Januar 2015 ist das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) für die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplanes für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit zuständig.

Für Bestandstrecken gibt es das freiwillige Lärmsanierungsprogramm des Bundes. In diesem Programm ist Bühl derzeit nicht enthalten, da bereits im Zuge des viergleisigen Ausbaus der Rheintalbahn umfangreiche aktive Schallschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände) und passiver Schallschutz (Lärmschutzfenster) realisiert wurden.

Unabhängig vom freiwilligen Lärmsanierungsprogramm des Bundes arbeitet die Deutsche Bahn gemeinsam mit dem Bund und der Industrie seit Jahren beständig und erfolgreich daran, den Lärm an besonders belasteten Schienenstrecken bundesweit Schritt für Schritt weiter zu verringern.

Deutsche Bahn AG  
Sitz Berlin  
Registergericht  
Berlin-Charlottenburg  
HRB 50 000  
USt-IdNr.: DE 811569869

Unser Anliegen:



- 2 -

Hier möchten wir folgende Maßnahmen hervorzuheben:

- **Flüsterbremse:**  
Seit 2020 ist die gesamte Güterwagenflotte von DB Cargo in Deutschland mit Flüsterbremsen unterwegs. Hierdurch wurde der Güterzugverkehrslärm im Laufe der letzten Jahre erheblich reduziert. Durch die ehemals verwendeten Grauguss-Klotzbremsen wurden die Radlaufflächen aufgeraut. Dies verursachte einen Großteil des Schienenverkehrslärms aus dem Güterverkehr. Die neuen Verbundstoffbremssohlen, sogenannte „Flüsterbremsen“, reduzieren das Vorbeifahrgeräusch von Güterzügen um etwa 10 dB(A), was einer gefühlten Halbierung des Lärms entspricht.
- **Weitere Geräuschminderungen an Schienenfahrzeugen:**  
Gemeinsam mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und der Industrie untersucht die DB AG weitere mögliche Innovationen zum Schallschutz und deren Umsetzung an Schienenfahrzeugen. Die bereits am 28.05.2021 verschickte Stellungnahme ist weiterhin aktuell und als Anlage diesem Schreiben beigelegt.

Mit freundlichen Grüßen  
Deutsche Bahn AG

## Stellungnahme der Verwaltung

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.  
Für den Schienenlärm (Lärmaktionsplan Bahn) ist das Eisenbahnbundesamt zuständig.



**Baden-Württemberg**  
 REGIERUNGSPRÄSIDIUM KARLSRUHE  
 ABTEILUNG 4 - MOBILITÄT, VERKEHR, STRASSEN

Regierungspräsidium Karlsruhe · 76247 Karlsruhe

Stadt Bühl  
 Stadtplanung / GIS

Friedrichstr. 6  
 77815 Bühl

<b>Stadt 6 Bühl</b>	
Eing. 26. Okt. 2021	

26. Okt. 2021

Karlsruhe

Name

Durchwahl

Aktenzeichen

**Lärmaktionsplanung der Stadt Bühl**

Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange  
 Ihr Schreiben vom 29.07.2021

Sehr geehrter

wir nehmen Bezug auf das o.g. Schreiben, mit dem das Regierungspräsidium Karlsruhe als höhere Straßenverkehrsbehörde am Verfahren zur Aufstellung des Lärmaktionsplans der Stadt Bühl beteiligt wird und bedanken uns für die gewährte Fristverlängerung bis zum 22.10.2021. Zum Entwurf des Lärmaktionsplans vom 21.07.2021 nehmen wir wie folgt Stellung.

Für die Prüfung und Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen wie Geschwindigkeitsbeschränkungen oder Verkehrsverboten ist die Stadt Bühl, Straßenverkehrsbehörde, zuständig. Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz vor Lärm und Abgasen bedürfen zusätzlich der Zustimmung der höheren Straßenverkehrsbehörde (vgl. VwV-StVO zu § 45 zu Absatz 1 bis 1e, V, wobei der Zustimmungsvorbehalt gemäß der VwV-IM-StVO in Baden-Württemberg auf die Regierungspräsidien delegiert ist).

Die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen und Verkehrsverboten ist nicht in die freie Disposition der Behörden gestellt. Vielmehr ist es erforderlich, dass die rechtlichen Voraussetzungen für solche Maßnahmen gegeben sind. Beim Schutz vor Straßenlärm ist dies vor allem dann der Fall, wenn der Lärm Ausmaße angenommen

hat, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs als ortsüblich hinzunehmen ist. Dies ist – unabhängig vom Gebietstyp nach Baunutzungsverordnung - regelmäßig gegeben, wenn die vom Straßenverkehr herrührenden Beurteilungspegel (RLS-90) von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts überschritten sind (Orientierungswerte der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm - Lärmschutz-Richtlinien StV -).

Die neuere Rechtsprechung orientiert sich hinsichtlich der Frage, ob eine Gefahrenlage gem. § 45 Abs. 9 S. 3 StVO gegeben ist, die eine Verkehrsbeschränkung rechtfertigt, 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, Az. 10 S 2449/17, Rn. 33). So regelt auch der „Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung“ des Ministeriums für Verkehr vom 29. Oktober 2018 (Az. 4-8826.15/75) im Kern, dass bei einer Überschreitung der gebietsspezifischen Lärmvorsorgewerte aus der 16. BImSchV das Anordnungsersessen eröffnet wird und bei der Ermessensausübung im Rahmen der Lärmaktionsplanung besonders zu berücksichtigen ist, dass nach der Lärmwirkungsforschung Werte ab 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht im gesundheitskritischen Bereich liegen. Im Ergebnis gibt es einen Ermessensspielraum ab Überschreiten der Grenzwerte der 16. BImSchV bis zu den Orientierungswerten der Lärmschutz-Richtlinien StV. Dabei besagt der Kooperationserlass nicht, dass sich bei einer Überschreitung der vom VGH genannten Orientierungswerte von 65/55 dB(A) das Ermessen zu einer Pflicht zum Einschreiten und zur Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen verdichtet. Es muss vielmehr eine Abwägung durch die Gemeinde erfolgen. Rechtsfehlerhaft ist die Abwägung einer Gemeinde u.a. dann, wenn die Anhörung der zuständigen Verkehrsbehörde unterblieben ist oder lediglich auf einem Gemeinderatsbeschluss fußt. Über den Orientierungswerten der Lärmschutz-Richtlinien StV ist das Ermessen eingeschränkt in Richtung eines Einschreitens im Regelfall.

Für die Prüfung, ob verkehrsbeschränkende Maßnahmen aus Gründen des Lärmschutzes in Betracht kommen, stellen die Lärmschutz-Richtlinien StV eine Orientierungshilfe dar. Diese enthalten grundsätzliche Wertungen, lassen aber auch andere Wertungen zu, sofern sie fachlich begründet sind. Bei der Festlegung verkehrsbe-

schränkender Maßnahmen in Lärmaktionsplänen sind die in den Richtlinien genannten Kriterien in den Abwägungsprozess einzubeziehen und entsprechend zu bewerten.

Bei straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen sind unabhängig vom Gebietstyp nach Baunutzungsverordnung und unter Berücksichtigung eines bereits vorhandenen Lärmschutzes folgende Werte (RLS-90) zu beachten:

- 70 dB(A) zwischen 6:00 und 22:00 Uhr (tags)
- 60 dB(A) zwischen 22:00 und 6:00 Uhr (nachts)
- in Gewerbegebieten erfolgt ein Zuschlag von 5 dB(A)

Bestehen deutliche Betroffenheiten mit Lärmpegeln über den genannten Werten, verdichtet sich das Ermessen in der Regel zu einer Pflicht zum Einschreiten. Bei erheblichen Lärmbeeinträchtigungen oberhalb der o.g. Werte kann von verkehrsrechtlichen Maßnahmen abgesehen werden, wenn dies mit Rücksicht auf die damit verbundenen Nachteile (z.B. in Bezug auf Luftreinhaltung, Leistungsfähigkeit, Verkehrsverlagerung) qualifiziert belegt wird und gerechtfertigt erscheint.

Nach dem „Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung“ sind bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen die „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – RLS-90“ maßgebend für die Berechnung des Beurteilungspegels und die Bestimmung des Immissionsortes. Nach der „Vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen –VBUS-“ ermittelte Pegelwerte an den Gebäuden sind durch Ab- und Zuschläge mit den nach RLS-90 ermittelten Werten zu vergleichen, wobei die Nachtwerte identisch sind, solange sich keine Signalanlagen im Umfeld befinden. Dagegen ist der  $L_{DEN}$ -Wert nach VBUS mit den im Kooperationserlass genannten Abschlägen und unter Berücksichtigung vorhandener Signalanlagen in den Tagwert nach RLS-90 umzurechnen. Nähere Einzelheiten zur vereinfachten Umrechnung der Lärmpegelwerte können dem „Kooperationserlass Lärmaktionsplanung“ entnommen werden. Die Lärmberechnungen müssen auch etwaige bereits bestehende Geschwindigkeitsbeschränkungen und Minderungen aufgrund lärmoptimierter Straßenbeläge berücksichtigen. Neben den geforderten Lärmwerten besteht eine weitere Voraussetzung für die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen darin, dass die Beurteilungspegel für eine deutliche Zahl von Betroffenen über den genannten Werten liegen; wenige Betroffenheiten reichen für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen nicht aus.

Die für die Maßnahmenabwägung maßgeblichen Aspekte sind vom Einzelfall abhängig. Relevante Gesichtspunkte sind u.a.: Bewertung von Verdrängungseffekten, die Belange des fließenden Verkehrs, Auswirkungen auf den ÖPNV, Auswirkungen auf den Fuß- und den Radverkehr, anstehende straßenbauliche Maßnahmen zur Lärm-minderung, mildere Mittel wie eine geänderte Verkehrsführung, Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle), in Gebieten mit Luftreinhalteplänen Auswirkungen auf die Luftreinhaltung. Zur Vermeidung häufiger Wechsel der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in Ortsdurchfahrten können zwischen Maßnahmenbereichen Lückenschlüsse bis maximal 300 Meter Länge erfolgen. Die Straßenverkehrsbehörde hat bei der Prüfung, ob und ggfls. welche Beschränkungen möglich sind, auch die sonstigen Belange wie Verkehrssicherheit, Verkehrsfunktion, Leistungsfähigkeit sowie mögliche Verdrängungseffekte in ruhige Bereiche zu bedenken. In die Beurteilung sollten vor einer Entscheidung auch – wie bei allen straßenverkehrsrechtlichen Sachverhalten – die Stellungnahmen des Straßenbauhaltsträgers und der Polizei einbezogen werden. Danach kann die Zustimmung des Regierungspräsidiums zu dann noch beabsichtigten Maßnahmen eingeholt werden. Um die Wirksamkeit beschlossener Maßnahmen nachhaltig zu unterstützen, sollte flankierend eine entsprechende Verkehrsüberwachung konzipiert werden.

Die Lärmaktionsplanung der Stadt Bühl sieht folgende, das Regierungspräsidiums als höhere Straßenverkehrsbehörde betreffenden Maßnahmen zur Lärm-minderung vor:

## **5.1 Kurzfristig umsetzbare Maßnahmen (< 2 Jahre)**

### **M 1 k: L 83 Ortsdurchfahrt Altschweier – Temporeduzierung**

**M 1 a k Abschnitt zw. Edith-Stein-Straße 7 u. KV Mattenmühle auf 50 km/h**

**M 1 b k Abschnitt zw. KV Mattenmühle u. Ortsende Richtung Osten auf 30 km/h**

### **M 2 k: K 3763 Vimbacher Straße – Temporeduzierung auf 30 km/h**

**Abschnitt zw. Seemattenstraße u. Vimbacher Straße 15**

### **M 3 k: K 3764 Hauptstraße – Temporeduzierung auf 30 km/h**

**Abschnitt zw. KV Rheinstraße u. Friedrich-Ebert-Straße**

#### M 4 k: Rheinstraße – Temporeduzierung auf 30 km/h

Abschnitt zw. KV Hauptstraße u. Bahnstrecke

#### M 5 k: 3764 Bühlertalstraße – Temporeduzierung auf 30 km/h

Abschnitt zw. Grabenstraße u. Bühlertalstraße 48

### **5.2 Kurz-/mittelfristig umsetzbare Maßnahmen (<2-5 Jahre)**

#### Maßnahmenpaket: K 3764 Hauptstraße südl. Bühlertalstraße im Rahmen der geplanten Neugestaltung

##### **M 1a km: Temporeduzierung auf 30 km/h**

Die höhere Straßenverkehrsbehörde ist bereit und willens, den nach Fachrecht zulässigen Verkehrsbeschränkungen zuzustimmen. Voraussetzung hierbei ist neben einer großen Anzahl Lärmbetroffener in den betroffenen Streckenabschnitten der rechnerische Nachweis der maßgeblichen Richtwertüberschreitungen. Nach den im Rahmen der Anhörung vorgelegten Unterlagen (Anlage 3 – Lärmanalyse nach den Berechnungsvorschriften der RLS 90) dokumentierten Lärmwerte sind in den genannten Bereichen Lärmschwerpunkte mit zahlreichen Lärmbetroffenen vorhanden, die Grundlage für die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen sein können. Welche Maßnahmen letztlich zustimmungsfähig sind und von der Straßenverkehrsbehörde getroffen werden können, insbesondere die Festlegung der konkreten Beschränkungsbereiche, ist im Rahmen des Zustimmungsverfahrens im Einzelnen abzustimmen.

Hinsichtlich der im Bericht enthaltenen Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h (**M 1a k: L 83 Ortsdurchfahrt Altschweier, Abschnitt zw. Edit-Stein-Str. 7 u. KV Mattenmühle**) weisen wir darauf hin, dass nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV (Ziff. 2.3) durch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen der Beurteilungspegel unter den Richtwert abgesenkt, mindestens jedoch eine Pegelminderung um 3 dB(A) bewirkt werden soll, wobei schon ab einer berechneten Differenz von 2,1 dB(A) straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen geeignet sein können. Der Umstand, dass bei einer Geschwindigkeitsreduzierung von 50 auf 30 km/h generell von einer Pegelminderung um (aufgerundet) 3 dB(A) ausgegangen werden kann, lässt sich nicht ohne Weiteres auf andere Geschwindigkeitsbereiche übertragen. Unter Ziff. 5.1 ist ausgeführt und in Anl.

5.1 ist dargestellt, dass die zu erwartende Pegelminderung der Maßnahme bis zu 4 dB beträgt.

Zur Bindungswirkung bei Hauptverkehrsstraßen i.S.v. § 47b Nr. 3 BImSchG geben wir folgende Hinweise:

Eine Bindungswirkung von in Lärmaktionsplänen festgelegten Maßnahmen an Straßen besteht bei Hauptverkehrsstraßen im Sinne von § 47b Nr. 3 BImSchG. Hiernach ist eine Hauptverkehrsstraße eine Bundesfernstraße, Landesstraße oder auch sonstige grenzüberschreitende Straße, jeweils mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr. Unabhängig von der Klassifizierung einer Straße, d.h. auch bei Kreisstraßen und Gemeindestraßen, ist bei einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens in der Regel davon auszugehen, dass es sich um Straßen von regionaler Bedeutung handelt. Es handelt sich demnach ebenfalls um Hauptverkehrsstraßen gem. § 47b Nr. 3 BImSchG, was eine Auslegung u.a. anhand von Art. 3 lit. A der EU-Richtlinie 2002/49/EG („Umgebungslärmrichtlinie“) ergibt. Maßnahmen, die rechtsfehlerfrei in einem Lärmaktionsplan festgelegt wurden, entfalten demnach auch für diese Straßen eine Bindungswirkung gegenüber den für die Umsetzung der Maßnahme zuständigen Fachbehörden, bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen den Straßenverkehrsbehörden. Voraussetzung ist nicht, dass die betreffenden Straßenabschnitte Teil der Lärmkartierung der LUBW nach § 47c BImSchG sind. Es ist ausreichend, dass im Rahmen der Lärmaktionsplanung seitens der Gemeinde Lärmberechnungen für den jeweiligen Streckenabschnitt ergänzt werden. Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr oder weniger sind keine Hauptverkehrsstraßen im Sinne von § 47b Nr. 3 BImSchG. Werden solche Straßen in Lärmaktionspläne einbezogen, obliegt die Ermessensausübung bei hierauf abzielenden Maßnahmen der zuständigen Fachbehörde, die unter besonderer Würdigung der Ausführungen des Lärmaktionsplans zu erfolgen hat. Bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen sind dies die Straßenverkehrsbehörden. Die Anordnung unterliegt dem Zustimmungsvorbehalt der höheren Straßenverkehrsbehörde. Das bedeutet, dass die höhere Straßenverkehrsbehörde bei Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von weniger als drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr durch den Lärmaktionsplan nicht gebunden ist, sich die im Lärmaktionsplan dargelegte Abwägung der Gemeinde jedoch zu eigen machen kann. Die Fachbehörden sind hierbei grundsätzlich an die ermessenslenkenden Verwaltungsvorschriften gebunden.

Da § 47 d Abs. 6 i.V.m. § 47 Abs. 6 BImSchG keine eigene Rechtsgrundlage für die Anordnung von Lärminderungsmaßnahmen darstellt, können nur solche Maßnahmen umgesetzt werden, die nach Fachrecht zulässig sind und rechtsfehlerfrei in einen Lärmaktionsplan aufgenommen wurden. Daher halten wir es für erforderlich, die oben aufgeführten Hinweise vor Aufnahme in den Lärmaktionsplan zu berücksichtigen und nur solche verkehrsrechtlichen Maßnahmen aufzunehmen, die nach Fachrecht zulässig sind.

### **Bauliche Lärmsanierungsmaßnahmen:**

Im Bereich der Stadt Bühl ist das Referat 45 (Regionales Mobilitätsmanagement, Sachgebiet Verkehr-Umwelt-Klima) des Regierungspräsidiums Karlsruhe zuständig für die Umsetzung von baulichen Lärmsanierungsmaßnahmen an der Bundesstraße B 3 sowie an den Landesstraßen L 83, L 84 und L 85. Zu den einzeln aufgeführten, die Straßenbauverwaltung betreffenden baulichen Maßnahmen im Lärmaktionsplan wird wie folgt Stellung genommen.

Da nur Bühl-Altschweier die passiven Lärmschutzmaßnahmen in Anspruch genommen hat, könnten alle anderen Stadtteile sich noch am passiven Lärmschutzprogramm beteiligen.

#### Zur Förderung von passiven Schallschutzmaßnahmen an Gebäuden mit Überschreitung der Auslösewerte der Lärmsanierung:

Mit der Förderung von passiven Schallschutzmaßnahmen an besonders betroffenen Gebäuden ist das Regierungspräsidium Karlsruhe grundsätzlich einverstanden. Eigentümer von Gebäuden an Bundes- und Landesstraßen, für die nach der RLS 19 eine Überschreitung der Auslösewerte der Lärmsanierung berechnet wurde, haben die Möglichkeit beim Regierungspräsidium Karlsruhe einen Antrag auf Zuschuss zu passiven Lärmschutzmaßnahmen zu stellen. Voraussetzung für die Gewährung eines Zuschusses ist daneben, dass das betreffende Gebäude vor dem 01.04.1974 (Inkrafttreten des Bundesimmissionsschutzgesetzes) errichtet wurde oder zumindest die Voraussetzung für das Gebäude in Form eines rechtskräftigen Bebauungsplanes zu diesem Zeitpunkt schon geschaffen war. Außerdem dürfen für das betreffende Gebäude

in der Vergangenheit nicht bereits schon einmal Zuschüsse zu Lärmschutzmaßnahmen gezahlt worden sein. Im Gewährungsfall beträgt der Zuschuss 75% der Gesamtkosten für die notwendigen Lärmschutzmaßnahmen.

#### Zum Einbau lärmmindernder Fahrbahnbeläge in der Ortsdurchfahrt Altschweier L83 und der L85 Vimbuch:

Erhaltungsmaßnahmen an Landesstraßen werden in Abhängigkeit ihres baulichen Zustands entsprechend einer landesweiten Dringlichkeitsliste durchgeführt. In dieser Liste sind die Ortsdurchfahrt Altschweier und Vimbuch – Bereich Neukritt nicht als zur Erhaltung anstehend aufgeführt. Ein Austausch des Fahrbahnbelags kann daher erst langfristig erfolgen. Erst im Rahmen einer anstehenden Fahrbahnsanierung kann auch eine abschließende Aussage darüber getroffen werden, ob der Straßenabschnitt sich für den Einbau eines lärmmindernden Fahrbahnbelags eignet.

#### Zum Bau einer Ortsumfahrung:

Wir weisen Sie darauf hin, dass durch das Instrument des Lärmaktionsplans kein Straßenbauvorhaben ausgelöst werden kann. Für die Umsetzung eines solchen Vorhabens ist die vorherige Aufnahme desselben in den Bundesverkehrswegeplan von Nöten. In der Priorisierung des aktuellen Bundesverkehrswegeplans wurde die Maßnahme Ortsumgehung L83 OU Bühl-Vimbuch in die Kategorie weiterer Bedarf einsortiert. Mit der Planung der Ortsumfahrung kann erst begonnen werden, wenn höher priorisierte Maßnahmen abgearbeitet sind. Mit einer Aufnahme der Planung kann daher erst langfristig gerechnet werden.

Mit freundlichen Grüßen

## **Stellungnahme der Verwaltung**

Die allgemeinen Hinweise zur Bewertung der vorgeschlagenen verkehrsrechtlichen Maßnahmen werden zur Kenntnis genommen.

Das prinzipielle Einverständnis zur Förderung passiver Schallschutzmaßnahmen wird begrüßt.

Im Bereich Vimbuch „Neukritt“ ist die Maßnahme nicht unter Unterhaltung sondern im Rahmen der Überplanung zum vierspurigen Ausbau der L85 im Bereich der Auffahrt zur BAB 5 bis Ende Römerwall aufgenommen. Hierbei ist der Lärmschutz hinsichtlich des Fahrbahnbelages bereits aufgenommen und berücksichtigt. Die Maßnahme ist 2023/24 geplant.

Die Anregung zur Maßnahme „Austausch Fahrbahnbelag“ in Altschweier soll als Mittelfristige Maßnahme > 2 Jahre beibehalten werden, um zu gewährleisten, dass dies bei der nächsten Deckensanierung berücksichtigt wird.

Die Hinweise zum Bau der Ortsumfahrung werden zur Kenntnis genommen.

Regionalverband Mittlerer Oberrhein  
Baumeisterstr. 2 76137 Karlsruhe

Stadt Bühl  
Stadtentwicklung-Bauen-Immobilien

Stadtplanung / GIS  
E-Mail

Datum	Unser Zeichen	Ihre Nachricht vom	Ihr Zeichen
15.10.2021	6.6.3.003	30.07.2021	

**Entwurf zum Lärmaktionsplan der Stadt Bühl, Fortschreibung**

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 30.07.2021 und die Gelegenheit, zum Entwurf des Lärmaktionsplans eine Stellungnahme abzugeben.

Die geplanten kurz, mittel- und langfristigen Maßnahmen stehen den Zielen und Grundsätzen des Regionalplans Mittlerer Oberrhein 2003 nicht entgegen. Für die mittel/langfristige Maßnahme mit der lfd. Nr. 3 ml „K 3763 neue Verbindung B 3 / L 85“ werden wir im Rahmen des Planungsverfahrens bei Planungsbeginn eine gesonderte Stellungnahme abgeben.

Wir wünschen bei der Weiterentwicklung und anschließenden Umsetzung des Lärmaktionsplans viel Erfolg.

Mit freundlichen Grüßen

**Stellungnahme der Verwaltung**

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

<b>FACHBEREICH</b>				
Stadtentwicklung - Bauen - Immobilien				
15. Okt. 2021				
FBL				Anst.
SE	PA	HB	TB	SSH
Vermerke:				14.10.2021

Handelsverband Südbaden e.V. - Postfach 473 - 79004 Freiburg

Stadt Bühl

Friedrichstraße 6  
77815 Bühl

<b>Stadt Bühl</b>	
Eing. 15. Okt. 2021	

**Lärmaktionsplan  
Hier: Stellungnahme im Rahmen der Anhörung**

Sehr geehrter Herr

besten Dank für die Beteiligung. Im zentralen Bereich der Hauptstraße konnte aus unserer Sicht durch das Tempo 20 bereits eine Lärmreduzierung erreicht werden, aber auf der anderen Seite hat diese Maßnahme dazu geführt, dass die Innenstadt weiter anfahrbar blieb, was von den Gewerbetreibenden sehr begrüßt wurde. Die jetzt geplanten Maßnahmen schließen im südlichen und nördlichen Bereich an mit einem Tempo 30 Bereichen. Zusätzlich wird im Ortsteil Altschweier eine Temporeduzierung auf Tempo 50 bzw. auf Tempo 30 und in der Vimbacher Straße Tempo 30 vorgeschlagen. Besonders unterstützen wollen wir die Überlegungen zu einem Belagaustausch mit einem lärmoptimierten Asphalt.

Der stationäre Einzelhandel ist durch den stetig steigenden Onlinehandel besonders auch während der Coronapandemie in einem großen Transformationsprozess. Der Kunde von heute hat vom Onlinehandel mitgenommen, dass alles einfach und bequem gehen muss. Dies gilt natürlich auch für die Erreichbarkeit und das Parken für den stationären Handel. Alles, was der Kunde als unbequem empfindet, wird dazu führen, dass es nur zu einer Umlenkung in einen anderen Einkaufsstandort bzw. ins Netz kommt. Gerade der Onlinehandel verursacht durch die Logistik mit den Kleintransportern zunehmend Lärm und Umweltbelastung.

Aus dem vorher Gesagten sind bauliche Maßnahmen zur Lärmreduzierung zu favorisieren. Temporeduzierungen, die zu Staus führen, belasten die Erreichbarkeit der Innenstadt und den Einzelhandel. Zudem dürfte der Trend zur E-Mobilität zusätzlich zu einer Reduzierung des Lärmpegels führen.

**Stellungnahme der Verwaltung**

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Stadt Bühl  
Fachbereich SBI, Stadtentwicklung  
Friedrichstraße 6  
77815 Bühl

Karlsruhe, 10.08.2021

**Entwurf zum Lärmaktionsplan der Stadt Bühl, Fortschreibung, auf Grundlage der Umgebungs-lärmrichtlinie, Richtlinie 2002/49/EG des EU des EU-Parlaments und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm;  
Stellungnahme zur Benachrichtigung der Behörden, benachbarten Gemeinden und Träger öffentlicher Belange von der öffentlichen Auslegung des Entwurfs**

Ihre Nachricht vom 29.07.21, Ihr Zeichen

Sehr geehrte Damen und Herren,

der KVV dankt der Stadt Bühl für die im Voraus erfolgte Einbeziehung der Belange des ÖPNV bei der Aufstellung des Lärmaktionsplanes, sowie der Berücksichtigung der abgegebenen Vorab einschätzung im Entwurf des Dokumentes. Gerne nimmt der KVV wie folgt Stellung zum Entwurf des Lärmaktionsplanes der Stadt Bühl.

Hinsichtlich der Einschätzung der entstehenden Verlustzeiten für den ÖPNV durch die Temporeduzierung erfolgt durch den Gutachter regelmäßig der Verweis auf folgende Werte: „Unter Berücksichtigung von Forschungserkenntnissen zu Tempo 30 km/h an Hauptverkehrsstraßen bewegen sich die realen Reisezeitverluste durch Tempo 30 km/h zu Tempo 50 km/h im Tageszeitbereich bei durchschnittlich ca. 2 Sekunden je 100 Meter. (Fachbeitrag Straßenverkehrstechnik 2.2015)“

Diese Einschätzung deckt sich jedoch nicht mit den Erfahrungen des KVV aus dem realen Betrieb. Darüber hinaus entsprechen 2 Sekunden pro 100 Meter einem Wert von 10 Minuten pro 30 Kilometer, d.h. fährt der Bus nach der Umstellung eine Strecke von 30 km in einer Stunde, so hätte er vorher zehn Minuten weniger, also 50 Minuten gebraucht. Dies ergibt eine Reisegeschwindigkeit von 36 km/h.

Zwar existieren tatsächlich Straßenabschnitte, auf denen der Bus nur punktuell die 50 km/h erreicht und abschnittsweise deutlich unter 50 km/h unterwegs ist (Engstellen, parkende Fahrzeuge etc.). In diesem Fällen wird eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 36 km/h durchaus im Bereich des Möglichen sein und an dieser Stelle auch gar nicht angezweifelt. Allerdings wird die reine Senkung der Höchstgeschwindigkeit alleine die Straßenbeschaffenheit nicht ändern – ist der Bus früher wegen geparkter Autos zum langsamen Fahren oder Abwarten des Gegenverkehrs gezwungen gewesen, so wird er das jetzt auch – mit dem einzigen Unterschied, dass er zur Kompensation nun auf freien Abschnitten statt 50 nur noch 30 km/h fahren kann. Er müsste aber konsequent Höchstgeschwindigkeit fahren können, um die Verluste bei 2 sec auf 100 m halten zu können.

Nach Sicht des KVV gibt es hier nur folgende Deutungsmöglichkeiten:

1. Der Fachbeitrag rechnet die Auswirkungen auf den ÖPNV „schön“, indem der real erreichbaren Durchschnittsgeschwindigkeit im Fall 50 km/h die theoretisch mögliche Höchstgeschwindigkeit bei 30 km/h gegenübergestellt wird.
2. Es wurden flankierende Maßnahmen ergriffen, um die Verluste des ÖPNV zu kompensieren, z.B. wurden ggf. wie in Waldbronn Halteverbote angeordnet, die dem Bus ein ungestörtes Fortkommen ermöglichen.
3. Der Attraktivitätsverlust der Buslinie, somit die Abnahme der Fahrgäste und die Verringerung der Fahrgastwechselzeit wurden mit eingerechnet. In diesem Falle ginge der Fachbeitrag von einem Fahrgastrückgang > 25 % aus.
4. Der Fachbeitrag hat Fahrpläne kurz vor und kurz nach der Umstellung mit einander verglichen, dabei aber übersehen, dass der – auch im KVV empirisch belegte – reale Zeitverlust durch Tempo 30, der deutlich über 2 sec pro 100 m liegt, die Verkehrsplaner vor gravierende Probleme stellt, die teilweise nicht zeitnah gelöst werden können. So kann eine solche Maßnahme dazu führen, dass Vorgaben des Nahverkehrsplanes nicht mehr erfüllt werden können. In der Zwischenzeit gilt dann ein „Notfahrplan“, der in der Regel die Pufferzeiten eliminiert und somit um den Preis der Fahrplanunstabilität eine höhere Reisegeschwindigkeit vorgaukelt. Fahrpläne beinhalten neben den reinen Fahrzeiten gewisse Pufferzeiten zur Betriebsstabilisierung. Im Falle von Tempo 30 müssen häufig zunächst diese Pufferzeiten aus dem Fahrplan gestrichen werden womit ein unmittelbar im Fahrplan „ablesbarer“ Zeitverlust nicht dem real vom Verkehrsplaner angesetzten Zeitverlust entspricht.

Die Temporeduzierungen in der Stadt Bühl sind nicht isoliert zu betrachten, da auch andere bereits umgesetzte oder geplante Temporeduzierungsmaßnahmen in benachbarten Gemeinden (Ottersweier, Bühlertal, etc.) berücksichtigt werden müssen. Die Summe aller Maßnahmen hat in der Folge zudem weitaus gravierendere Auswirkungen als bei einer ausschließlichen Betrachtung der Bühler Abschnitte, da die betroffenen Buslinien somit deutlich höheren Zeitverlusten auf dem gesamten Linienweg unterliegen. Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund eines integrierten Gesamtkonzeptes mit einer Vielzahl von komplexen Anschlussbeziehungen zum Schienenverkehr zu beachten, da die in Summe auf einer Linie entstehenden Fahrzeitverlängerungen diese Systeme akut gefährden. Neben dem Verlust der Pufferzeiten können ggf. nach einer Fahrplananpassung bestehende Anschlüsse nicht mehr hergestellt werden. Dies ist insbesondere bei Linien mit Anschlussbeziehungen an beiden Linienden bzw. Unterwegshaltestellen der Fall. In diesen Fällen ist in der Folge ein Anschluss zu priorisieren und die weiteren aufzugeben was dem Gesamtsystem erhebliche Schäden zufügt. In Anbetracht der Bedeutung des Verknüpfungspunktes zwischen Bus- und Schienenverkehr am Bahnhof Bühl kann es da-

her nicht das Ziel sein die bestehenden Anschlüsse und Netzverknüpfungen systematisch zu verschlechtern. Darüber hinaus kann bei bereits heute optimal ausgenutzten Fahrzeugumläufen eine Fahrzeitverlängerung zum Aufplatzen der Umläufe führen, sodass entweder ein zusätzlich zu finanzierender Mehrbedarf an Fahrzeugen entsteht oder im Gegenzug das Fahrtenangebot reduziert werden muss.

Um die durch die Temporeduzierung auf 30 km/h entstehenden Fahrzeitverluste zu kompensieren schlägt der KVV alternativ vor die Reduzierung auf 30 km/h auf die Nachtstunden von 22 Uhr bis 06 Uhr zu beschränken, da sich damit die Auswirkungen auf den Busverkehr auf ein Minimum reduzieren lassen. Alternativ sind Kompensationsmaßnahmen entlang der Streckenabschnitte mit Busverkehr zu prüfen. Solche Kompensationsmaßnahmen können beispielsweise die Einrichtung von Halteverböten (um ein Ausweichen auf die Gegenfahrbahn bzw. Abwarten des Gegenverkehrs zu vermeiden) oder aber eine Aufhebung von Rechts-vor-Links-Regelungen sein. Nach Kenntnisstand des KVV sind diese beiden Maßnahmen jedoch lediglich auf Streckenabschnitten der Bühler Citylinien möglich. Für die betroffenen Regionalbuslinien sieht der KVV dagegen einen konkreten Ansatzpunkt in einer Bus-Beeinflussung der in Bühl zahlreich vorhandenen Lichtsignalanlagen, um die entstehenden Verlustzeiten auszugleichen. Konkret kommen dafür folgende Knotenpunkte mit LSA in Frage:

- Knotenpunkt Hauptstraße/Bühlertalstraße
- Knotenpunkt Hauptstraße/Friedrich-Ebert-Straße
- Knotenpunkt Hauptstraße/Anschlussstelle L83
- Knotenpunkt B3/K3749
- Knotenpunkt Rheintalstraße/Siemensstraße
- Knotenpunkt Rheintalstraße/Rheinstraße
- Knotenpunkt Vimbacher Straße/L85

Für den Fall, dass keine Kompensationen der Zeitverluste möglich sind, behält sich der KVV vor in Absprache mit dem zuständigen Aufgabenträger entsprechende Einschnitte im Verkehrsangebot vorzunehmen. Konkret denkbar sind zum Beispiel das Auslassen von Haltestellen, sowie eine Reduzierung des Fahrtenangebotes (Taktreduzierung). Insbesondere vor dem Hintergrund der in Bühl verkehrenden landesgeförderten Regiobuslinien X34 (Bühl – BadenAirpark – Rastatt) und zusätzlich ab Dezember 2020 X44 (Bühl – Baden-Baden – Gernsbach – Bad Herrenalb), welche gemäß Förderrichtlinie entsprechende Standards hinsichtlich der Reisegeschwindigkeit und Zuganschlüsse erfüllen müssen, wird der KVV zeitnah Fahrzeitverlängerungen durch die Einführung von Tempo 30 prüfen und entsprechend reagieren. Bei der Linie X44 wäre in diesem Fall der KVV ggf. gezwungen, den Fahrweg über die Rheinstr. zu wählen, um die Zeitverluste in der Hauptstraße zu kompensieren. Die zentrale Haltestelle Bühl Rathaus könnte dann nicht mehr angefahren werden, was wir mehr als bedauern würden.

Mit freundlichen Grüßen

Karlsruher Verkehrsverbund GmbH (KVV)

## Stellungnahme der Verwaltung

Die Überprüfung der Auswirkungen auf die Reisezeiten des Busverkehrs (vgl. Erläuterungsbericht zum Entwurf des Lärmaktionsplans) hat ergeben, dass sich bei den geplanten Maßnahmen einer Temporeduzierung auf 30 km/h entsprechend den Maßnahmenvorschlägen die realen Reisezeitverluste je nach Buslinie und Straßenabschnitt in einer Größenordnung von meist < 10 Sekunden, für die Ortsdurchfahrt Vimbuch von ca. 15 Sekunden bewegen. Entsprechend den Empfehlungen des Kooperationserlasses zur Lärmaktionsplanung des Ministeriums Verkehr Baden-Württemberg können Fahrzeitverlängerungen infolge straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen in einer Größenordnung von bis zu 30 Sekunden in der Regel als vernachlässigbar eingestuft werden.

Im Rahmen der Abwägung der Belange der vom Verkehrslärm betroffenen Anwohner der Maßnahmenbereiche bzw. der zu erzielenden Pegelminderungen sowie der Belange des öffentlichen Personennahverkehrs werden die vorgeschlagenen ganztägigen Geschwindigkeitsreduktionen auf 30 km/h als vertretbar eingestuft.

Daher wurde nach Abwägung der verschiedenen lärmtechnischen und verkehrlichen Belange die vorgeschlagenen Maßnahmen zu Tempo 30 in die Beschlussfassung des Lärmaktionsplans aufgenommen.

Das Thema ÖPNV und erforderliche Maßnahmen zur Busbeschleunigung müsste anschließend mit den zuständigen Stellen und in Abstimmung mit den umliegenden Gemeinden geklärt werden.

Von: | le> **Im Auftrag von** Koordinierungsstelle

**Gesendet:** Donnerstag, 14. Oktober 2021 12:54

**An:**

**Beti**

Sehr geehrte Damen und Herren,

besten Dank für die Beteiligung am o.g. Verfahren. Mit untenstehender Mail hat das Amt für Strukturförderung dazu Stellung genommen (siehe auch Verteiler an die Stadt Bühl)  
Weitere fachliche Stellungnahmen an die Koordinierungsstelle sind nicht erfolgt.

Freundliche Grüße

Koordination und Federführung Betteilungsverfahren

Landratsamt Rastatt  
Umweltamt  
Am Schlossplatz 5  
76437 Rastatt

*Wenn Sie diese E-Mail nicht ausdrucken, helfen Sie Papier zu sparen. Das schont die Umwelt.*

**Von:**

**Gesendet:** Mittwoch, 8. September 2021 18:01

**Betreff:** Entwurf zum Lärmaktionsplan der Stadt Bühl

Sehr geehrte Damen und Herren,

besten Dank für die Einbezug in das Verfahren des Lärmaktionsplans der Stadt Bühl. Anbei die Stellungnahme des Amtes für Strukturförderung mit Bezug auf den öffentlichen Personennahverkehr:

Der Lärmaktionsplan enthält Elemente von partiellen Geschwindigkeitsreduzierungen in größeren Umfang im Ortsbereich der Stadt Bühl.

Wir machen darauf aufmerksam, dass ein umfangreicher städtischer und regionaler Busverkehr in Bühl besteht. Bzgl. der in Trägerschaft des Landkreises stehenden Linien sind von den Maßnahmen insbesondere die regionalen Verkehre der KVV-Linien 214, 262, 263, 264, 265, 266, 267, 268, 269 X 34 und die geplante X 44 sowie alle Citylinien des städtischen Verkehrs der Stadt Bühl betroffen.

Die Linien sind umlauftechnisch in Fahrpläne eingebunden. Die Auswirkungen der Maßnahmen auf den ÖPNV sind auf den Seiten 20 ff des Berichtes dargestellt. Bzgl. der „Auskömmlichkeit“ dieser Berechnung von wenigen Sekunden Fahrzeugverlust verweisen wir auf die detaillierte Stellungnahme des KVV vom 10. August 2021. Die methodische Berechnungsgrundlage wird hier nachvollziehbar angezweifelt. Zudem ist zu berücksichtigen, dass sich zudem benachbarte Kommunen in der Ausarbeitung von Lärmaktionsplänen befinden oder sonstige temporeduzierende Planungen vorantreiben. Die angeführten Zeitverluste sind somit nicht singulär zu betrachten sondern in der Gesamtheit auf der gesamten Linienlänge der Buslinien! Bei dieser Betrachtung werden dann schnell Zeitverluste erzielt, die nicht mehr durch „Pufferausnutzungen“, oder „Optimierungen“ zu kompensieren sind.

Durch die Geschwindigkeitsbeschränkungen werden grundsätzlich umlauftechnische Schwierigkeiten entstehen. Wie mit entstehenden Mehrkosten durch notwendige Fahrplananpassungen und mit induzierten Sprungkosten umgegangen wird, kann derzeit noch nicht beurteilt werden. Alternativ besteht allenfalls noch die Kompensationsmöglichkeit, bestehende Anschlusskonzepte aufzugeben, auf alternative beschleunigte Linienführungen auszuweichen (weniger Haltestellen, geringere Erschließung) oder auch Verkehrsreduzierungen durchzuführen.

Zusätzlich zu diesen allgemeinen Anmerkungen machen wir auch auf spezifische neue Verkehrskonzepte im Bühler Raum aufmerksam, die aktuell eingeführt wurden bzw. Anfang Fahrplanwechsel Dezember 2021 umgesetzt werden sollen.

Im Rahmen des von allen Beteiligten mitgetragenen NLP-Verkehrskonzeptes wurden zum 1. Mai 2021 die beiden Linien 263 und 264 vollkommen neu konzipiert. Die Linien wurden verdichtet und vertaktet und haben Anschlüsse an den Bahnhöfen Bühl und Forbach sowie auf die Regiolinie X 45 zum Ruhestein an der Haltestelle Sand. Insofern haben wir bei den Linien ein komplexes Anschlussystem, das im Umlauf auf ausreichend Pufferzeiten angewiesen ist. Bei flächenhaften Einführung der 30er Zone in Bühl und auch in Bühlertal geht definitiv Fahrzeit verloren. Unabhängig hiervon „nagt“ die Temporeduzierung aber auch bei kleineren Fahrzeitverlusten grundsätzlich am Fahrzeitpuffer der Linien und dies geht am Ende zu Lasten der Anschlussicherheiten am Bahnhof Bühl und Forbach sowie am Sand zur X45. Inwieweit die Gesamtkonzeption in Gänze gefährdet wird, müsste im Rahmen von Detailprüfungen abgeschätzt werden.

Auch die neue Regiobuskonzeptionen X 34 (Verlängerung nach Bühl ab 12/20) und X 44 (Durchbindung bis Bühl ab 12/21) sind von den Maßnahmen erheblich betroffen. Hier bestehen auch noch Fahrzeitzwänge durch Vorgaben des Landesprogrammes.

Die Notwendigkeit der ganztägigen Geschwindigkeitsreduzierungen bitten wir daher nochmals zu prüfen (evtl. nur nächtliche Reduzierungen).

Zudem regen wir an, alternative Beschleunigungsmaßnahmen für den ÖPNV verstärkt in die Betrachtung einzubeziehen (siehe hierzu Stellungnahme des KVV).

Freundliche Grüße

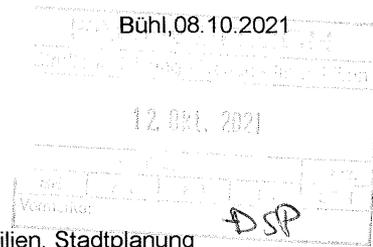
Raum- und Regionalplanung / Verkehr und Statistik

Landratsamt Rastatt  
Amt für Strukturförderung  
Am Schlossplatz 5  
76437 Rastatt

*Wenn Sie diese E-Mail nicht ausdrucken, helfen Sie Papier zu sparen. Das schont die Umwelt.*

## **Stellungnahme der Verwaltung**

**Auf die Stellungnahme des KVV wird verwiesen.**



Fachbereich Stadtentwicklung – Bauen – Immobilien, Stadtplanung  
Rathaus V  
Friedrichstr. 6  
77815 Bühl

Betr.: Stellungnahme zum Lärmaktionsplan der Stadt Bühl

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Entwurf des am 21. Juli 2021 vom Bühler Gemeinderat gebilligten Lärmaktionsplanes der Stadt Bühl veranlasst uns zu der folgenden Stellungnahme.

#### 1. Zeitpunkt der Lärmmessung

Aus dem Lärmaktionsplan geht für den Stadtteil Weitenung hervor, dass eine Lärmmessung nur nachts von 22.00 bis 6.00 Uhr stattgefunden hat (siehe Anlage 3.2.1./Projekt-Nr. 12864). Warum wurde nicht auch am Tag von 6.00 bis 22.00 Uhr der entstandene Lärm gemessen? Die Lärmmessungen in Weitenung berücksichtigen in keiner Weise sowohl die entsprechende Jahreszeit als auch aktuelle Bedingungen wie Windrichtung, Windgeschwindigkeit, Temperatur, Luftdruck und Luftfeuchtigkeit. Diese speziellen Bedingungen haben aber besonders im Wohnbereich der A 5 eine nicht unerhebliche Relevanz. Die Weitenunger Anwohner in der hinteren Kirchstraße/Richtung Oberbruch spüren den Verkehrslärm von der A 5 deshalb stärker, weil leider zwischen der Vimbacher Autobahnbrücke und der „Herzig-Brücke“ in Richtung Karlsruhe kein Lärmschutz in Form einer Schutzwand oder eines Schutzwalls besteht. Diese bestehende Lücke führt zu einem gewissen Sog, der den Lärm auf dieses Wohngebiet zuführt. Diese Lärmbelästigung ist z. B. besonders bei Südwest-Wind und in den Sommermonaten spürbar. Da man sich im Sommer doch mehr im Freien aufhält (z. B. Balkon, Terrasse) und bei geöffneten Fenstern zur Nachtzeit schläft, beeinträchtigt der deutlich stärker wahrnehmbare Verkehrslärm von der A 5 sowohl das Gehör als auch die allgemeine Befindlichkeit. So hat schon bereits ein Gutachten des „Bundes für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.“ aus dem Jahr 2004 ergeben, dass schon bei Pegeln über 45 dB (A) nachts sich Änderungen der Schlafstadien feststellen lassen“ („Aktiv gegen Lärm“, Berlin 2004, S. 3). Die aufgeführten speziellen Faktoren (Windrichtung, Windgeschwindigkeit, Temperatur, Luftdruck und

Luftfeuchtigkeit) wurden bei der bisherigen Lärmmessung im Bereich der hinteren Kirchstraße bis jetzt überhaupt nicht berücksichtigt.

#### 2. Vorschläge

- a) Im Moment kennen wir aufgrund des vorliegenden Lärmaktionsplanes nur den Wert von 49 dB (A) zwischen 22.00 und 6.00 Uhr für den hinteren Teil der Kirchstraße. Wir haben aber keine Informationen über die Anzahl und Art der Messungen. Wir wissen außerdem nicht, ob zu unterschiedlichen Jahreszeiten gemessen wurde, und wir haben keine Kenntnis über die oben genannten speziellen Bedingungen der durchgeführten Lärmmessung. Deshalb verlangen wir erneute Lärmmessungen auch zwischen 6.00 und 22.00 Uhr, die sowohl die speziellen und notwendigen Faktoren, als auch die Jahreszeiten berücksichtigen. Wir halten diese umfangreicheren und detaillierteren Lärmmessungen für unbedingt erforderlich, da Windrichtung, Windgeschwindigkeit, Temperatur, Luftdruck und Luftfeuchtigkeit als besonders wichtige Merkmale der Schallausbreitung endlich bei einer Lärmmessung miteinbezogen werden müssen.
- b) Als Lösung der Lärmproblematik für die Anwohner der hinteren Kirchstraße fordern wir die Schließung der Lücke auf der A 5 zwischen der Vimbacher Autobahnbrücke und der „Herzig-Brücke“ durch eine Lärmschutzwand oder einen Lärmschutzwall.

**Diese Stellungnahme enthält 11 Unterschriften.  
Es folgen 7 gleiche weitere Stellungnahmen**

Die folgenden Bewohner und Bewohnerinnen der hinteren Kirchstraße in Richtung „Herzig-Brücke“ schließen sich inhaltlich der Stellungnahme an und unterstützen die im 2. Punkt genannten Vorschläge.

## Stellungnahme der Verwaltung

Die Lärmkarten wurden auf Grundlage von rechtlich vorgegebenen Berechnungsvorschriften durchgeführt, auf die im Bericht zum Lärmaktionsplan verwiesen wird. Berücksichtigt wird bei den Berechnungen die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV), bezogen auf die Mittelung auf alle Tage im Jahr. Zudem wird bei den Berechnungen eine Mitwindsituation zugrunde gelegt, d. h. eine schallausbreitungsgünstige Wetterlage wird für alle berechneten Gebäude berücksichtigt.

In den Lärmkarten der Anlage sind, wie in der Darstellung beschrieben, die Lärmpegel tags  $LrT \geq 59$  dB(A) (Anlage 3.1.1) bzw. nachts  $LrN \geq 49$  dB(A) (Anlage 3.2.1) dargestellt. Diese Werte entsprechen den Immissionsgrenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung. An den Gebäuden ohne Eintrag des Lärmpegels liegen geringere Lärmpegel vor.

Es wird bestätigt, dass es abhängig der Windrichtung und Windgeschwindigkeit zu unterschiedlichen, mal mehr mal weniger störenden Wahrnehmungen der Autobahn kommt.

Den Ergebnissen der Anlagen 3.1.1 und 3.1.2 lässt sich ableiten, dass der Immissionsgrenzwert der Verkehrslärmschutzverordnung für Allgemeine Wohngebiete von 59 dB(A) tags in Weitenung unterschritten wird, der nächtliche Immissionsgrenzwert von 49 dB(A) nachts in Teilbereichen überschritten wird.

Ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung, wie der geforderte Lückenschluss der aktiven Lärmschutzmaßnahme zwischen Vimbacher Autobahnbrücke und „Herzigbrücke“ auch für die Gebäude mit Überschreitung des nächtlichen Immissionsgrenzwerts, besteht nicht. Dennoch wird die Stadtverwaltung auf das Regierungspräsidium Karlsruhe, als zuständige Behörde zugehen und den Sachverhalt zur Prüfung weitergeben. Die Maßnahme auf Lückenschluss zwischen der Vimbacher Autobahnbrücke und Herzigbrücke soll dazu als weitere Lärmschutzmaßnahme (langfristig) im Lärmaktionsplan aufgenommen werden. Auf Grund der Vielzahl an Rückmeldungen soll als kurzfristige Maßnahme eine Temporeduzierung auf 120km/h anvisiert und aufgenommen werden.

Fachbereich Stadtentwicklung – Bauen – Immobilien, Stadtplanung

Rathaus V  
Friedrichstr. 6  
77815 Bühl

STADTBÜHL			
Stadtentwicklung - Bauen - Immobilien		Stadt Bühl	
14. Okt. 2021		Eing. 14. Okt. 2021	
Betr.: Stellungnahme zum Lärmaktionsplan der Stadt Bühl FBL			
SE	PA	HS	TB
Verf. Nr.:			

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Entwurf des am 21. Juli 2021 vom Bühler Gemeinderat gebilligten Lärmaktionsplanes der Stadt Bühl veranlasst uns zu der folgenden Stellungnahme:

### 1. Zeitpunkt der Lärmmessung

Aus dem Lärmaktionsplan geht für den Stadtteil Weitenung hervor, dass eine Lärmmessung nur nachts von 22.00 bis 6.00 Uhr stattgefunden hat (siehe Anlage 3.2.1./Projekt-Nr. 12864). Warum wurde nicht auch am Tag von 6.00 bis 22.00 Uhr der entstandene Lärm gemessen? Die Lärmmessungen in Weitenung aber auch z. B. in Balzhofen berücksichtigen in keiner Weise sowohl die entsprechende Jahreszeit als auch aktuelle Bedingungen wie Windrichtung, Windgeschwindigkeit, Temperatur, Luftdruck und Luftfeuchtigkeit. Diese speziellen Bedingungen haben aber besonders im Wohnbereich der A 5 eine nicht unerhebliche Relevanz. Die Weitenunger Anwohner in der hinteren Kirchstraße/Richtung Oberbruch spüren den Verkehrslärm von der A 5 deshalb stärker, weil leider zwischen der Vimbacher Autobahnbrücke und der „Herzig-Brücke“ in Richtung Karlsruhe kein Lärmschutz in Form einer Schutzwand oder eines Schutzwalls besteht. Diese bestehende Lücke führt zu einem gewissen Sog, der den Lärm auf dieses Wohngebiet zuführt. Diese Lärmbelästigung ist z. B. besonders bei Südwest-Wind und in den Sommermonaten spürbar. Da man sich im Sommer doch mehr im Freien aufhält (z. B. Balkon, Terrasse) und bei geöffneten Fenstern zur Nachtzeit schläft, beeinträchtigt der deutlich stärker wahrnehmbare Verkehrslärm von der A 5 sowohl das Gehör als auch die allgemeine Befindlichkeit. So hat schon bereits ein Gutachten des „Bundes für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.“ aus dem Jahr 2004 ergeben, dass schon bei Pegeln über 45 dB (A) nachts sich Änderungen der Schlafstadien feststellen lassen“ („Aktiv gegen Lärm“, Berlin 2004, S. 3). Die aufgeführten speziellen Faktoren (Windrichtung, Windgeschwindigkeit, Temperatur, Luftdruck und Luftfeuchtigkeit) wurden bei der bisherigen Lärmmessung im Bereich der hinteren Kirchstraße bis jetzt überhaupt nicht berücksichtigt.

### 2. Vorschläge

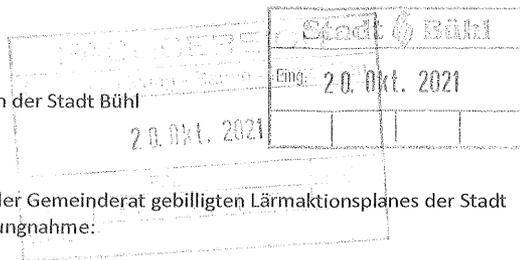
- Im Moment kennen wir aufgrund des vorliegenden Lärmaktionsplanes nur den Wert von 49 dB (A) zwischen 22.00 und 6.00 Uhr für den hinteren Teil der Kirchstraße. Wir haben aber keine Informationen über die Anzahl und Art der Messungen. Wir wissen außerdem nicht, ob zu unterschiedlichen Jahreszeiten gemessen wurde und wir haben keine Kenntnis über die oben genannten speziellen Bedingungen der durchgeführten Lärmmessung. Deshalb verlangen wir erneute Lärmmessungen auch zwischen 6.00 und 22.00 Uhr, die sowohl die speziellen und notwendigen Faktoren, als auch die Jahreszeiten berücksichtigen. Wir halten diese umfangreicheren und detaillierteren Lärmmessungen für unbedingt erforderlich, da Windrichtung, Windgeschwindigkeit, Temperatur, Luftdruck und Luftfeuchtigkeit als besonders wichtige Merkmale der Schallausbreitung endlich bei einer Lärmmessung miteinbezogen werden müssen.
- Als Lösung der Lärmproblematik für die Anwohner der hinteren Kirchstraße fordern wir die Schließung der Lücke auf der A 5 zwischen der Vimbacher Autobahnbrücke und der „Herzig-Brücke“ durch eine Lärmschutzwand oder einen Lärmschutzwall.

Mit freundlichen Grüßen

Betr.: Stellungnahme zum Lärmaktionsplan der Stadt Bühl

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Entwurf des am 21. Juli 2021 vom Bühler Gemeinderat gebilligten Lärmaktionsplanes der Stadt Bühl veranlasst uns zu der folgenden Stellungnahme:



1. Zeitpunkt der Lärmmessung

Aus dem Lärmaktionsplan geht für den Stadtteil Weitenung hervor, dass eine Lärmmessung nur nachts von 22.00 bis 6.00 Uhr stattgefunden hat (siehe Anlage 3.2.1./Projekt-Nr. 12864). Warum wurde nicht auch am Tag von 6.00 bis 22.00 Uhr der entstandene Lärm gemessen? Die Lärmmessungen in Weitenung aber auch z. B. in Balzhofen berücksichtigen in keiner Weise sowohl die entsprechende Jahreszeit als auch aktuelle Bedingungen wie Windrichtung, Windgeschwindigkeit, Temperatur, Luftdruck und Luftfeuchtigkeit. Diese speziellen Bedingungen haben aber besonders im Wohnbereich der A 5 eine nicht unerhebliche Relevanz. Die Weitenunger Anwohner in der hinteren Kirchstraße/Richtung Oberbruch spüren den Verkehrslärm von der A 5 deshalb stärker, weil leider zwischen der Vimbacher Autobahnbrücke und der „Herzig-Brücke“ in Richtung Karlsruhe kein Lärmschutz in Form einer Schutzwand oder eines Schutzwalls besteht. Diese bestehende Lücke führt zu einem gewissen Sog, der den Lärm auf dieses Wohngebiet zuführt. Diese Lärmbelastung ist z. B. besonders bei Südwest-Wind und in den Sommermonaten spürbar. Da man sich im Sommer doch mehr im Freien aufhält (z. B. Balkon, Terrasse) und bei geöffneten Fenstern zur Nachtzeit schläft, beeinträchtigt der deutlich stärker wahrnehmbare Verkehrslärm von der A 5 sowohl das Gehör als auch die allgemeine Befindlichkeit. So hat schon bereits ein Gutachten des „Bundes für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.“ aus dem Jahr 2004 ergeben, dass schon bei Pegeln über 45 dB (A) nachts sich Änderungen der Schlafstadien feststellen lassen“ („Aktiv gegen Lärm“, Berlin 2004, S. 3). Die aufgeführten speziellen Faktoren (Windrichtung, Windgeschwindigkeit, Temperatur, Luftdruck und Luftfeuchtigkeit) wurden bei der bisherigen Lärmmessung im Bereich der hinteren Kirchstraße bis jetzt überhaupt nicht berücksichtigt.

2. Vorschläge

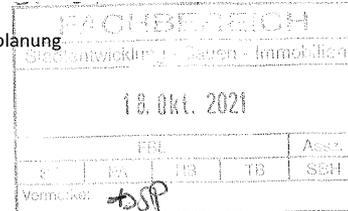
- a) Im Moment kennen wir aufgrund des vorliegenden Lärmaktionsplanes nur den Wert von 49 dB (A) zwischen 22.00 und 6.00 Uhr für den hinteren Teil der Kirchstraße. Wir haben aber keine Informationen über die Anzahl und Art der Messungen. Wir wissen außerdem nicht, ob zu unterschiedlichen Jahreszeiten gemessen wurde und wir haben keine Kenntnis über die oben genannten speziellen Bedingungen der durchgeführten Lärmmessung. Deshalb verlangen wir erneute Lärmmessungen auch zwischen 6.00 und 22.00 Uhr, die sowohl die speziellen und notwendigen Faktoren, als auch die Jahreszeiten berücksichtigen. Wir halten diese umfangreicheren und detaillierteren Lärmmessungen für unbedingt erforderlich, da Windrichtung, Windgeschwindigkeit, Temperatur, Luftdruck und Luftfeuchtigkeit als besonders wichtige Merkmale der Schallausbreitung endlich bei einer Lärmmessung miteinbezogen werden müssen.
- b) Als Lösung der Lärmproblematik für die Anwohner der hinteren Kirchstraße fordern wir die Schließung der Lücke auf der A 5 zwischen der Vimbacher Autobahnbrücke und der „Herzig-Brücke“ durch eine Lärmschutzwand oder einen Lärmschutzwall.

Mit freundlichen Grüßen

Betr.: Stellungnahme zum Lärmaktionsplan der Stadt Bühl

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Entwurf des am 21. Juli 2021 vom Bühler Gemeinderat gebilligten Lärmaktionsplanes der Stadt Bühl veranlasst uns zu der folgenden Stellungnahme:



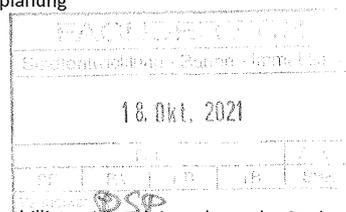
1. Zeitpunkt der Lärmmessung

Aus dem Lärmaktionsplan geht für den Stadtteil Weitenung hervor, dass eine Lärmmessung nur nachts von 22.00 bis 6.00 Uhr stattgefunden hat (siehe Anlage 3.2.1./Projekt-Nr. 12864). Warum wurde nicht auch am Tag von 6.00 bis 22.00 Uhr der entstandene Lärm gemessen? Die Lärmmessungen in Weitenung aber auch z. B. in Balzhofen berücksichtigen in keiner Weise sowohl die entsprechende Jahreszeit als auch aktuelle Bedingungen wie Windrichtung, Windgeschwindigkeit, Temperatur, Luftdruck und Luftfeuchtigkeit. Diese speziellen Bedingungen haben aber besonders im Wohnbereich der A 5 eine nicht unerhebliche Relevanz. Die Weitenunger Anwohner in der hinteren Kirchstraße/Richtung Oberbruch spüren den Verkehrslärm von der A 5 deshalb stärker, weil leider zwischen der Vimbacher Autobahnbrücke und der „Herzig-Brücke“ in Richtung Karlsruhe kein Lärmschutz in Form einer Schutzwand oder eines Schutzwalls besteht. Diese bestehende Lücke führt zu einem gewissen Sog, der den Lärm auf dieses Wohngebiet zuführt. Diese Lärmbelastung ist z. B. besonders bei Südwest-Wind und in den Sommermonaten spürbar. Da man sich im Sommer doch mehr im Freien aufhält (z. B. Balkon, Terrasse) und bei geöffneten Fenstern zur Nachtzeit schläft, beeinträchtigt der deutlich stärker wahrnehmbare Verkehrslärm von der A 5 sowohl das Gehör als auch die allgemeine Befindlichkeit. So hat schon bereits ein Gutachten des „Bundes für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.“ aus dem Jahr 2004 ergeben, dass schon bei Pegeln über 45 dB (A) nachts sich Änderungen der Schlafstadien feststellen lassen“ („Aktiv gegen Lärm“, Berlin 2004, S. 3). Die aufgeführten speziellen Faktoren (Windrichtung, Windgeschwindigkeit, Temperatur, Luftdruck und Luftfeuchtigkeit) wurden bei der bisherigen Lärmmessung im Bereich der hinteren Kirchstraße bis jetzt überhaupt nicht berücksichtigt.

2. Vorschläge

- a) Im Moment kennen wir aufgrund des vorliegenden Lärmaktionsplanes nur den Wert von 49 dB (A) zwischen 22.00 und 6.00 Uhr für den hinteren Teil der Kirchstraße. Wir haben aber keine Informationen über die Anzahl und Art der Messungen. Wir wissen außerdem nicht, ob zu unterschiedlichen Jahreszeiten gemessen wurde und wir haben keine Kenntnis über die oben genannten speziellen Bedingungen der durchgeführten Lärmmessung. Deshalb verlangen wir erneute Lärmmessungen auch zwischen 6.00 und 22.00 Uhr, die sowohl die speziellen und notwendigen Faktoren, als auch die Jahreszeiten berücksichtigen. Wir halten diese umfangreicheren und detaillierteren Lärmmessungen für unbedingt erforderlich, da Windrichtung, Windgeschwindigkeit, Temperatur, Luftdruck und Luftfeuchtigkeit als besonders wichtige Merkmale der Schallausbreitung endlich bei einer Lärmmessung miteinbezogen werden müssen.
- b) Als Lösung der Lärmproblematik für die Anwohner der hinteren Kirchstraße fordern wir die Schließung der Lücke auf der A 5 zwischen der Vimbacher Autobahnbrücke und der „Herzig-Brücke“ durch eine Lärmschutzwand oder einen Lärmschutzwall.

Mit freundlichen Grüßen



Betr.: Stellungnahme zum Lärmaktionsplan der Stadt Bühl

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Entwurf des am 21. Juli 2021 vom Bühler Gemeinderat gebilligten Lärmaktionsplanes der Stadt Bühl veranlasst uns zu der folgenden Stellungnahme:

1. Zeitpunkt der Lärmmessung

Aus dem Lärmaktionsplan geht für den Stadtteil Weitenung hervor, dass eine Lärmmessung nur nachts von 22.00 bis 6.00 Uhr stattgefunden hat (siehe Anlage 3.2.1./Projekt-Nr. 12864). Warum wurde nicht auch am Tag von 6.00 bis 22.00 Uhr der entstandene Lärm gemessen? Die Lärmmessungen in Weitenung aber auch z. B. in Balzhofen berücksichtigen in keiner Weise sowohl die entsprechende Jahreszeit als auch aktuelle Bedingungen wie Windrichtung, Windgeschwindigkeit, Temperatur, Luftdruck und Luftfeuchtigkeit. Diese speziellen Bedingungen haben aber besonders im Wohnbereich der A 5 eine nicht unerhebliche Relevanz. Die Weitenunger Anwohner in der hinteren Kirchstraße/Richtung Oberbruch spüren den Verkehrslärm von der A 5 deshalb stärker, weil leider zwischen der Vimbacher Autobahnbrücke und der „Herzig-Brücke“ in Richtung Karlsruhe kein Lärmschutz in Form einer Schutzwand oder eines Schutzwalls besteht. Diese bestehende Lücke führt zu einem gewissen Sog, der den Lärm auf dieses Wohngebiet zuführt. Diese Lärmbelästigung ist z. B. besonders bei Südwest-Wind und in den Sommermonaten spürbar. Da man sich im Sommer doch mehr im Freien aufhält (z. B. Balkon, Terrasse) und bei geöffneten Fenstern zur Nachtzeit schläft, beeinträchtigt der deutlich stärker wahrnehmbare Verkehrslärm von der A 5 sowohl das Gehör als auch die allgemeine Befindlichkeit. So hat schon bereits ein Gutachten des „Bundes für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.“ aus dem Jahr 2004 ergeben, dass schon bei Pegeln über 45 dB (A) nachts sich Änderungen der Schlafstadien feststellen lassen“ („Aktiv gegen Lärm“, Berlin 2004, S. 3). Die aufgeführten speziellen Faktoren (Windrichtung, Windgeschwindigkeit, Temperatur, Luftdruck und Luftfeuchtigkeit) wurden bei der bisherigen Lärmmessung im Bereich der hinteren Kirchstraße bis jetzt überhaupt nicht berücksichtigt.

2. Vorschläge

- a) Im Moment kennen wir aufgrund des vorliegenden Lärmaktionsplanes nur den Wert von 49 dB (A) zwischen 22.00 und 6.00 Uhr für den hinteren Teil der Kirchstraße. Wir haben aber keine Informationen über die Anzahl und Art der Messungen. Wir wissen außerdem nicht, ob zu unterschiedlichen Jahreszeiten gemessen wurde und wir haben keine Kenntnis über die oben genannten speziellen Bedingungen der durchgeführten Lärmmessung. Deshalb verlangen wir erneute Lärmmessungen auch zwischen 6.00 und 22.00 Uhr, die sowohl die speziellen und notwendigen Faktoren, als auch die Jahreszeiten berücksichtigen. Wir halten diese umfangreicheren und detaillierteren Lärmmessungen für unbedingt erforderlich, da Windrichtung, Windgeschwindigkeit, Temperatur, Luftdruck und Luftfeuchtigkeit als besonders wichtige Merkmale der Schallausbreitung endlich bei einer Lärmmessung miteinbezogen werden müssen.
- b) Als Lösung der Lärmproblematik für die Anwohner der hinteren Kirchstraße fordern wir die Schließung der Lücke auf der A 5 zwischen der Vimbacher Autobahnbrücke und der „Herzig-Brücke“ durch eine Lärmschutzwand oder einen Lärmschutzwall.

Mit freundlichen Grüßen

Wir nehmen dies genauso!  
Insbesondere nachts ist es sehr  
läufig.  
Je nach Verkehrsaufkommen im Sommer  
während der Reisezeit ist es extrem.

Hallo,

diese Stellungnahmen haben unsere Beamten mit einem  
verfasst. Wenn Sie sich inhaltlich der Stellungnahme und den sich daraus resultierenden  
Vorschlägen anschließen wollen, dann geben Sie dieses Schreiben bis spätestens am 15.10.2021 an  
der in der Stellungnahme genannten Anschrift ab. Selbstverständlich können Sie auch selbst  
Änderungen an dem Schreiben vornehmen.

Mit freundlichen Grüßen

Fachbereich Stadtentwicklung – Bauen – Immobilien, Stadtplanung  
Rathaus V  
Friedrichstr. 6  
77815 Bühl

Betr.: Stellungnahme zum Lärmaktionsplan der Stadt Bühl

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Entwurf des am 21. Juli 2021 vom Bühler Gemeinderat gebilligten Lärmaktionsplanes der Stadt Bühl veranlasst uns zu der folgenden Stellungnahme:

1. Zeitpunkt der Lärmmessung

Aus dem Lärmaktionsplan geht für den Stadtteil Weitenung hervor, dass eine Lärmmessung nur nachts von 22.00 bis 6.00 Uhr stattgefunden hat (siehe Anlage 3.2.1./Projekt-Nr. 12864). Warum wurde nicht auch am Tag von 6.00 bis 22.00 Uhr der entstandene Lärm gemessen? Die Lärmmessungen in Weitenung aber auch z. B. in Balzhofen berücksichtigen in keiner Weise sowohl die entsprechende Jahreszeit als auch aktuelle Bedingungen wie Windrichtung, Windgeschwindigkeit, Temperatur, Luftdruck und Luftfeuchtigkeit. Diese speziellen Bedingungen haben aber besonders im Wohnbereich der A 5 eine nicht unerhebliche Relevanz. Die Weitenunger Anwohner in der hinteren Kirchstraße/Richtung Oberbruch spüren den Verkehrslärm von der A 5 deshalb stärker, weil leider zwischen der Vimbacher Autobahnbrücke und der „Herzig-Brücke“ in Richtung Karlsruhe kein Lärmschutz in Form einer Schutzwand oder eines Schutzwalls besteht. Diese bestehende Lücke führt zu einem gewissen Sog, der den Lärm auf dieses Wohngebiet zuführt. Diese Lärmbelästigung ist z. B. besonders bei Südwest-Wind und in den Sommermonaten spürbar. Da man sich im Sommer doch mehr im Freien aufhält (z. B. Balkon, Terrasse) und bei geöffneten Fenstern zur Nachtzeit schläft, beeinträchtigt der deutlich stärker wahrnehmbare Verkehrslärm von der A 5 sowohl das Gehör als auch die allgemeine Befindlichkeit. So hat schon bereits ein Gutachten des „Bundes für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.“ aus dem Jahr 2004 ergeben, dass schon bei Pegeln über 45 dB (A) nachts sich Änderungen der Schlafstadien feststellen lassen“ („Aktiv gegen Lärm“, Berlin 2004, S. 3). Die aufgeführten speziellen Faktoren (Windrichtung, Windgeschwindigkeit, Temperatur, Luftdruck und Luftfeuchtigkeit) wurden bei der bisherigen Lärmmessung im Bereich der hinteren Kirchstraße bis jetzt überhaupt nicht berücksichtigt.

2. Vorschläge

- a) Im Moment kennen wir aufgrund des vorliegenden Lärmaktionsplanes nur den Wert von 49 dB (A) zwischen 22.00 und 6.00 Uhr für den hinteren Teil der Kirchstraße. Wir haben aber keine Informationen über die Anzahl und Art der Messungen. Wir wissen außerdem nicht, ob zu unterschiedlichen Jahreszeiten gemessen wurde und wir haben keine Kenntnis über die oben genannten speziellen Bedingungen der durchgeführten Lärmmessung. Deshalb verlangen wir erneute Lärmmessungen auch zwischen 6.00 und 22.00 Uhr, die sowohl die speziellen und notwendigen Faktoren, als auch die Jahreszeiten berücksichtigen. Wir halten diese umfangreicheren und detaillierteren Lärmmessungen für unbedingt erforderlich, da Windrichtung, Windgeschwindigkeit, Temperatur, Luftdruck und Luftfeuchtigkeit als besonders wichtige Merkmale der Schallausbreitung endlich bei einer Lärmmessung miteinbezogen werden müssen.
- b) Als Lösung der Lärmproblematik für die Anwohner der hinteren Kirchstraße fordern wir die Schließung der Lücke auf der A 5 zwischen der Vimbacher Autobahnbrücke und der „Herzig-Brücke“ durch eine Lärmschutzwand oder einen Lärmschutzwall.

Mit freundlichen Grüßen

Fachbereich  
Stadtentwicklung – Bauen – Immobilien, Stadtplanung  
Rathaus V  
Friedrichstraße 6  
77815 Bühl

FACHBEREICH	
Stadtentwicklung – Bauen – Immobilien, Stadtplanung	
18. Okt. 2021	
SE	PL
Stadtbüro Stadt Bühl	
Eing. 16. Okt. 2021	

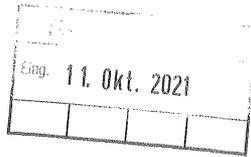
14.10.2021

**Betreff: Stellungnahme zum Lärmaktionsplan der Stadt Bühl**

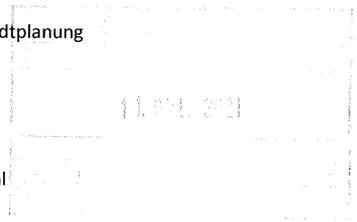
Sehr geehrte Damen und Herren,

anbei erhalten Sie unsere Stellungnahme, deren Dringlichkeit und Notwendigkeit wir unterstreichen möchte.

Mit freundlichen Grüßen



Fachbereich Stadtentwicklung – Bauen – Immobilien, Stadtplanung  
 Rathaus V  
 Friedrichstr. 6  
 77815 Bühl



Betr.: Stellungnahme zum Lärmaktionsplan der Stadt Bühl

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Entwurf des am 21. Juli 2021 vom Bühler Gemeinderat gebilligten Lärmaktionsplanes der Stadt Bühl veranlasst uns zu der folgenden Stellungnahme:

1. Zeitpunkt der Lärmmessung

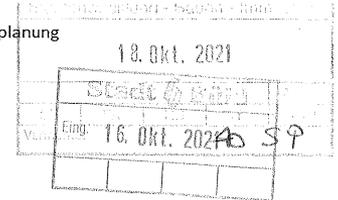
Aus dem Lärmaktionsplan geht für den Stadtteil Weitenung hervor, dass eine Lärmmessung nur nachts von 22.00 bis 6.00 Uhr stattgefunden hat (siehe Anlage 3.2.1./Projekt-Nr. 12864). Warum wurde nicht auch am Tag von 6.00 bis 22.00 Uhr der entstandene Lärm gemessen? Die Lärmmessungen in Weitenung aber auch z. B. in Balzhofen berücksichtigen in keiner Weise sowohl die entsprechende Jahreszeit als auch aktuelle Bedingungen wie Windrichtung, Windgeschwindigkeit, Temperatur, Luftdruck und Luftfeuchtigkeit. Diese speziellen Bedingungen haben aber besonders im Wohnbereich der A 5 eine nicht unerhebliche Relevanz. Die Weitenunger Anwohner in der hinteren Kirchstraße/Richtung Oberbruch spüren den Verkehrslärm von der A 5 deshalb stärker, weil leider zwischen der Vimbacher Autobahnbrücke und der „Herzig-Brücke“ in Richtung Karlsruhe kein Lärmschutz in Form einer Schutzwand oder eines Schutzwalls besteht. Diese bestehende Lücke führt zu einem gewissen Sog, der den Lärm auf dieses Wohngebiet zuführt. Diese Lärmbelästigung ist z. B. besonders bei Südwest-Wind und in den Sommermonaten spürbar. Da man sich im Sommer doch mehr im Freien aufhält (z. B. Balkon, Terrasse) und bei geöffneten Fenstern zur Nachtzeit schläft, beeinträchtigt der deutlich stärker wahrnehmbare Verkehrslärm von der A 5 sowohl das Gehör als auch die allgemeine Befindlichkeit. So hat schon bereits ein Gutachten des „Bundes für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.“ aus dem Jahr 2004 ergeben, dass schon bei Pegeln über 45 dB (A) nachts sich Änderungen der Schlafstadien feststellen lassen“ („Aktiv gegen Lärm“, Berlin 2004, S. 3). Die aufgeführten speziellen Faktoren (Windrichtung, Windgeschwindigkeit, Temperatur, Luftdruck und Luftfeuchtigkeit) wurden bei der bisherigen Lärmmessung im Bereich der hinteren Kirchstraße bis jetzt überhaupt nicht berücksichtigt.

2. Vorschläge

a) Im Moment kennen wir aufgrund des vorliegenden Lärmaktionsplanes nur den Wert von 49 dB (A) zwischen 22.00 und 6.00 Uhr für den hinteren Teil der Kirchstraße. Wir haben aber keine Informationen über die Anzahl und Art der Messungen. Wir wissen außerdem nicht, ob zu unterschiedlichen Jahreszeiten gemessen wurde und wir haben keine Kenntnis über die oben genannten speziellen Bedingungen der durchgeführten Lärmmessung. Deshalb verlangen wir erneute Lärmmessungen auch zwischen 6.00 und 22.00 Uhr, die sowohl die speziellen und notwendigen Faktoren, als auch die Jahreszeiten berücksichtigen. Wir halten diese umfangreicheren und detaillierteren Lärmmessungen für unbedingt erforderlich, da Windrichtung, Windgeschwindigkeit, Temperatur, Luftdruck und Luftfeuchtigkeit als besonders wichtige Merkmale der Schallausbreitung endlich bei einer Lärmmessung miteinbezogen werden müssen.

b) Als Lösung der Lärmproblematik für die Anwohner der hinteren Kirchstraße fordern wir die Schließung der Lücke auf der A 5 zwischen der Vimbacher Autobahnbrücke und der „Herzig-Brücke“ durch eine Lärmschutzwand oder einen Lärmschutzwall.

Fachbereich Stadtentwicklung – Bauen – Immobilien, Stadtplanung  
 Rathaus V  
 Friedrichstr. 6  
 77815 Bühl



Betr.: Stellungnahme zum Lärmaktionsplan der Stadt Bühl

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Entwurf des am 21. Juli 2021 vom Bühler Gemeinderat gebilligten Lärmaktionsplanes der Stadt Bühl veranlasst uns zu der folgenden Stellungnahme:

1. Zeitpunkt der Lärmmessung

Aus dem Lärmaktionsplan geht für den Stadtteil Weitenung hervor, dass eine Lärmmessung nur nachts von 22.00 bis 6.00 Uhr stattgefunden hat (siehe Anlage 3.2.1./Projekt-Nr. 12864). Warum wurde nicht auch am Tag von 6.00 bis 22.00 Uhr der entstandene Lärm gemessen? Die Lärmmessungen in Weitenung aber auch z. B. in Balzhofen berücksichtigen in keiner Weise sowohl die entsprechende Jahreszeit als auch aktuelle Bedingungen wie Windrichtung, Windgeschwindigkeit, Temperatur, Luftdruck und Luftfeuchtigkeit. Diese speziellen Bedingungen haben aber besonders im Wohnbereich der A 5 eine nicht unerhebliche Relevanz. Die Weitenunger Anwohner in der hinteren Kirchstraße/Richtung Oberbruch spüren den Verkehrslärm von der A 5 deshalb stärker, weil leider zwischen der Vimbacher Autobahnbrücke und der „Herzig-Brücke“ in Richtung Karlsruhe kein Lärmschutz in Form einer Schutzwand oder eines Schutzwalls besteht. Diese bestehende Lücke führt zu einem gewissen Sog, der den Lärm auf dieses Wohngebiet zuführt. Diese Lärmbelästigung ist z. B. besonders bei Südwest-Wind und in den Sommermonaten spürbar. Da man sich im Sommer doch mehr im Freien aufhält (z. B. Balkon, Terrasse) und bei geöffneten Fenstern zur Nachtzeit schläft, beeinträchtigt der deutlich stärker wahrnehmbare Verkehrslärm von der A 5 sowohl das Gehör als auch die allgemeine Befindlichkeit. So hat schon bereits ein Gutachten des „Bundes für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.“ aus dem Jahr 2004 ergeben, dass schon bei Pegeln über 45 dB (A) nachts sich Änderungen der Schlafstadien feststellen lassen“ („Aktiv gegen Lärm“, Berlin 2004, S. 3). Die aufgeführten speziellen Faktoren (Windrichtung, Windgeschwindigkeit, Temperatur, Luftdruck und Luftfeuchtigkeit) wurden bei der bisherigen Lärmmessung im Bereich der hinteren Kirchstraße bis jetzt überhaupt nicht berücksichtigt.

2. Vorschläge

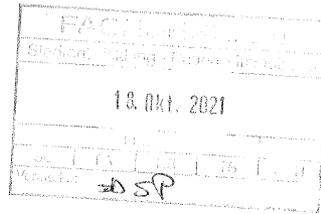
a) Im Moment kennen wir aufgrund des vorliegenden Lärmaktionsplanes nur den Wert von 49 dB (A) zwischen 22.00 und 6.00 Uhr für den hinteren Teil der Kirchstraße. Wir haben aber keine Informationen über die Anzahl und Art der Messungen. Wir wissen außerdem nicht, ob zu unterschiedlichen Jahreszeiten gemessen wurde und wir haben keine Kenntnis über die oben genannten speziellen Bedingungen der durchgeführten Lärmmessung. Deshalb verlangen wir erneute Lärmmessungen auch zwischen 6.00 und 22.00 Uhr, die sowohl die speziellen und notwendigen Faktoren, als auch die Jahreszeiten berücksichtigen. Wir halten diese umfangreicheren und detaillierteren Lärmmessungen für unbedingt erforderlich, da Windrichtung, Windgeschwindigkeit, Temperatur, Luftdruck und Luftfeuchtigkeit als besonders wichtige Merkmale der Schallausbreitung endlich bei einer Lärmmessung miteinbezogen werden müssen.

b) Als Lösung der Lärmproblematik für die Anwohner der hinteren Kirchstraße fordern wir die Schließung der Lücke auf der A 5 zwischen der Vimbacher Autobahnbrücke und der „Herzig-Brücke“ durch eine Lärmschutzwand oder einen Lärmschutzwall.

## Stellungnahme der Verwaltung

15. Oktober 2021

Stadt Bühl  
Stadtplanung Rathaus 5  
Friedrichstr. 6  
77815 Bühl



Stellungnahme zur Fortschreibung der Lärmaktionsplanung der Stadt Bühl

Sehr geehrte Damen und Herren,

gegen die o. g. Lärmaktionsplanung möchten ich Einwendungen erheben, da die Lärmbelästigung seit dem Neubau der A5 auf unserem Grundstück in der Weitenung Str. 46 bzw. 48 extrem zugenommen hat.

Insbesondere in den Abend- und Nachtstunden nimmt der Lärm aus dem fehlenden Lärmschutzbereich zwischen Weitenung und Vimbuch stark zu. In den Morgenstunden verlagert sich die Lärmentwicklung in den Bereich nordwestlich beim Ortsteil Witstung.

Hier besteht dringender Handlungsbedarf, den Lärmschutz zu verbessern. Vorübergehend sollte vielleicht eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf der A5 auf 100 km/h angestrebt werden, um Schaden von den Bürgern in Bühl-Weitenung abzuwenden. Ähnliche Lärmprobleme dürfte es auch im Bereich der Kirchstraße am südlichen Ortsausgang geben.

Für Ihre Unterstützung wäre ich sehr dankbar.

Mit freundlichen Grüßen

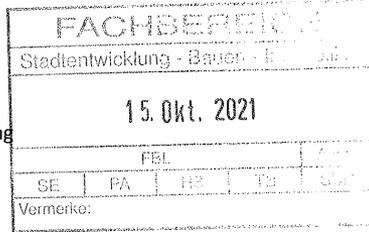
Die Lärmkarten wurden auf Grundlage von rechtlich vorgegebenen Berechnungsvorschriften durchgeführt, auf die im Bericht zum Lärmaktionsplan verwiesen wird. Berücksichtigt wird bei den Berechnungen die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV), bezogen auf die Mittelung auf alle Tage im Jahr. Zudem wird bei den Berechnungen eine Mitwindssituation zugrunde gelegt, d. h. eine schallausbreitungsgünstige Wetterlage wird für alle berechneten Gebäude berücksichtigt.

In den Lärmkarten der Anlage sind, wie in der Darstellung beschrieben, die Lärmpegel tags  $LrT \geq 59$  dB(A) (Anlage 3.1.1) bzw. nachts  $LrN \geq 49$  dB(A) (Anlage 3.2.1) dargestellt. Diese Werte entsprechen den Immissionsgrenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung. An den Gebäuden ohne Eintrag des Lärmpegels liegen geringere Lärmpegel vor.

Es wird bestätigt, dass es abhängig der Windrichtung und Windgeschwindigkeit zu unterschiedlichen, mal mehr mal weniger störenden Wahrnehmungen der Autobahn kommt.

Den Ergebnissen der Anlagen 3.1.1 und 3.1.2 lässt sich ableiten, dass der Immissionsgrenzwert der Verkehrslärmschutzverordnung für Allgemeine Wohngebiete von 59 dB(A) tags in Weitenung unterschritten wird, der nächtliche Immissionsgrenzwert von 49 dB(A) nachts in Teilbereichen überschritten wird.

Ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung, wie der geforderte Lückenschluss der aktiven Lärmschutzmaßnahme zwischen Vimbucher Autobahnbrücke und „Herzigbrücke“ auch für die Gebäude mit Überschreitung des nächtlichen Immissionsgrenzwerts, besteht nicht. Dennoch wird die Stadtverwaltung auf das Regierungspräsidium Karlsruhe, als zuständige Behörde zugehen und den Sachverhalt zur Prüfung weitergeben. Die Maßnahme auf Lückenschluss zwischen der Vimbucher Autobahnbrücke und Herzigbrücke soll dazu als weitere Lärmschutzmaßnahme (langfristig) im Lärmaktionsplan aufgenommen werden. Auf Grund der Vielzahl an Rückmeldungen soll als kurzfristige Maßnahme eine Temporeduzierung auf 120km/h anvisiert und aufgenommen werden.



Stadt Bühl  
Fachbereich SBI, Abt. Stadtentwicklung  
Friedrichstraße 6  
77815 Bühl

**Ergänzungen zum Schreiben der Stadt Bühl und anderer Mitunterzeichner wegen einer Stellungnahme zum Lärmaktionsplan (LAP)**

Sehr geehrte Damen und Herren,

das o.g. Schreiben haben wir wegen der berechtigten Forderung nach Herstellung einer wirksamen Lärmschutzwand oder eines Lärmschutzwalles mitunterzeichnet. Auf einer Länge von ca. 700 m fehlt schlichtweg der A5-Lärmschutz und dadurch ergeben sich erhebliche stark störende Lebens- und gesundheitsbeeinträchtigende Lärmbelastigungen zu Lasten der Anwohner. Von einem Lärmaktionsplan erwarten wir Alle in dem Wohnbereich, dass auf diese Lärmsituation eingegangen wird und geeignete Maßnahmen zur Lärminderung vorgeschlagen und letztlich durchgeführt werden. Dies unabhängig von theoretischen Lärmberechnungen, die mit der allgemeinen störenden Lärmwahrnehmung nicht übereinstimmen. Die vom Büro Kurz aufgrund von Vorgaben durchgeführte Berechnung mag zwar richtig sein, kann von uns aber nicht nachvollzogen werden. Anzuzweifeln ist die Berechnungsmethodik an sich.

Wurde die 700 m lange Lärmschutzlücke und die Hauptwindrichtung aus Südwest berücksichtigt? Die Lärmschutzlücke liegt genau in der Südwestrichtung und daher trifft der Lärm ohne jeglichen Schutz auf die Häuser. Die theoretischen Lärmberechnungen basieren auf den Gegebenheiten senkrecht von der Fahrbahn weg auf die Häuser, was hier natürlich zu falschen Rechenergebnissen führt.

Die nordwärts fahrenden Fahrzeuge verursachen eine Schallverdichtung nach Nordost direkt auf die Häuser an der hinteren Kirchstraße. Wurde dies berücksichtigt?

An der Betonwand zwischen den Fahrrichtungen spiegelt und verstärkt sich der Schalldruck erheblich von den auf der linken Fahrspur deutlich schneller fahrenden PKW's. Die Lärmschutzlücke ermöglicht, dass diese Lärmsteigerung sich zu den Häusern ausbreitet.

Der Fahrbahnbelag ist durch seine lärmtechnisch sehr schlechte Beschaffenheit deutlich lärmemittierender als z.B. der an vielen anderen Autobahnabschnitten verwendete Belag. Ist dies in der Berechnung berücksichtigt? Ab Rastatt z.B. wurde Flüsterasphalt verwendet. Wieso nicht hier in Weitenung in direkter Nachbarschaft zur A5?

Als Berechnungsergebnisse werden in Anlage 3.2.1 des Erläuterungsberichtes am Ende der Weitenunger Straße und dem Bereich Kreuzfeld/Eichert Werte von 49 und 50 dB beziffert. Diese Lagen sind v.a. durch Lärmschutzwälle mit aufgesetzter Steingabionenmauer geschützt. Im Bereich der hinteren Kirchstraße, wo kein Lärmschutz vor Lärmeinträgen aus der südwestlichen Lärmeinfallsrichtung vorhanden ist, wird ein Wert von ebenfalls 49 dB beziffert. Dies ist widersprüchlich und belegt, dass die Berechnungsmethode nicht den örtlichen Gegebenheiten gerecht wird und es schlussendlich objektiv zu falschen, nämlich zu niedrigeren Rechenergebnissen führt. Wir gehen davon aus, dass die tatsächliche Lärmbelastigung in unserem Wohnbereich einen Wert über 49 bzw 59 dB hat und sich somit Handlungsnotwendigkeiten zur Lärmreduzierung ergeben.

Wir bitten um Darlegung der Lärm-Berechnung und der zugrundeliegenden Parameter. Nicht nachvollziehbar ist, dass das Lärmproblem nur mit einer theoretischen Immissionsberechnung mit unvollständigen Berücksichtigungen von Lärmverursachungen durchgerechnet wird und hier keinerlei -nicht einmal stichprobenweisen – konkrete Lärmmessung zur Plausibilitätsprüfung oder zum Quervergleich erfolgte.

Als sofortige leicht umsetzbare und fast kostenlose Sofortmaßnahme schlagen wir – zumindest für die Fahrtrichtung nach Norden- eine Tempobegrenzung auf 120 km/h vor. Solche Tempolimits gibt es oft an Autobahnen und die sind auch dem gewollten Klimaschutz förderlich. Außerdem hat sich gezeigt, dass die vor kurzem durchgeführte zeitlich begrenzte Temporeduzierung im Bereich der Anschlussstelle Bühl die Spitzenlärmimmissionen reduzierte. 120 km/h würde also sicherlich einen kleinen aber spürbaren positiven Beitrag zur Lärmreduzierung bringen.

Wir schlagen vor, dass zur weiteren Erörterung der Situation und örtlichen Gegebenheiten ein Vor-Ort-Termin stattfindet. Gerne als Sammeltermin mit weiteren Anwohnern.

Mit freundlichen Grüßen

## Stellungnahme der Verwaltung

Die Lärmkarten wurden auf Grundlage von rechtlich vorgegebenen Berechnungsvorschriften durchgeführt, auf die im Bericht zum Lärmaktionsplan verwiesen wird. Berücksichtigt wird bei den Berechnungen die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV), bezogen auf die Mittelung auf alle Tage im Jahr. Zudem wird bei den Berechnungen eine Mitwindsituation zugrunde gelegt, d. h. eine schallausbreitungsgünstige Wetterlage wird für alle berechneten Gebäuden berücksichtigt.

In den Lärmkarten der Anlage sind, wie in der Darstellung beschrieben, die Lärmpegel tags  $LrT \geq 59$  dB(A) (Anlage 3.1.1) bzw. nachts  $LrN \geq 49$  dB(A) (Anlage 3.2.1) dargestellt. Diese Werte entsprechen den Immissionsgrenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung. An den Gebäuden ohne Eintrag des Lärmpegels liegen geringere Lärmpegel vor. Es wird bestätigt, dass es abhängig der Windrichtung und Windgeschwindigkeit zu unterschiedlichen, mal mehr mal weniger störenden Wahrnehmungen der Autobahn kommt.

Den Ergebnissen der Anlagen 3.1.1 und 3.1.2 lässt sich ableiten, dass der Immissionsgrenzwert der Verkehrslärmschutzverordnung für Allgemeine Wohngebiete von 59 dB(A) tags in Weitenung unterschritten wird, der nächtliche Immissionsgrenzwert von 49 dB(A) nachts in Teilbereichen überschritten wird.

Schallpegelmessungen zur Erhebung der Lärmsituation sind in den gesetzlichen Grundlagen nicht vorgesehen. Die Berechnungen führen in der Regel ohnehin zu höheren Beurteilungspegeln in der Nachbarschaft von Straßen als Messungen.

Schalltechnisch relevante Reflexionen an der Begrenzung zwischen den Fahrstreifen ist aufgrund der Höhe der Begrenzung nicht zu erwarten.

Der beim Ausbau der A 5 eingebaute Fahrbahnbelag wurde bei den Berechnungen berücksichtigt.

Die Lärmeinwirkungen an den Gebäuden in Weitenung sind v.a. abhängig von den nächstgelegenen Abschnitten der Autobahn. Aufgrund der Entfernung von der Lärmquelle liegen die ermittelten Lärmpegel in der Größenordnung von bis zu 50 dB(A) nachts, d. h. der nächtliche Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV wird in Teilbereichen überschritten. Die Pegelabnahmen sind innerhalb von Weitenung vergleichsweise gering. Dies hängt mit den physikalischen Gesetzmäßigkeiten der Schallausbreitung zusammen. Eine Abstandsverdoppelung zur Straße hat bei freier Schallausbreitung eine Pegelminderung von 4 dB zur Folge.

Ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung besteht nicht. Dennoch wird die Stadtverwaltung auf das Regierungspräsidium Karlsruhe zugehen und den Sachverhalt zur Prüfung weitergeben. Die Maßnahme auf Lückenschluss zwischen der Vimbacher Autobahnbrücke und Herzigbrücke soll als weitere Lärmschutzmaßnahme (langfristig) im Lärmaktionsplan aufgenommen werden. Als kurzfristige Maßnahme wird eine Temporeduzierung auf 120 km/h anvisiert und somit als kurzfristige Maßnahme aufgenommen.



Stadt Bühl

Friedrichstrasse 6  
77815 Bühl

Datum  
14.10.2021

### Stellungnahme zum Entwurf des Lärmaktionsplan Bühl

#### Oberbruch Seestrassen:

- Hier wurden mit Tempo 30 und der Erneuerung der Fahrbahndecke schon Maßnahmen umgesetzt, um die Belastung für die Anwohner zu reduzieren. Allerdings benötigt das Tempolimit regelmäßige Kontrollen. Da die Stadt und die Polizei dies in dem notwendigen Umfang nicht leisten können, sind hier andere Lösungen gefragt. Erforderlich sind hier stationäre Geschwindigkeitsmessanlagen, um die Fahrzeugführer auch dauerhaft auf die Einhaltung der Geschwindigkeit von 30 km/h zu sensibilisieren.

#### Autobahn A5 Bereich Oberbruch:

- Nach dem Lärmaktionsplan sind nur wenige Gebäude vom Autobahnlärm betroffen. Das zweifeln wir an. Oberbruch ist gerade durch den Wind, der überwiegend aus südlicher Richtung weht, noch stärker vom Autobahnlärm betroffen. Auch durch das Roden von Waldflächen (bedingt durch das Eschensterben) wurde die natürliche Lärmsperre deutlich reduziert. Eine Umsetzung von passivem Lärmschutz durch die Hausbesitzer bringt nur innerhalb der Gebäude eine Lärmreduzierung. Gerade über die Sommermonate ist ein Aufenthalt bzw. Freizeitgestaltung im Freien, fast nicht möglich. Daher ist auf Oberbrucher Seite eine durchgängige Lärmschutzwand bis mindestens zur Überführung Balzhofen - Zell unbedingt erforderlich.

Beim Lärmschutz muss das Gemeinwohl der Menschen vor dem Geld (Kosten) stehen.

Mit freundlichen Grüßen

### Stellungnahme der Verwaltung

Die Geschwindigkeitskontrollen der Stadt Bühl können ab Herbst forciert werden. Die Stellungnahme wird an den zuständigen Fachbereich weitergeleitet. Die Lärmkarten wurden auf Grundlage von vorgegebenen Berechnungsvorschriften durchgeführt, auf die im Bericht zum Lärmaktionsplan verwiesen wird. Berücksichtigt wird bei den Berechnungen die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV), bezogen auf die Mittelung auf alle Tage im Jahr.

In den Lärmkarten der Anlage sind, wie in der Darstellung beschrieben, die Lärmpegel tags  $LrT \geq 59$  dB(A) (Anlage 3.1.2) bzw. nachts  $LrN \geq 49$  dB(A) (Anlage 3.2.2) dargestellt. Diese Werte entsprechen den Immissionsgrenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung. An den Gebäuden ohne Eintrag des Lärmpegels liegen geringere Lärmpegel vor.

Den Ergebnissen der Anlagen 3.1.1 und 3.1.2 lässt sich ableiten, dass der Immissionsgrenzwert der Verkehrslärmschutzverordnung für Allgemeine Wohngebiete in den als Allgemeines Wohngebiet einzustufenden Gebieten von 59 dB(A) tags in Oberbruch aufgrund der Geräuscheinwirkungen der Autobahn unterschritten wird, der nächtliche Immissionsgrenzwert von 49 dB(A) nachts in Teilbereichen überschritten wird. Die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts, die in den bezüglich der Autobahn kritischsten südwestlichen Bereichen in Oberbruch maßgeblich sind, werden unterschritten.

Die Rodung betraf keine großflächigen Waldgebiete, und wird sich zudem regenerieren, somit sind dadurch keine negativen Auswirkungen auf die schalltechnische Situation zu erwarten.

Ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung wie die geforderte Fortsetzung der aktiven Lärmschutzmaßnahme in Richtung Süden auch für die Gebäude mit Überschreitung des nächtlichen Immissionsgrenzwerts besteht nicht.

Die Stadtverwaltung wird auf das Regierungspräsidium zugehen und den Sachverhalt zur Prüfung weitergeben. Als kurzfristige Maßnahme wird eine Temporeduzierung auf 120 km/h anvisiert und aufgenommen.

FACHBEREICH				
Stadtentwicklung - Bauen - Immobilien				
15. Okt. 2021				
FRL				Arz
SE	PA	FE	TS	SPH
Vermerke:				

14.10.2021

**Betreff:** Umsetzung Lärmschutz in Altschweier  
**Priorität:** Hoch

Sehr geehrte

vielen Dank für das nette Gespräch heute Morgen im Bezug auf die geplanten Lärmrichtlinien gültig für Altschweier.

Folgende Anmerkungen und Hinweise möchten wir ihnen hiermit mitteilen.

- Tempo 30 auf der L83 durchgehend...
- Verlegung der Buslinien aus der engen Bühlertalstrasse auf die L83, somit wird die Spaltung des Ortes teilweise wieder aufgehoben.
- Zusätzliche Verkehrsberuhigung in der Bühlertalstrasse durch Einbau von Bremsschwellen an kritischen Punkten wie Schule, Kirche usw. Viele Autofahrer nutzen die Bühlertalstrasse als Umfahrung der Ampeln auf der L83.
- Schliessung der Ein-/Ausmündung der Bühlertalstrasse in die L83 in Höhe Bühlertalstrasse 168, um das ungebremste Ein-bzw Ausfahren zu unterbinden.
- Lerneffekt durch Aufstellen eines fest installierten Radarkontrollgerätes auf L83 in Höhe der Bühlertalstrasse 168.

Mit freundlichen Grüßen von lärmgeplagten Anwohnern

**Stellungnahme der Verwaltung**

Die Informationen werden im Rahmen des Verkehrsentwicklungskonzeptes zur Mobilität der Stadt Bühl aufgenommen.

Der Lärmaktionsplan regelt ausschließlich Maßnahmen, die direkt auf eine Lärminderung abzielen.

**Betreff:**  
 Fortschreibung/Entwurf des Lärmaktionsplanes der Stadt Bühl (18.12.2019/21.07.2021)

Sehr geehrte Damen und Herren,

als Anwohner (Betroffene) der Bühlertalstraße 34 begrüßen wir die im Entwurf vorgeschlagene Temporeduzierung auf 30 km/h im Abschnitt zwischen Johannesstraße/Grabenstraße und Bühlertalstraße 48 (M5K) erfreut und nachdrücklich, zumal wir uns in den letzten Jahren vergeblich aus Lärmbelastigungs- und Sicherheitsgründen (z.B. Überquerung der Straße – auch durch die vielen Schüler der Wirtschaftsschule) in Gesprächen mit der Stadtverwaltung ( ) um eine Verkehrsberuhigung und ein ordnungsgemäßes Parken in diesem Bereich bemüht hatten.

**Begründung:**

Häufig wird nach Überqueren der Kreuzung in Richtung Altschweier stark und laut beschleunigt. Ebenso geben viele Fahrer und Fahrerinnen aus Richtung Altschweier kommend schnell noch einmal Gas, um die gelb aufleuchtende Ampel noch geschwind zu passieren, wodurch (viel) mehr als Tempo 50 km/h gefahren wird und sich so der Lärmpegel erst recht erhöht.

P.S.

Außerdem möchten wir Sie bei dieser Gelegenheit darauf hinweisen, dass zwischen der Kreuzung und der Abzweigung Kappelwindeckstraße immer wieder auf beiden Seiten widerrechtlich und rücksichtslos geparkt wird. Dann stehen Autos vollständig auf den Gehwegen, sodass Fußgänger, Rollstuhlfahrer, radfahrende Kinder usw gezwungenermaßen auf die Straße ausweichen müssen und sich dadurch sehr gefährlichen Situationen aussetzen müssen.

Auch Ein- und Ausfahrten werden in diesem Abschnitt immer wieder zugeparkt, um „nur schnell...“ etwas zu besorgen.

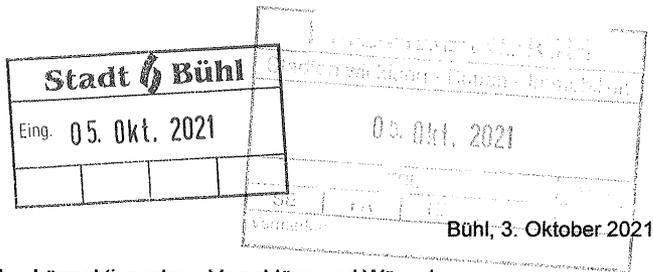
Auf einen positiven Bescheid freuen wir uns und verbleiben mit freundlichen Grüßen !

**Stellungnahme der Verwaltung**

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

In Bezug auf Ordnungswidrigkeiten werden die Hinweise an den zuständigen Fachbereich weitergeleitet. Der Lärmaktionsplan regelt ausschließlich Maßnahmen, die direkt auf eine Lärminderung abzielen.

Stadt Bühl  
Fachbereich  
Stadtplanung  
77815 Bühl



Lärm macht krank – Lärmaktionsplan - Vorschläge und Wünsche

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Gemeinderat hat die Aufstellung des Lärmaktionsplan beschlossen, als direkter Anwohner der Bühlertalstraße welche parallel zur L83 verläuft, begrüßen wir das sehr.

Bereits 2015 haben wir an das Regierungspräsidium Karlsruhe ein Schreiben versendet mit der Bitte um Schallschutzmaßnahmen für unsere Gemeinde, leider ohne Erfolg.

Das Nationalparkzentrum Schwarzwald am Ruhestein ist bereits eröffnet, wie wir in einem Zeitungsartikel entnehmen konnten, erwartet das Besucherzentrum bis zu 120.000 Besucher pro Jahr. Wir sind sicher, dass ein großer Teil dieser Besucher auf der L83 durch Altschweier fährt. Das bedeutet eine zusätzliche Belastung für unseren Ort. Leider wurde jedoch der Lärmschutz bei der Planung des Besucherzentrums vergessen oder einfach ignoriert. Auch gibt es für die L83 kein Verkehrskonzept seitens des Nationalparks oder der dafür zuständigen Behörde.

Der Beurteilungspegel vom Lärmschutzaktionsplan zeigt klar ein deutlicher Anstieg der dB(A) in unserem Heimatort Altschweier. Mit Werte zwischen 65 und 70 für unser Haus ist ein gemütliches, entspanntes Mittagessen oder Kaffee und Kuchen auf unserer Terrasse nicht wirklich möglich.

Wir wünschen uns endlich Maßnahmen, welche effektiv den Lärm reduzieren, dazu gehören, wo möglich Absorbtiionswände. Ein Flüsterasphalt beginnend ab der Brücke am Hessensteg bis ins Bühlertal. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit ab der Brücke am Hessensteg auf 40 oder max. 50 km/h und damit diese Geschwindigkeit eingehalten wird, müssen mehrere festinstallierte Blitzanlagen, welche dauerhaft in Betrieb sind, installiert werden. In anderen Ortsdurchfahrten, wie z.B. Baden-Baden-Oos oder Geroldsau sind solche Maßnahmen mit Erfolg durchgeführt worden.

Schallschutzfenster bringen nur im geschlossenen Zustand etwas, ein aktiver Lärmschutz würde drinnen und draußen den gewünschten Erfolg bringen.

Vielleicht gibt es ja auch die Möglichkeit eine Umgehungsstraße für die Zukunft zu planen, welche außerhalb von unserem Ortsteil Altschweier liegt. Ein Tunnel, wie in Baden-Baden der Michaelstunnel, gebaut in den Jahren 1986 bis 1989 hat gezeigt wie man eine ganze Stadt entlasten kann. Täglich wird er von ca. 20.000 Fahrzeugen genutzt. Für die L83 mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 8.200 Fahrzeugen täglich muss ein Lärmaktionsplan unbedingt umgesetzt werden.

## Stellungnahme der Verwaltung

Temporeduzierungen für die L 83 Ortsdurchfahrt OD Altschweier auf 50 km/h bzw. östlich des Kreisverkehrs Mattenmühle auf 30 km/h sind als kurzfristige Maßnahme im Lärmaktionsplan enthalten.

Die Geschwindigkeitskontrollen der Stadt Bühl können ab Herbst forciert werden.

Die Stellungnahme wird an den zuständigen Fachbereich weitergeleitet.

Maßnahmen mit sehr langfristigen Planungszeiten wie die geforderte Umgehungsstraße sind nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung und bedürfen einem separaten Planverfahren.

Aufgrund der strategischen Lage ist eine Umgehungsstraße zudem bisher schwer umsetzbar.

Es ist der Stadtverwaltung bewusst, dass der Nationalpark das Verkehrsaufkommen erhöht und appelliert an die Verantwortlichen, dies in deren Verkehrskonzept zu berücksichtigen.

morgens um 3 h hört man den ersten 40-Tonner ab Parkplatz Honau über die Brücke „heranpfeifen“ und anschließend mit nicht weniger Lärm durch die Bühlertalstraße Richtung Innenstadt donnern). Auch davon ist die OD Altschweier nicht betroffen.

**Betreff:** Einwände zum aktuellen Lärminderungsplan Wohngebiet "Am Bierkeller"

Sehr geehrte

für das sehr informative Gespräch von letzter Woche und die uns zur Verfügung gestellte Zeit dürfen wir uns bei Ihnen noch einmal bestens bedanken.

Bedauerlicherweise mussten wir bei diesem Besuch erfahren, dass für die Bewohner „Am Bierkeller“/„Bühlertalstraße“ wiederum keinerlei Lärminderungsmaßnahmen vorgesehen sind. Grund dafür ist Ihrer Aussage nach, dass die für unser Wohngebiet errechneten Werte unter den als gesundheitskritisch zu bezeichnenden Werten von 65 Lr,T/55 Lr,N liegen und damit kein Handlungsbedarf für Lärminderungsmaßnahmen besteht.

Lt. Kartierung sind in unserem Wohngebiet Höchstwerte von 64 dB(A) Tag und 55 dB(A) Nacht angegeben. Diese genannten Ergebnisse sind unsererseits nicht nachvollziehbar und unserer Meinung nach aus folgenden Gründen nicht plausibel:

- Bereits im Lärminderungsplan von 2008 wurde für den Bereich L83/Am Bierkeller eine Maximalbelastung von > 65/55 aufgeführt. In der damaligen Prioritätenliste für vorhandene Lärmschwerpunkte wurden wir unter Prio A2 eingestuft, da lt. der damaligen Lärmanalyse „die Emissionsüberlagerung Bühlertalstraße und L 83 zu Belastungen > 65/55 dB(A)“ führt. Wie kann es sein, dass sich trotz stetig steigendem Verkehrsaufkommen die Belastungswerte in unserem Wohngebiet verbessert haben sollen, obwohl seitdem keinerlei Lärminderungsmaßnahmen vorgenommen wurden?
- Entlang des uns gegenüber liegenden Wohngebietes „An der Mattenmühle“ gibt es seit Jahren einen Lärmschutzwahl. Warum wurde diese Maßnahme ergriffen, wenn angeblich die erforderlichen Höchstwerte nicht erreicht werden? Die Verkehrssituation An der Mattenmühle und Am Bierkeller ist identisch. Die Lärmbelastung dürfte Am Bierkeller sogar noch gravierender sein, da unsere Grundstücke direkt an die Bühlertalstraße grenzen, unsere Gärten und Terrassen lt. Bebauungsplan zur Bühlertalstraße/L83 ausgerichtet sind, der Verkehrslärm der L83 bereits ab Parkplatz Honau zu uns herüber schallt.
- Für die OD Altschweier wird eine höhere Maximalbelastung errechnet als in unserem Bereich, obwohl durch Altschweier eine Tempolimit von 50 kmh gilt. Bei uns führt jedoch neben der Bühlertalstraße mit 50 kmh auch die L83 mit 70 kmh vorbei. Zudem ist anzumerken, dass der Verkehr, der aus Richtung Bühlertal/Altschweier kommt, entweder in die Bühlertalstraße oder in die L83 mündet. Umgekehrt ist das jedoch nicht der Fall. Ein Großteil der Verkehrsteilnehmer, der von der L83 kommt, nimmt den Weg über den Kreisel in die Bühlertalstraße und umgekehrt. Vor allen Dingen aber stellt der sehr zahlreiche LKW Zulieferverkehr zum Kaufland, der Fa. Uhu etc. etc. eine erhebliche Lärmbelastung dar. (Bereits

- Der touristische Verkehr hat sich in den letzten Jahren drastisch erhöht; einmal bedingt durch Corona und zum anderen durch die massive Bewerbung des Naturparks Schwarzwald mit Eröffnung des Infozentrums am Ruhstein. Der Motorradlärm, dem wir vor allen Dingen an den Wochenenden ausgesetzt sind, stellt ein weiteres gravierendes Lärmpotential dar. Speziell der Abschnitt der L83 bis zum Kreisel ist mittlerweile ein Eldorado für Motorrad-, aber auch PKW-Raser, da hier, anders als in den Nachbargemeinden, keinerlei Kontrollen stattfinden.
- Das Verkehrsaufkommen und der damit einhergehende Lärmpegel haben im vergangenen Jahrzehnt erheblich zugenommen. Wir bezweifeln deshalb, dass die bei uns gemessenen bzw. errechneten Werte heute unter denen von 2008 liegen. Wir bitten deshalb um detaillierte Info, welche Basisdaten der Simulation/den Berechnungen zugrunde liegen und welche für die Lärmanalyse maßgeblichen sonstigen Parameter eingeflossen sind.

Bereits bei Werten über 60/50dB (A) geht man von erheblichen Belästigungen und damit einer Verminderung der Wohnqualität aus.

≥i Überschreiten von 65/55 dB(A) ist auf Dauer mit erheblichen Gesundheitsgefahren zu rechnen. Der Schutz der Bevölkerung vor schädlichem Umgebungslärm muss auch an bereits bestehenden Verkehrstrecken so gewährleistet werden, dass gesundheitliche Gefährdungen ausgeschlossen werden können. Lärmsanierungsprogramme müssen dort ansetzen, wo die vom Umweltbundesamt festgestellten Werte von 65/55 dB(A) Lden/Lnight überschritten werden.

Wir fordern deshalb für unser Wohngebiet entsprechende zielführende Lärmschutzmaßnahmen. Wie es An der Mattenmühle schon seit langem der Fall ist, ist ein Lärmschutz entlang der Bühlertalstraße eine denkbare und wirkungsvolle Lösung. Auf dem aktuell entlang des Bierkellers/der Bühlertalstraße verlaufenden Fuß/Fahrradweg könnte man problemlos Lärmschutzelemente errichten. Der Fahrradweg würde dafür durch das Wohngebiet „Am Bierkeller“ geleitet werden, was sicherlich für die Benutzer angenehmer wäre als der Weg entlang der lauten Bühlertalstraße. Sollte durch Einrichten eines Fahrradwegs aus verkehrstechnischen Gründen die erforderliche Breite Am Bierkeller nicht gegeben sein, könnte eine Einbahnstraßenlösung in Erwägung gezogen werden. Hierfür wäre der Bierkeller wegen seiner Straßenführung geradezu prädestiniert.

Alternativ wäre eine Geschwindigkeitsreduzierung für die Bühlertalstraße auf 30 kmh zu erwägen. Eine solche hätte neben einer Lärmreduzierung auch eine positive Wirkung für die Sicherheit des Fußgänger- und Fahrradverkehrs entlang der Bühlertalstraße. In Verbindung mit einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 kmh entlang der L 83 im Abschnitt Edith-Stein-Str. und KV Mattenmühle wäre dies eine wirkungsvolle und akzeptable Maßnahme.

Wie hoffen, dass unsere Einwände Gehör finden und würden uns sehr freuen, wenn wir unsere spezielle Wohn- und Verkehrssituation in einem persönlichen Gespräch ausführlicher darlegen dürften.

Mit besten Grüßen

## Stellungnahme der Verwaltung

Die bei den Berechnungen zu berücksichtigenden Verkehrsmengen beruhen auf aktuellen Untersuchungen der Stadt Bühl.

Die Beurteilungspegel im alten Lärmaktionsplan wurden in flächenhaften Isophonenkarten dargestellt. Aufgrund der darin beinhalteten Eigenreflexion der Gebäude ergeben sich in der Regel höhere Pegel als bei den für die Bewertung maßgeblichen Pegel an den Fassaden. Dies bestätigt sich auch in der Isophonenkarte der Anlage 2.2 unseres Erläuterungsberichts. Somit ist davon auszugehen, dass sich die Beurteilungspegel im Bereich „Am Bierkeller“ damals wie heute in einer Größenordnung der in den Anlagen 3.1.6 bzw. 3.2.6 angegebenen Beurteilungspegeln von 62-64 dB(A) tags bzw. 53-55 dB(A) nachts bewegen. Es können keine Minderungen der Lärmeinwirkungen gegenüber 2008 festgestellt werden.

Der Bereich Mattenmühle liegt direkt an der klassifizierten Landesstraße L83 mit einem Verkehrsaufkommen von über (14.710 Kfz) und hat ein deutlich höheres Verkehrsaufkommen als die Bühlertalstraße (8.235 Kfz). Für beide Bereiche wurden sowohl im bisher bestehenden Lärmaktionsplan als auch jetzt Verbesserungen zur Schallschutzsituation aufgenommen. Im Lärmaktionsplan der Stufe 1 wurden verschiedene Maßnahmen für den Bereich „Mattenmühle“ und „Am Bierkeller“ geprüft. Auf Grund der damaligen Rechtsverhältnisse war eine Geschwindigkeitsbegrenzung im Bereich Hessensteg nicht möglich, der neue Kooperationserlass aus dem Jahr 2018 eröffnet der Verkehrsbehörde hier einen größeren Ermessensspielraum.

Daher wurde z. B. eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h für die L 83 im Bereich Hessensteg in den Lärmaktionsplan aufgenommen (vgl. Maßnahmenkatalog M 1 k). Mit dieser Maßnahme erfolgt zugleich eine Verbesserung für die Gebäude „Am Bierkeller“.

Die Errichtung einer Lärmschutzwand im Bereich „Am Bierkeller“ wäre vom Straßenbaulastträger umzusetzen. In einem separaten Planverfahren wären die örtlichen Gegebenheiten und v. a. die Verhältnismäßigkeit der Maßnahme aus Kostengründen zu prüfen. Bei den vorliegenden Lärmbelastungen bzw. Betroffenheiten ist es nicht wahrscheinlich, dass einer solchen Maßnahme zugestimmt wird, zumal durch eine Lärmschutzwand in städtebaulich angemessener Höhe nur die Erdgeschoßzone schützt. Es ist ein technisch hoher Aufwand zu erwarten, unter anderem aufgrund des sich unter dem Radweg befindenden Regenwasserkanals, der bei dieser Maßnahme verlegt werden müsste. Auch ist eine solche Maßnahme nicht kurzfristig umsetzbar.

Aufgrund der ermittelten Lärmpegel für die Gebäude „Am Bierkeller“ von < 65 dB(A) tags und ≤ 55 dB(A) nachts liegen die Lärmpegel gemäß den Erläuterungen des Kooperationserlasses Lärmaktionsplan vom MV Baden-Württemberg nicht oberhalb des gesundheitskritischen Bereichs und müssen von der zuständigen Verkehrsbehörde beim Ausüben des Ermessens nicht besonders berücksichtigt werden.

Da die ermittelten Werte sich jedoch sehr nah am gesundheitskritischen Bereich befinden, wird die Verwaltung auf den Straßenbaulastträger zugehen um im Bereich der Bühlertalstraße eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 Km/h zu ermöglichen um die Lärmeinwirkungen zu verbessern. Diese Maßnahme wird im Maßnahmenkatalog als kurzfristige Maßnahme ergänzend aufgenommen.

Des Weiteren ist der Stadtverwaltung bewusst, dass der Nationalpark das Verkehrsaufkommen in diesem Streckenabschnitt erhöht und appelliert an die Verantwortlichen dies in deren Verkehrskonzept zu berücksichtigen.

**Betreff:** Offenlegung Entwurf Lärmaktionsplan

Sehr geehrte

Wir begrüßen die angedachten Maßnahmen im Bereich L83 Ortsdurchfahrt Altschweier Mattenmühle nach Osten sehr.

Beide Maßnahmen sowohl die angedachte Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 Km/h, sowie der Austausch des aktuellen Standardstraßenbelags gegen einen lärmindernden Straßenbelag (Flüsterasphalt) kann die immense Lärmbelastung um einiges senken und für den Moment eine wirkliche Entlastung für die Anwohner bieten.

Allerdings wird auch in Zukunft der Verkehr stetig weiter ansteigen. Neben der wachsenden Bevölkerung tragen auch die zusätzlichen Verkehrstreiber wie Zufahrt zum Naturpark, der geplante neue Scheck-In Markt oder auch der Neubau des Bühlotbades dazu bei. Somit müssen hier zwingend mittelfristig weitere Maßnahmen folgen. Als kostengünstige, aber sehr effektive Lösung, beantragen wir daher die Aufstellung eines aktiven Lärmschutzes entlang der L83. Gerade die Bereiche um die Mattenmühle und von der Mattenmühle nach Osten bis zum Rathaus Altschweier wären hier prädestiniert.

Eine begrünte Lärmschutzwand (z.B. die grüne Umweltwand von [k]nord o.ä.) könnte hier sehr einfach und kostengünstig installiert werden. Bei Höhen bis zu 8 m benötigen diese Art von Lärmschutz nur einen sehr unkomplizierten Unterbau (keine Tiefengründung notwendig) mit Fußbreiten unter 2m.

Neben der hochwirksamen Schallabsorption, würde man damit auch weitere, wichtige Grünflächen (vertikal) im Stadtgebiet Bühl schaffen und damit Co2 und Feinstaub reduzieren. Das hilft dem Klima und den Bürgern. Im Grün der Wände bilden sich neue Lebensräume für viele Insekten und Pflanzen. Damit leisten wir neben der Lärmentlastung auch einen aktiven Beitrag gegen das Insektensterben. Nicht zuletzt würde auch das Stadtbild und die Landschaft profitieren. So würde die L83 nicht mehr in einer brutalen Weise die Ortschaft Altschweier zerschneiden und der Verkehr würde sich über weite Strecken dem Auge entziehen.

Zum Schluss noch eine Bemerkung zum Verfahren selbst. Es wäre zu begrüßen, wenn die beauftragten Ing-Büros auch mit aktuellen Unterlagen arbeiten würden. Wie Sie sicherlich unschwer erkennen können, ist auf der Lärmkarte des Lärmaktionsplans unser Haus in der Konrad Kappler Straße 10, gebaut in 2007, noch gar nicht eingetragen. Sicherlich ändert das nicht sehr viel am Ergebnis, aber es würde zumindest die Professionalität erhöhen.

Gerne würden wir ein Feedback von Ihnen auf unseren Antrag erhalten. Eine intensivere Mitarbeit am Lärmschutzkonzept bieten wir hiermit gerne an und wäre von unserer Seite aus sehr wünschenswert.

Liebe Grüße

## Stellungnahme der Verwaltung

Zur Datengrundlage lässt sich feststellen, dass hierfür die Grundlagendaten der LUBW im Zuge der Lärmkartierung herangezogen wurden. In den kritischsten Bereichen direkt entlang der kartierten Straßen wurden zwischenzeitlich errichtete Gebäude auf Grundlage der aktuellen Katastergrundlage ergänzt, da nur diese maßgeblich in die Betroffenheitsauswertung einfließen. Aus den Anlagen 3.1.6 bzw. 3.2.6 lässt sich ableiten, dass an dem betreffenden Gebäude Beurteilungspegel von < 62 dB(A) tags bzw. 53 dB(A) nachts vorliegen.

Die Errichtung einer Lärmschutzwand wäre vom Straßenbaulastträger umzusetzen. In einem separaten Planverfahren wären die örtlichen Gegebenheiten/Machbarkeit und v. a. die Verhältnismäßigkeit der Maßnahme aus Kostengründen zu prüfen. Hierbei sind auch Grundstückszukäufe erforderlich.

Bei den vorliegenden Lärmbelastungen bzw. Betroffenheiten ist es nicht wahrscheinlich, dass einer solchen Maßnahme zugestimmt wird.

Somit sind als vorrangige Maßnahmen eine Geschwindigkeitsreduzierung (kurzfristig umsetzbar) und der Belagsaustausch in diesem Bereich aufgenommen.

Bühl, 11.10.2021

**Lärmaktionsplan Bühl auf Grundlage der Umgebungslärmrichtlinie (Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm);  
Anregung im Rahmen der Offenlage**

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Rahmen der Offenlage des Lärmaktionsplanes können wir als direkt von Lärm betroffene Anwohner die Erkenntnisse des Gutachtens voll und ganz bestätigen.

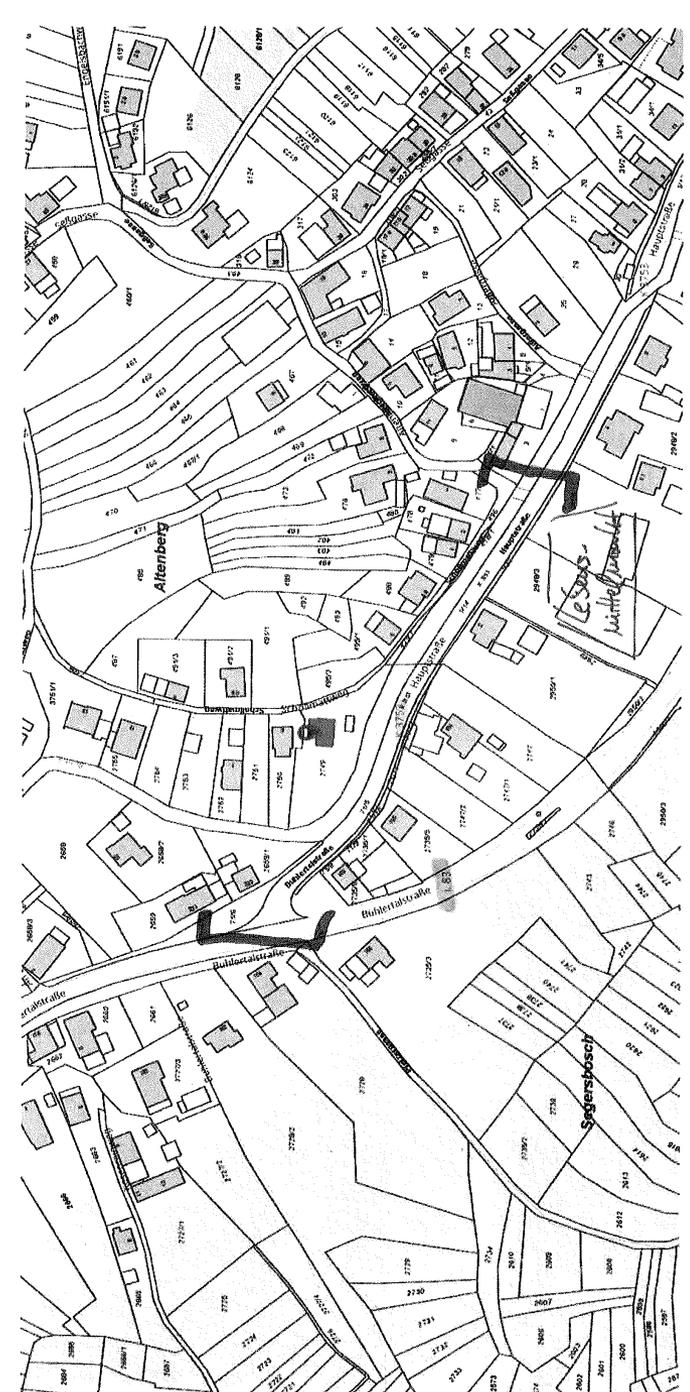
Wir befürworten das vorgeschlagene Tempolimit von 30 km/h auf der L83 in Bühl-Altschweier und regen an, dieses im Bereich der Abzweigung L83 / K3753, Bühlertalstraße, 77815 Bühl-Altschweier bzw. Hauptstraße, 77830 Bühlertal bis mindestens zum Ortsende Altschweier, oder sinnigerweise besser noch bis zum dortigen Lebensmittelmarkt, auszuweiten (siehe Plan, Anlage 1).

Durch die konkret geplante Erweiterung des Lebensmittelmarktes, ist hier zusätzlich mit einer Zunahme des Verkehrs (und damit der Lärmemissionen) in diesem Bereich zu rechnen.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

**Stellungnahme der Verwaltung**

Die Hauptstraße wurde aufgrund der vergleichsweise geringen Verkehrsmenge nicht bei der Lärmaktionsplanung berücksichtigt. Diese würde zu keinen Lärmbelastungen führen, die eine Geschwindigkeitsanordnung erforderlich macht. Die Informationen werden im Rahmen des Verkehrsentwicklungskonzeptes zur Mobilität der Stadt Bühl aufgenommen.



Stadt Bühl  
Fachbereich  
Stadtentwicklung – Bauen – Immobilien  
Abteilung Stadtentwicklung  
Friedrichstraße 6  
77815 Bühl

Bühl, 11.10.2021

**Lärmaktionsplan Bühl auf Grundlage der Umgebungslärmrichtlinie (Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm);  
Anregung im Rahmen der Offenlage**

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Rahmen der Offenlage des Lärmaktionsplanes können wir als direkt von Lärm betroffene Anwohner die Erkenntnisse des Gutachtens voll und ganz bestätigen.

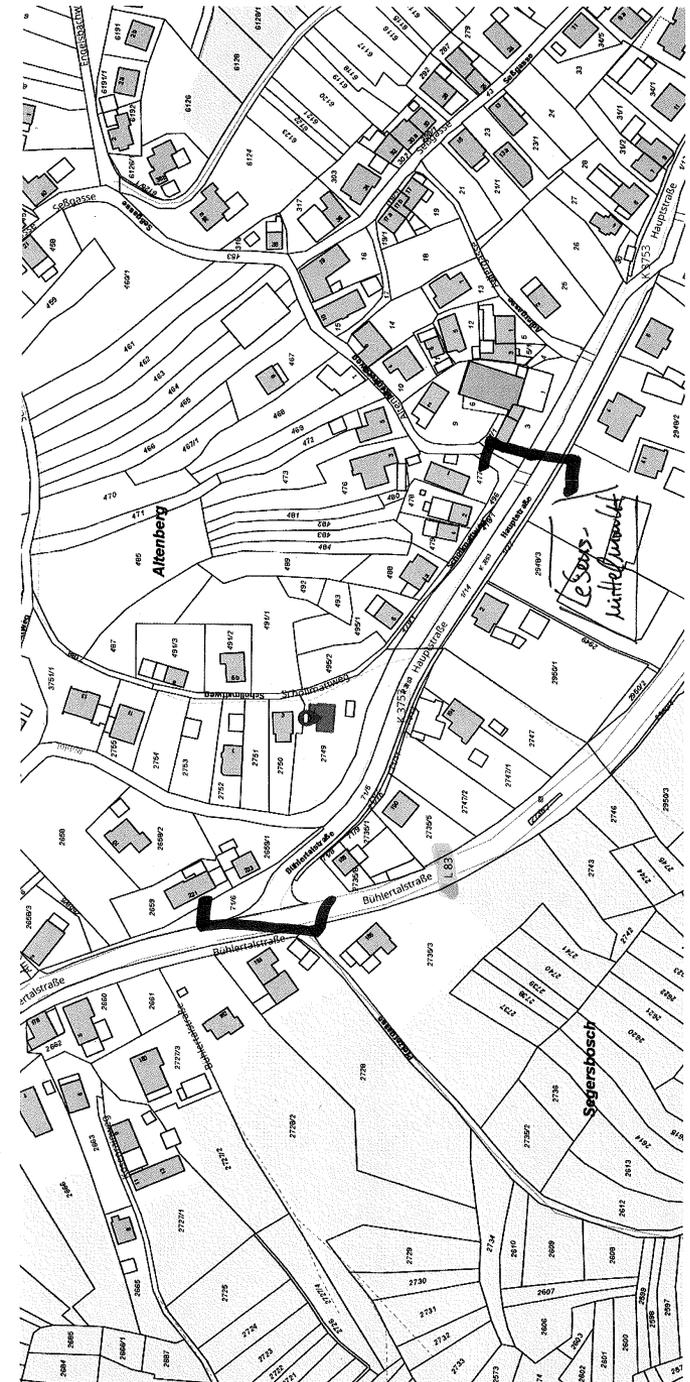
Wir befürworten das vorgeschlagene Tempolimit von 30 km/h auf der L83 in Bühl-Altshweier und regen an, dieses im Bereich der Abzweigung L83 / K3753, Bühlertalstraße, 77815 Bühl-Altshweier bzw. Hauptstraße, 77830 Bühlertal bis mindestens zum Ortsende Altshweier, oder sinnigerweise besser noch bis zum dortigen Lebensmittelmarkt, auszuweiten (siehe Plan, Anlage 1).

Durch die konkret geplante Erweiterung des Lebensmittelmarktes, ist hier zusätzlich mit einer Zunahme des Verkehrs (und damit der Lärmemissionen) in diesem Bereich zu rechnen.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

**Stellungnahme der Verwaltung**

Die Hauptstraße wurde aufgrund der vergleichsweise geringen Verkehrsmenge nicht bei der Lärmaktionsplanung berücksichtigt. Diese würde zu keinen Lärmbelastungen führen, die eine Geschwindigkeitsanordnung erforderlich macht. Die Informationen werden im Rahmen des Verkehrsentwicklungskonzeptes zur Mobilität der Stadt Bühl aufgenommen.



Anlage 1

## Lärmaktionsplan

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Rahmen des Lärmaktionsplanes möchte ich mich hiermit beteiligen.

Generell bin ich dafür, im gesamten Stadtgebiet und den Gemeinden Tempo

30 einzuführen. Das würde zu einem gleichmäßigeren Verkehrsfluss führen und die Geschwindigkeiten von PKW, Radfahrern und Fußgängern annähern.

20er Zonen, wie in der Bühler Hauptstraße halte ich auch wegen der fehlenden Querungshilfen für problematisch. Tafeln zur Geschwindigkeitsanzeige sind nett und wohl weitestgehend wirkungslos.

Was hilft es, wenn ich den Verdacht habe, dass das Auto am helllichten Tag zu schnell an mir vorbeifährt und dies bestätigt sehe, wenn auf der Tafel 76 km/h erscheint? (Bühlertalstraße 121, 30er Zone!) Warum wird so wenig geblizt? Im Abschnitt der Bühlertalstraße in Altschweier zwischen Kreisverkehr und Werkstatt Meier scheint mir der Verkehr sehr zugenommen zu haben. Eine Umgestaltung der Straße mit eingezeichneten Parkplätzen, insbesondere im Bereich Rathausstraße und ehemalige Gaststätte Yburg halte ich für dringend nötig. Immer wieder kommt es gerade hier zu gefährlichen Situationen durch zu eng geparkte Fahrzeuge, zu schnelle Autos, zu langsame Menschen. Sicherlich wäre eine Verlangsamung des Verkehrs durch 'Hindernisse' wie versetzt aufgestellte, große Blumenkübel oder besser noch, in die Erde gepflanzte Bäume, eine gute Möglichkeit. Überhaupt bieten Bäume und Hecken einen gewissen Lärmschutz und nebenbei sorgen sie mit ihrem Grün und Bunt für Sauerstoff und Lebensqualität. Wenn nun in der Herrenbergstraße mindestens weitere 15 Wohnungen entstehen und somit mindestens 30 zusätzliche Autos und Besucher unterwegs sein werden, wird die Einmündung in die Bühlertalstraße noch gefährlicher. Mein Vorschlag: hier eine Einbahnstraße Fahrtrichtung Riedboschweg bis zum Riedboschweg zu installieren. Dies würde die Bühlertalstraße auch von Lärm entlasten.

Eine Maßnahme, die bestimmt auch zu einer Verringerung des Verkehrslärms führt, sehe ich in Vimbuch am 'Autobahnzubringer' gegeben. Die Ampel am Real und die folgende beim Abzweig Richtung Weitenung/Steinbach könnten für eine Grüne Welle sorgen. Flüssiger Verkehr macht weniger Lärm als anfahrende und bremsende Fahrzeuge.

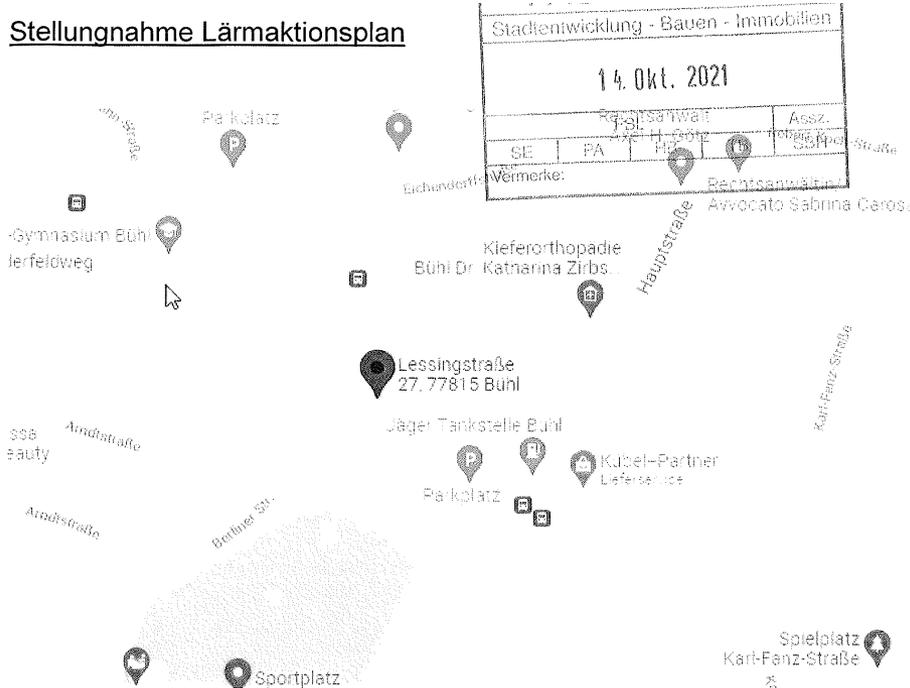
Eine weitere Maßnahme, Radfahrer, beispielsweise in der Rheinstraße, auf die Fahrbahn zu bringen. Die Querung am Kreisverkehr Güterstraße ist knifflig und die der Friedrichstraße mindestens gefährlich. Radstreifen auf der Fahrbahn verengen diese zumindestens optisch und sorgen so automatisch für langsamere Fahrweise der KFZ-Lenker.

Mit freundlichen Grüßen

## Stellungnahme der Verwaltung

Die Informationen werden im Rahmen des Verkehrsentwicklungskonzeptes zur Mobilität für die Stadt Bühl aufgenommen und zudem dem zuständigen Fachbereich, welcher die Einhaltung der Geschwindigkeit kontrolliert, weitergeleitet. Aufgrund der gegenwärtigen örtlichen Gegebenheiten und Straßenverhältnisse dürfen Fahrradschutzstreifen hier nicht angelegt werden. Im Rahmen der Verkehrskonzeption kann die Verkehrslenkung erneut betrachtet werden, welche nicht als Einzelmaßnahme gesehen werden darf, sondern Teil einer Konzeption ist, welche großräumige Auswirkungen mit sich bringt.

## Stellungnahme Lärmaktionsplan



Zuerst konnte ich es nicht glauben, aber tatsächlich konnte ich das Gebiet im Bereich K3749, Adalbert-Stifter-Straße, westlich der Hauptstraße im Bereich Jäger Tankstelle nicht finden.

Ich wohne in der Lessingstr. 27. Das Grundstück grenzt auch an die Adalbert-Stifter-Straße.

Schon morgens ab 4.30 Uhr beginnt der Verkehr über auf der K3749 in Richtung Industriegebiet. Es ist nicht möglich zu dieser Zeit bei offenem Fenster zu schlafen, das werden Ihnen auch die anderen Bewohner dieses Gebiets bestätigen. Man hat den Eindruck auf der Autobahn zu schlafen.

Grund hierfür ist zum einen der hohe Durchgangsverkehr, als auch die zu hohe Geschwindigkeit. Die vorgeschriebenen 50 km/h werden schon tagsüber so gut wie nicht eingehalten, zur Frühschicht überhaupt nicht. Es ist ja verständlich, die Straße ist ausgebaut, wie ein „Autobahnzubringer“. Diese Tatsache ist auch der Grund für die Häufen Unfälle im Kreuzungsbereich zur Adalbert-Stifter-Straße.

Ab 7 Uhr geht dann der Busverkehr und die Zubringerfahrten zum Windeckgymnasium los. Die Fahrzeuge schieben sich aneinander vorbei.

Später dann kommen die Autos der Beschäftigten in der Stadt, viele wählen diesen Weg und fahren nicht über die Hauptstraße und dann noch die Besucher der Stadt.

Und mindestens 80% all dieser halten sich nicht an das Tempo 30 Schild, auch die Busse nicht!

Und dann gibt es noch die Mopeds mit „Rasenmähermotor“ und eine ganze Reihe von Posern. Später fahren dann alle die Strecke wieder zurück.

**Gerne lade ich den Gemeinderat in meinen Garten zum Kaffee (wegen Corona, auch im Haus ist es laut), damit Sie sich überzeugen können, welche Belastung dies ist.**

Eine Vorsprache r brachte außer einem: „Lärm ist sehr gesundheitsschädlich“ nicht einmal eine einzige Radarkontrolle.

Hier nun meine Vorschläge zum Lärmschutz:

Entlang der K3749 von der Adalbert-Stifter-Straße gibt es einen Grünstreifen. Auf diesem könnte eine Bucht zum Anhalten für die Eltern geschaffen werden um ihre Kinder, die zum Gymnasium wollen aussteigen zu lassen. Der Gehweg führt dort direkt daran vorbei. Und auch eine Bushaltestelle dort wäre sehr von Nutzen.

Diese Pkw und Busse müssten schon nicht mehr in die Adalbert-Stifter-Straße einbiegen.

In diesem Zusammenhang sollte die Geschwindigkeit in diesem Bereich heruntergesetzt werden, um Gefahren einzudämmen.

Im Bereich Jägerkreisel bis zur Adalbert-Stifter-Straße sollte geprüft werden, ob nicht eine Lärmschutzwand helfen könnte, den Lärm einzudämmen, scheinbar gab es in früheren Zeiten eine, die abgebaut wurde.

Eine Möglichkeit wäre auch einen Kreisell im Bereich K3749, Adalbert-Stifter-Str. und Berliner-Straße einzurichten, um Geschwindigkeit zu reduzieren und bessere Einfahrten der Straßen rechts und links zu gewähren.

Der Radweg vom Jägerkreisel Richtung Industriegebiet überquert die Adalbert-Stifter-Straße. Hier sollte dem Radweg Vorfahrt gewährt werden. Dies würde helfen, die Geschwindigkeit der in die Adalbert-Stifter-Straße einfahrenden Fahrzeuge zu mindern. Ebenso ist zu überlegen, ob die Lessingstraße und die Eichendorffstraße zu Vorfahrtstraßen (also rechts vor links) werden. Auch hiermit würde ein Durchbrausen mit 60 „Sachen“ erschwert.

Zu den Vorschlägen des Ingenieurbüros kann ich nur anmerken:

Tempo 30 wird nicht eingehalten, wenn es nur mit Schildern eingerichtet wird. Notwendigerweise muss die Straße verschmälert werden etc. .

Tempo 30 in nur einzelnen Gebieten hilft nicht wirklich. Lästig ist vor allem das Abbremsen und dann wieder Beschleunigen, um die verlorenen Sekunden wieder einzuholen. Das nervt ungemein!

Sinnvoll ist nur ein generelles Tempo 30 in der Stadt. Nur so gewöhnt sich der Autofahrer daran. Ich fahre selbst Auto und frage mich oft, gilt hier 30 km/h oder 50 km/h. Ich weiß, keiner kann sich vorstellen, dass dies kommt. Autofahren bedeutet immer noch ein Stück Freiheit. Aber wer hätte in den 80ern geglaubt, dass es einmal zu einem Rauchverbot am Arbeitsplatz, im Restaurant, etc.... kommt.

Anstatt das Geld in neue Straßenbeläge zu investieren, wäre es besser Elektrobusse zu kaufen. Der öffentliche Nahverkehr soll doch gestärkt werden. Aber Busse, glauben Sie es mir, sind besonders laut.

Und noch eines: Routenplaner müssen gezwungen werden ihre Fahrpläne anzupassen. Wenn ich eingabe, ich möchte z.B. zum Aldi fahren, führen diese mich am Bahnhof vorbei in die Rheinstraße, anstatt über die K3749 gleich ins Industriegebiet. Und dies gilt auch für den Durchgangsverkehr durch Buhl, da wird kein Fahrzeug über die Industriestraße geleitet.

Mein Wunsch wäre eine Kampagne zur Aufklärung über die Gründe der künftigen Geschwindigkeitsbeschränkungen. Kaum einem Autofahrer ist bewusst, was das schnellere Fahren für die Anwohner bedeutet. Jeder denkt doch, bin halt ein bisschen zu schnell unterwegs, und nicht, oh jeh, ich schade der Gesundheit der Menschen die hier leben. Dies wäre meiner Meinung nach auch wichtig, um die Akzeptanz der neuen 30er Zonen zu erreichen. Kaum einem ist bewusst, dass dies jetzt durch eine EU-Verordnung kommt; und bei EU-Verordnung sehen viele schon rot und fühlen sich bevormundet.

Bühl, den 14.10.21

Hallo

ich habe in der Zeitung gelesen, dass Sie sich um die Lärmanalysen in Bühl (Baden) kümmern.

In dem Zeitungsartikel wurden einige Straßen aufgelistet, die einer starken Lärmbelastung ausgesetzt sind.

Verwundert, enttäuscht habe ich erfolglos nach der Adalbert-Stifter-Straße gesucht.

Diese Straße führt von der K3749 zum Windeckgymnasium. Und dies ist ein Sachverhalt, der zu großem Verkehrslärm führt.

Ich schätze, dass mindestens 30 Busse tägliche in dem betroffenen Abschnitt verkehren. Dazu kommen die Bringerfahrten der Eltern und besonders laut, die Mopeds der Jugendlichen, die vorbeirauschen.

Morgens schieben sich die Fahrzeuge in beiden Richtungen an meinem Haus (Lessingstr. 27) vorbei.

Die Straße wird auch als Zu- und Abfahrt zu den Arbeitsplätzen in Bühl genutzt, da sie parallel zur Hauptstraße verläuft,

und abends, das "Highlight": Poser, die ihre PS vorführen müssen.

Ich habe schon ~~.....~~ vorgeschlagen, aber da tut sich überhaupt nichts, keine Verkehrskontrolle, keine beruhigenden Maßnahmen, absolut nichts.

Jetzt habe ich große Hoffnung in Sie!

Bitte schauen Sie es sich einmal an, gerne bei einem Kaffee in meinem Garten.

Mit freundlichen Grüßen

## Stellungnahme der Verwaltung

Die Lärmkarten wurden auf Grundlage von rechtlich vorgegebenen Berechnungsvorschriften durchgeführt, auf die im Bericht zum Lärmaktionsplan verwiesen wird. Die Berechnungen wurden für alle Gebäude im Stadtgebiet durchgeführt.

In den Lärmkarten der Anlage sind, wie in der Darstellung beschrieben, die Lärmpegel tags  $LrT \geq 59$  dB(A) (Anlage 3.1.5) bzw. nachts  $LrN \geq 49$  dB(A) (Anlage 3.2.5) dargestellt. Diese Werte entsprechen den Immissionsgrenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung für Allgemeine Wohngebiete. An den Gebäuden ohne Eintrag des Lärmpegels liegen geringere Lärmpegel vor, wie auch an Ihrem Gebäude. Wenngleich Verkehrslärmimmissionen in dieser Größenordnung wahrnehmbar sind, besteht kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen wie die Errichtung einer Lärmschutzwand. Die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung für Allgemeine Wohngebiete sind eingehalten. Diese sind maßgeblich für die Lärmvorsorge beim Neubau oder Ausbau von Straßen und werden vom Gesetzgeber als zumutbar hinsichtlich Verkehrslärm erachtet. Zumal die Auslösewerte für Lärmsanierung von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts, die für bauliche Maßnahmen an bestehenden Verkehrswegen maßgebend sind, deutlich unterschritten werden.

Die Geschwindigkeitskontrollen der Stadt Bühl können ab Herbst forciert werden. Die Stellungnahme wird an den zuständigen Fachbereich weitergeleitet.

Eine Haltebucht auf der K3749 ist auf Grund des zu haltenden Verkehrsflusses an dieser bedeutenden Straße nicht möglich. Ersatzweise könnten Kinder auch beim Sportzentrum aussteigen, wenn von den Eltern gewünscht, da hier bereits eine gute fußläufige Verbindung besteht. Als Lärmschutzmaßnahme von der Innenstadt bis zum Jägerkreisel ist im Lärmaktionsplan eine Temporeduzierung auf 30 km/h vorgesehen. Zudem tragen die neu erstellten Gebäude entlang der Hauptstraße zur Lärmreduzierung im rückwärtigen Bereich bei.

Eine Vorfahrtsberechtigung für Radfahrer vom Jägerkreisel Richtung Industriegebiet ist aus sicherheitstechnischen Gründen nicht möglich.

Eine Vorfahrtsberechtigung der Lessing- und der Eichendorffstraße erfordert eine technische Straßenumgestaltung der Bordsteine und zudem würde es die Vorfahrtsberechtigung der Radfahrer an dieser Stelle verändern, was das Radverkehrsnetz unterbricht. In einem Gesamtkonzept für verkehrlenkende Maßnahmen wird nicht nur dieser Bereich als Maßnahme vom Lärmaktionsplan bearbeitet, sondern der gesamte innenstädtische Bereich, da dies als Einheit betrachtet werden muss.

Die Anmerkung, dass Tempo 30 aufgrund der Beschleunigungsvorgänge zu erhöhter Lästigkeit führt, lässt sich fachlich nicht bestätigen. Auch Forschungsvorhaben diesbezüglich haben ergeben, dass die Anordnung von Tempo 30 zu einer schalltechnischen Verbesserung führt, sowohl objektiv durch Messungen als auch subjektiv durch die Wahrnehmung der Anwohner.

Hinsichtlich einer generellen Einführung von Tempo 30 anstatt Tempo 50 sowie bezüglich der Fahrvorschlüsse der Routenplaner kann die Stadt Bühl über den Lärmaktionsplan keinen Einfluss nehmen.