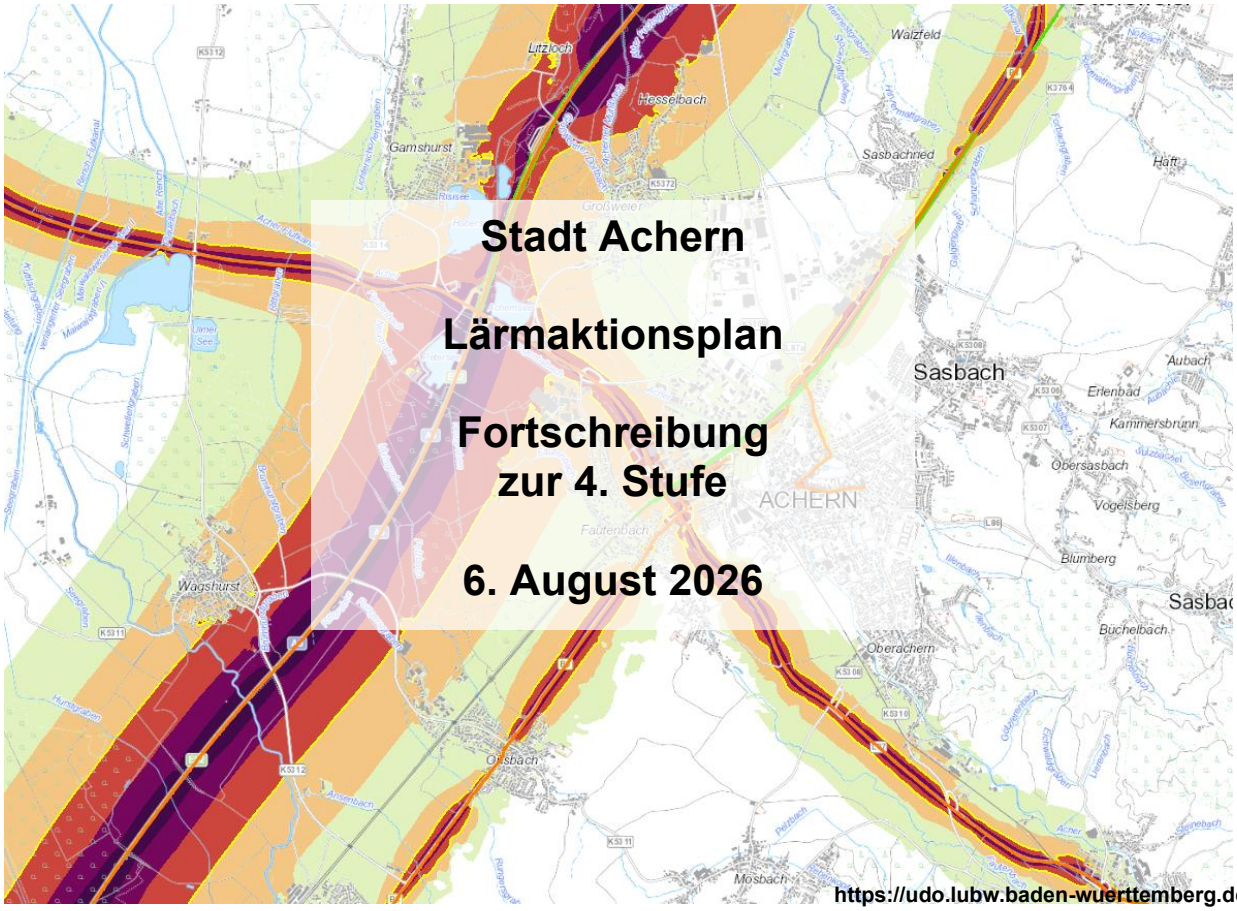


Stadt Achern

Lärmaktionsplan

Fortschreibung zur 4. Stufe

6. August 2026

Dieser Bericht umfasst 39 Textseiten
sowie 71 Seiten im Anhang.

Stadt Achern

Lärmaktionsplan

Fortschreibung zur 4. Stufe

Zuständige Behörde:

Stadt Achern
Ilenauer Allee 70
77855 Achern
Stadtverwaltung@achern.de

In Zusammenarbeit mit:

DR. DRÖSCHER + PARTNER
TECHNISCHER UMWELTSCHUTZ

Dr. Dröscher + Partner
Ingenieurbüro für Technischen Umweltschutz
Lustnauer Straße 11
72074 Tübingen
Buero@dr-droescher.de

Bearbeitung:
Dr.-Ing. Felix Laib

Dr.-Ing. Frank Dröscher
Öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger für Immissionsschutz –
Ermittlung und Bewertung von
Luftschadstoffen, Gerüchen und Geräuschen

Inhaltsverzeichnis

1 Aufgabenstellung 5

2 Grundlagen der Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung 7

2.1 Rechtlicher Hintergrund 7

2.2 Lärmkartierung gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie 7

2.3 Lärmaktionsplanung 7

2.4 Öffentlichkeitsbeteiligung bei der Lärmaktionsplanung 10

3 Lärmkartierung der LUBW in Achern 11

3.1 Kartierungsumfang (Hauptverkehrsstraßen) 11

3.2 Ergebnisse der Lärmkartierung und Betroffenheiten 12

4 Fortschreibung des Lärmaktionsplans (Stufe 4) 15

4.1 Validierung der Lärmaktionsplanung Stufe 3 15

4.2 Detailbetrachtungen und Prüfung von Maßnahmen in Lärmschwerpunkten (mit hohen Schallpegeln und Betroffenheiten) 16

4.3 Vorschlag eines Maßnahmenkonzepts für die Stufe 4 28

5 Mitwirkung der Öffentlichkeit 34

6 Zusammenfassung 35

7 Literaturverzeichnis 37

Anhang

Anlage Nr.	Plan-/Tabelleninhalt	Details
1.1	Lärmkartierung gemäß LUBW 2022	Straßenverkehr: Lärmindizes L_{DEN} (24h-Pegel)
1.2		Straßenverkehr: Lärmindizes L_{Night} (Nachtzeitraum 22-6 Uhr)
2.1	Achern - Prüfung der Wirksamkeit einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h entlang der Landestraße L 86	Straßenverkehr: Schallimmissionen im Tagzeitraum (6-22 Uhr) gemäß RLS-19
2.2		Straßenverkehr: Schallimmissionen im Nachtzeitraum (22-6 Uhr) gemäß RLS-19
3	Tabellarische Übersicht der eingegangenen Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit sowie der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange einschließlich Stellungnahmen der Verwaltung	

1 Aufgabenstellung

Die Stadt Achern bereitet derzeit die Fortschreibung des Lärmaktionsplans (4. Stufe) vor, zu der sie entsprechend Richtlinie 2002/49/EG (EU-Umgebungslärmrichtlinie) /1/ verpflichtet ist.

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie ist über §§ 47 a bis f BImSchG (Bundes-Immissionsschutzgesetz) /2/ und die 34. BImSchV (Verordnung über die Lärmkartierung) /5/ in nationales Recht überführt. Ziel der Richtlinie ist es, innerhalb der Europäischen Union ein einheitliches Konzept zu entwickeln, um schädliche Auswirkungen von Umgebungslärm – insbesondere Belästigungen – zu verhindern, zu vermeiden oder zu verringern. Die Lärmkarten sind:

- für Ballungsräume (mit mehr als 100.000 Einwohnern und einer Bevölkerungsdichte von mehr als 1.000 Einwohnern/km^2),
- für Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr (entspricht einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke - DTV- von ca. 8.200 Kfz/24 h),
- für Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 30.000 Zügen pro Jahr (entspricht ca. 82 Zügen/24 Stunden) sowie
- für Großflughäfen zu erstellen.

In Baden-Württemberg ist die Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg (LUBW) für die landesweite Lärmkartierung außerhalb der Ballungsräume zuständig. Sie kartiert Hauptverkehrsstraßen, nicht-bundeseigene Haupteisenbahnstrecken und den Flughafen Stuttgart als einzigem Großflughafen im Land.

Nicht-bundeseigene Haupteisenbahnstrecken sind im Stadtgebiet von Achern nicht vorhanden. Die Lärmkartierung und -aktionsplanung für Haupteisenbahnstrecken des Bundes erfolgt durch das Eisenbahn-Bundesamt, sodass für die Stadt Achern in diesem Bereich kein Handlungsbedarf besteht.

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung hat die Stadt Achern die Straßenabschnitte im Stadtgebiet zu betrachten, deren durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke 8.200 Kraftfahrzeuge oder mehr beträgt. Im vorliegenden Fall betrifft dies:

- die Bundesautobahn A5,
- die Bundesstraße B 3,
- die Landesstraße L 87 und L 86 (insbesondere Kirchstraße in Achern) sowie
- einen Abschnitt der Landesstraße L 86 (Hauptstraße in Achern).

Die Lärmkartierung gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie beinhaltet die Lärmpegel L_{DEN} (Tag-Abend-Nacht-Zeitraum = 24-Stunden-Wert) und L_{Night} (Nachtzeitraum 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr) in einer Höhe von 4 m über Grund und wird auf Basis aktuell vorliegender Verkehrsdaten erstellt. Die Lärmkartierungen dienen der Analyse von Lärmbetroffenheiten und bilden damit eine relevante Grundlage für die Festlegung geeigneter Lärmminderungsmaßnahmen.

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

Zuständige Behörde	**Kontaktaufnahme bezüglich des Lärmaktionsplans**
Stadt Achern Illenauer Allee 73 77855 Achern	Stadtverwaltung@achern.de

Zwar wird der Lärmaktionsplan von der Kommune aufgestellt, die Zuständigkeit für die Umsetzung der darin genannten Maßnahmen ist jedoch nicht explizit geregelt. Eine Realisierung ist nur in enger Abstimmung mit dem jeweiligen Baulastträger des Verkehrswegs oder gegebenenfalls der zuständigen Verkehrsbehörde möglich. Die Einbindung der Träger öffentlicher Belange stellt daher einen zentralen Bestandteil bei der Erstellung des Lärmaktionsplans dar.

2 Grundlagen der Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung

2.1 Rechtlicher Hintergrund

Im Jahr 2002 wurde vom Europäischen Parlament und dem Rat die Richtlinie 2002/49/EG /1/ über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (EU-Umgebungslärmrichtlinie) verabschiedet. Ziel dieser Richtlinie ist es, innerhalb der Europäischen Union ein einheitliches Konzept zu etablieren, um insbesondere schädliche Auswirkungen des Umgebungslärms – einschließlich Belästigungen – zu vermeiden, zu verringern oder ihnen vorzubeugen.

In einem ersten Schritt soll die Lärmbelastung anhand von Lärmkarten und Betroffenheitsanalysen erfasst und die Öffentlichkeit über das Ausmaß informiert werden. Darauf aufbauend sind in einem zweiten Schritt konkrete Maßnahmen für besonders betroffene Bereiche – sogenannte Lärmschwerpunkte – zu entwickeln, um die Lärmbelastung zu senken oder einen weiteren Anstieg zu verhindern.

Die vorliegende Lärmaktionsplanung betrifft die Stufe 4 und konzentriert sich – wie bereits in den vorangegangenen Stufen – im Stadtgebiet von Achern auf den Straßenverkehrslärm.

2.2 Lärmkartierung gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie

Gemäß Anhang IV der EU-Umgebungslärmrichtlinie /1/ sind bei der Lärmkartierung folgende Mindestanforderungen zu erfüllen:

- Darstellung der Lärmsituation anhand eines Lärmindexes (L_{DEN}, L_{Night}),
- Erfassung von Überschreitungen festgelegter Grenzwerte,
- Schätzung der Anzahl an Wohnungen, Schulen und Krankenhäusern, die bestimmten Lärmpegeln ausgesetzt sind,
- Schätzung der betroffenen Bevölkerungszahl in lärmbelasteten Gebieten.

Die Lärmkarten können der Öffentlichkeit sowohl in grafischer Form als auch als Tabellen zur Verfügung gestellt werden. Abgebildet werden die Lärmindizes L_{DEN} (Tag-Abend-Nacht-Pegel) und L_{Night} (Nacht-Pegel) in dB(A), jeweils bezogen auf eine Höhe von 4 m über Grund.

2.3 Lärmaktionsplanung

2.3.1 Grundlagen

Auf Grundlage der Lärmkartierung sind Aktions- bzw. Maßnahmenpläne (Lärmaktionspläne) zu erstellen, die zur Regelung und Minderung von Lärmproblemen und -auswirkungen beitragen sollen. Die Verpflichtung zur Aufstellung eines Lärmaktionsplans ist dabei nicht an die Überschreitung bestimmter Grenzwerte, sondern an ein konkretes Verkehrsaufkommen geknüpft.

Durch die Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung ergibt sich kein individueller Rechtsanspruch auf Einhaltung bestimmter Lärmgrenzwerte. Durch die Inhalte eines Lärmaktionsplans

wird keine unmittelbare Außenwirkung erzeugt, sodass sich für Einzelpersonen kein einklagbarer Anspruch auf bestimmte Maßnahmen ergibt.

Die erarbeiteten Ergebnisse und Maßnahmenvorschläge sind durch die Stadt Achern bedarfsweise mit dem jeweils zuständigen Baulastträger der betroffenen Straße abzustimmen und - im Rahmen der nationalen Rechtsvorgaben sowie der verfügbaren Haushaltsmittel - nach Möglichkeit umzusetzen.

Die im Lärmaktionsplan aufgeführten Maßnahmen liegen im Ermessen der zuständigen Behörden bzw. Baulastträger. Sie sollten sich vorrangig an den ermittelten Lärmschwerpunkten orientieren, insbesondere bei Überschreitungen relevanter Richtwerte oder auf Grundlage weiterer fachlicher Kriterien, wie sie in den Lärmkarten ausgewiesen sind.

Die Lärmaktionsplanung dient somit auch als Grundlage für Prüfanträge an die zuständigen Baulastträger. Maßnahmen an Ortstraßen, bei denen die Stadt Achern selbst Baulastträger ist, können eigenständig beschlossen und umgesetzt werden.

Die Mindestanforderungen an Lärmaktionspläne sind im Anhang V der EU-Umgebungslärmrichtlinie definiert.

2.3.2 Beurteilungswerte für Schalleinwirkungen, relevante Pegelschwellen und Lärmschutzmaßnahmen

Für die Bewertung der Lärmsituation im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie wurden eigene Bewertungsverfahren eingeführt, die sich von den in Deutschland gültigen Verordnungen, Richtlinien und Normen unterscheiden. Daher sind die im Rahmen der Lärmaktionsplanung ermittelten Immissionswerte nicht unmittelbar mit den in deutschen Regelwerken festgelegten Orientierungs-, Richt- oder Grenzwerten vergleichbar.

Für die praktische Umsetzung von Maßnahmen bleiben jedoch die national gültigen Regelwerke maßgeblich. So ist zu beachten, dass Maßnahmen zur Lärmminderung ausschließlich auf Grundlage der in Deutschland geltenden nationalen Normen zur Ermittlung von Schalleinwirkungen aus dem Straßenverkehr begründet werden dürfen. Für die Ermittlung der Schallimmissionen aus dem Straßenverkehr sind in Deutschland dabei grundsätzlich die „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 2019“ (RLS-19 /8/) maßgeblich.

Grundsätzlich gilt, dass für alle in den Lärmkarten erfassten Bereiche auch Lärmaktionspläne zu erstellen sind. Der Kooperationserlass des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg /11/ hebt dabei insbesondere Bereiche mit hoher Lärmbelastung hervor. Von besonderer Relevanz sind:

- Lärmbetroffenheiten mit Pegeln über **65 dB(A) L_{DEN} (24h-Pegel) sowie über 55 dB(A) L_{Night}** (Nachtzeitraum von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr), da diese laut Kooperationserlass als **Schwellenwerte zur Gesundheitsrelevanz** gelten,
- Ein **vordringlicher Handlungsbedarf besteht bei Beurteilungspegeln über 70 dB(A) L_{DEN} und/oder über 60 dB(A) L_{Night}.**

Diese Werte stellen jedoch keine verbindlichen Grenzwerte dar. Art und Umfang der Maßnahmen sind stets im Einzelfall zu bewerten. Grundsätzlich gilt: Je höher die Lärmbelastung und je größer die betroffene Bevölkerung, desto differenzierter und umfassender sollten die zu prüfenden Maßnahmen ausfallen.

2.3.3 Maßnahmen in Lärmaktionsplänen

Für den Straßenverkehr stehen insbesondere Maßnahmen der Lärmsanierung und verkehrsrechtliche Regelungen im Fokus.

Lärmsanierung bezeichnet Schutzmaßnahmen an bestehenden Verkehrswegen. Sie erfolgt als freiwillige Leistung im Rahmen der haushaltsrechtlichen Möglichkeiten und begründet keinen Rechtsanspruch.

Lärmsanierungsmaßnahmen werden üblicherweise nur für Gebäude genehmigt, die vor Inkrafttreten des Bundes-Immissionsschutzgesetzes /2/ (am 01.04.1974) errichtet wurden oder innerhalb von Bebauungsplänen liegen, die vor diesem Datum rechtskräftig geworden sind. Die Voraussetzungen für Sanierungen an Bundesfernstraßen sind in den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) /7/ geregelt. Die maßgeblichen Auslösewerte zur Lärmsanierung sind in folgender Tabelle aufgeführt.

Tabelle 1: Auslösewerte zur Lärmsanierung gemäß /12/

Auslösewerte zur Lärmsanierung	Tagzeitraum (6-22 Uhr)	Nachtzeitraum (22-6 Uhr
Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime, Reine und Allgemeine Wohngebiete sowie Kleinsiedlungsgebiete	64 dB(A)	54 dB(A)
Kern-, Dorf- und Mischgebiete	66 dB(A)	56 dB(A)
Gewerbegebiete	72 dB(A)	62 dB(A)

Im Vergleich zur vorherigen Stufe der Lärmaktionsplanung /23/ wurden die Schwellenwerte jeweils um 3 dB(A) abgesenkt, wodurch grundsätzlich eine breitere Grundlage für die Anwendung von Sanierungsmaßnahmen geschaffen wurde.

Verkehrsrechtliche Maßnahmen zum Lärmschutz umfassen unter anderem:

- Verkehrslenkung (z. B. Einbahnregelungen, Umleitungen),
- Lichtzeichenregelungen (z. B. Grüne Welle, Nachtabschaltungen),
- Verkehrsbeschränkungen (z. B. Lkw-Durchfahrtsverbote, Beschränkung auf Anliegerverkehr) oder
- Geschwindigkeitsbeschränkungen.

Bauliche und technische Maßnahmen stellen zudem bspw. dar:

- Neubau oder Ausbau leistungsfähiger Alternativrouten,
- Bau von Lärmschutzwänden oder Wällen,
- Einbau lärmmindernder Fahrbahnbeläge (z. B. lärmoptimierter Asphalt).

Weiterhin können Maßnahmen zur Förderung umweltfreundlicher Mobilität sowie Städtebauliche und planerische Maßnahmen zur Lärmminderung beitragen.

2.4 Öffentlichkeitsbeteiligung bei der Lärmaktionsplanung

Nach § 47d Abs. 3 BImSchG /2/ ist außerdem eine Beteiligung der Öffentlichkeit an der Aufstellung von Lärmaktionsplänen vorgesehen:

„Die Öffentlichkeit wird zu Vorschlägen für Lärmaktionspläne gehört. Sie erhält rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit, an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Die Ergebnisse der Mitwirkung sind zu berücksichtigen. Die Öffentlichkeit ist über die getroffenen Entscheidungen zu unterrichten. Es sind angemessene Fristen mit einer ausreichenden Zeitspanne für jede Phase der Beteiligung vorzusehen.“

Art und Umfang der Öffentlichkeitsbeteiligung sind nicht explizit geregelt. In der Stufe 4 plant die Stadt Achern, die Öffentlichkeit im Rahmen einer öffentlichen Auslegung des Berichtsentwurfs zur Fortschreibung des Lärmaktionsplans (4. Stufe) zu informieren und zu beteiligen. Zeitgleich wird den Behörden und Trägern öffentlicher Belange die Möglichkeit zur Stellungnahme gegeben.

3 Lärmkartierung der LUBW in Achern

3.1 Kartierungsumfang (Hauptverkehrsstraßen)

Die Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg (LUBW) hat zur Lärmaktionsplanung Stufe 4 landesweit eine Lärmkartierung und Betroffenheitsanalyse erstellt /14/. Damit wurden betroffene Gemeinden an Straßenabschnitten mit Verkehrsbelastungen oberhalb von 8.200 Kfz/24h ermittelt (siehe Ausführungen in Kapitel 1).

In der folgenden Abbildung 1 ist der Kartierungsumfang gemäß LUBW zum Straßenverkehrslärm für das Gemeindegebiet von Achern dargestellt. Die Mindestbelastung von 8.200 Kfz/24h wird gemäß Kartierung auf der Bundesautobahn A 5, der Bundesstraße B 3, der Landesstraßen L 87 und L 86 (insbesondere Kirchstraße in Achern) sowie einem Abschnitt der Landesstraße L 86 (Hauptstraße in Achern) überschritten.

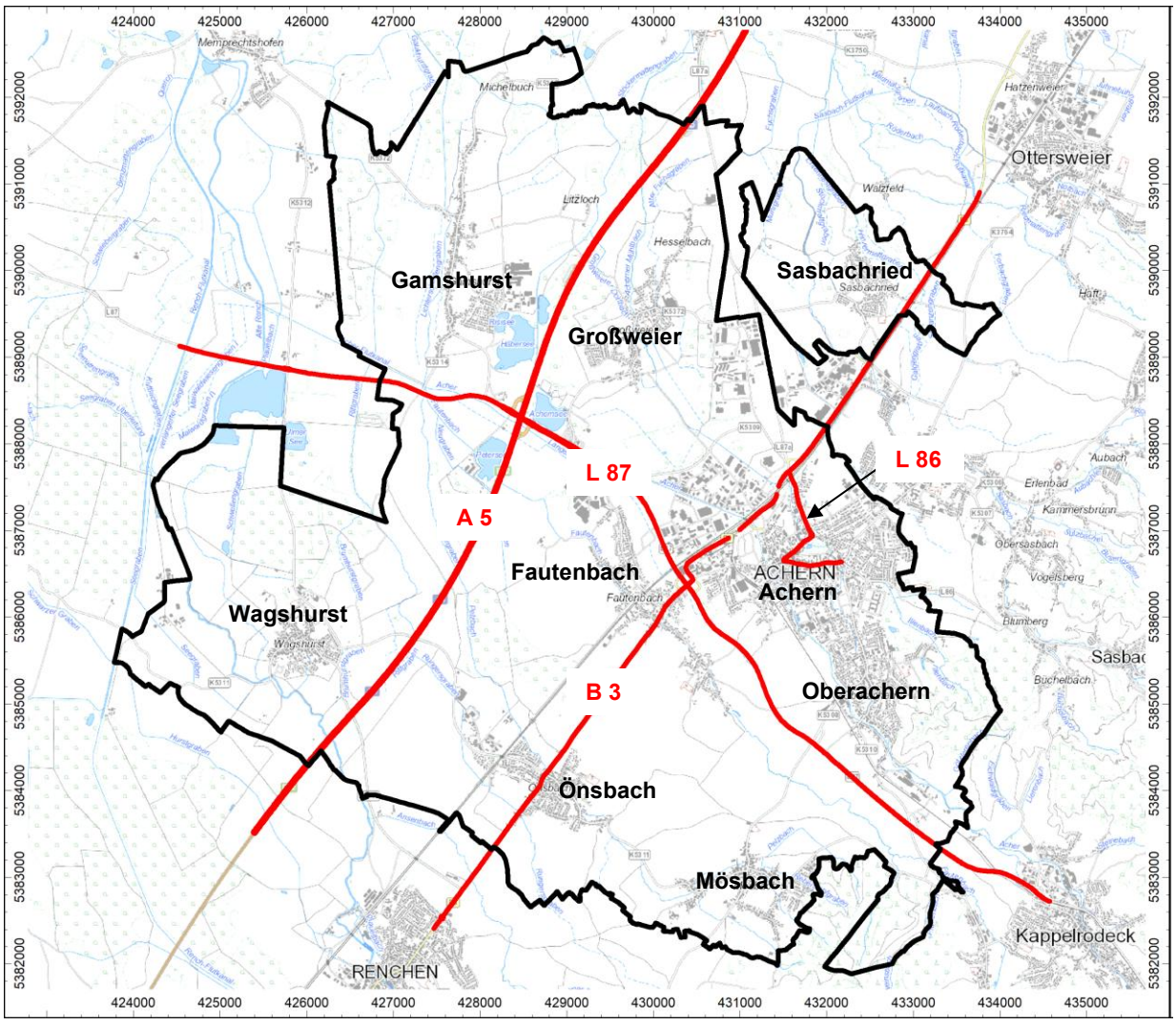


Abbildung 1 Kartierungsumfang (Hauptverkehrsstraßen) als Grundlage zur Ermittlung des Straßenverkehrslärms gemäß LUBW 2022 für das Gemeindegebiet von Achern /28/

Im Vergleich zur Lärmkartierung der 3. Stufe (2017) ist die Landesstraße L 88 (u.a. Ortsdurchfahrt von Mösbach) in der Kartierung 2022 nicht mehr enthalten. Dagegen ist ein Abschnitt der Landesstraße L 86 (Kirchstraße in Achern) in der Lärmkartierung 2022 neu hinzugekommen.

3.2 Ergebnisse der Lärmkartierung und Betroffenheiten

3.2.1 Berechnungsergebnisse (Rasterlärmkarten)

Die Berechnungsergebnisse der Lärmkartierung sind in Form von Rasterlärmkarten grafisch dargestellt. Dabei basieren die Lärmpegel auf europaweit harmonisierten Berechnungsverfahren und sind infolge von verschiedenen Berechnungsverfahren nur sehr beschränkt direkt mit in Deutschland geltenden Grenz- und Richtwerten vergleichbar. Die Unterschiede in den Lärmpegeln nach EU-Umgebungslärmrichtlinie und nach nationalen Vorschriften liegen in unterschiedlichen Berechnungszeiträumen und Berechnungsverfahren.

Die Ergebnisse der Lärmkartierung der LUBW /14/ für den Straßenverkehr für die maßgeblichen Lärmindizes L_{DEN} (24-Stunden-Pegel) sowie L_{Night} (Nachtpegel) ist in den Anlagen 1.1 und 1.2 im Anhang dargestellt.

3.2.2 Berechnungsergebnisse (Betroffenheiten)

Neben der Lärmkartierung hat die LUBW eine Belastungsstatistik veröffentlicht, um die Betroffenheiten darzustellen. Diese umfasst neben der Anzahl der lärmbelasteten Einwohner auch die lärmbelasteten Flächen, Wohnungen, Schulgebäude und Krankenhausgebäude. In der folgenden Tabelle 2 sind die – von der LUBW ermittelte - Anzahl der lärmbelasteten Einwohner sowie der belasteten Schulen und Krankenhäuser im Gemeindegebiet von Achern dargestellt. In Tabelle 4 erfolgt die Darstellung belastete Flächen und Wohnungen.

Tabelle 2: Belastungsstatistik Straßenverkehrslärm: Lärmbelastete Einwohner gemäß LUBW /14/

Lärmbelastete Einwohner	
L_{DEN} in dB(A)	**Belastete L_{DEN} (24 Stunden)**
≥ 55 - 59	4.681
≥ 60 - 64	1.487
≥ 65 - 69	546
≥ 70 - 74	389
≥ 75	10
L_{Night} in dB(A)	**Belastete L_{Night} (22 - 6 Uhr)**
≥ 50 - 54	2.931
≥ 55 - 59	912
≥ 60 - 64	462
≥ 65 - 70	13
≥ 70	0

Tabelle 3: Belastungsstatistik Straßenverkehrslärm: Belastete Schulen und Krankenhäuser gemäß LUBW /14/

Belastete Schulen und Krankenhäuser:		
L_{DEN} in dB(A)	Schulen	Krankenhäuser
> 55	8	0
> 65	2	0
> 75	0	0

Tabelle 4: Belastungsstatistik Straßenverkehrslärm: Belastete Flächen und Wohnungen gemäß LUBW /14/

Belastete Flächen und Wohnungen		
L_{DEN} in dB(A)	Flächen	Wohnungen
> 55	39,399 km²	3.387
> 65	13,5512 km²	450
> 75	2,277 km²	5

Anmerkung: In den Berechnungsergebnissen der LUBW aus dem Jahr 2022 (4. Stufe der Lärmkartierung) sind die zwischenzeitlich umgesetzten Geschwindigkeitsbeschränkungen in den Ortsdurchfahrten der Bundesstraße B 3 in Fautenbach und Önsbach (von 50 km/h auf 40 km/h) sowie auf der Hauptstraße (Landesstraße L 86) in Achern (von 50 km/h auf 30 km/h) noch nicht berücksichtigt. Tatsächlich ist daher bereits heute von geringeren Schalleinwirkungen und einer entsprechend reduzierten Betroffenheit auszugehen.

Wie in Kapitel 2.3.2 beschrieben, sind gemäß dem Kooperationserlass /11/ Bereiche mit hoher Lärmbelastung vorrangig zu betrachten. Dies betrifft im Besonderen die Schwellenwerte zur Gesundheitsrelevanz von über 65 dB(A) L_{DEN} und über 55 dB(A) L_{Night}. Vordringlicher Handlungsbedarf besteht bei sehr hohen Lärmbelastungen von mehr als 70 dB(A) L_{DEN} und mehr als 60 dB(A) L_{Night}.

Auf Grundlage der landesweiten Lärmkartierung der LUBW /14/ lassen sich im Gemeindegebiet von Achern insgesamt folgende Betroffenenzahlen (siehe Tabelle 2 auf Seite 12) ermitteln:

- 945 Personen sind im 24-Stunden-Zeitraum einem Pegel von $L_{DEN} \geq 65$ dB(A) ausgesetzt, 1.387 Personen im Nachtzeitraum einem Pegel von $L_{Night} \geq 55$ dB(A).
- Besonders hohe Belastungen betreffen 399 Personen bei $L_{DEN} \geq 70$ dB(A) und 475 Personen bei $L_{Night} \geq 60$ dB(A).

3.2.3 Anmerkung zur Vergleichbarkeit der Lärmkartierungen 2017 (Stufe 3) und 2022 (Stufe 4)

Seit der Lärmkartierung 2022 werden in der gesamten EU alle Lärmkarten nach neuen, einheitlichen Berechnungsverfahren erstellt (siehe /17/). Dies soll die Vergleichbarkeit der Ergebnisse zwischen den Mitgliedstaaten gewährleisten. Aus diesem Grund sind die aktuellen Lärmkarten nicht mit jenen aus dem Jahr 2017 vergleichbar. In vielen Regionen erscheint nun eine deutlich höhere Zahl lärmbelasteter Personen – selbst wenn sich die tatsächliche Lärmsituation nicht

wesentlich verändert hat oder sogar Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt wurden. Wesentliche Gründe für die veränderten Ergebnisse sind:

- Detailliertere Emissionsmodellierung: Verkehrslärm wird differenzierter berechnet, z. B. getrennt nach Roll- und Motorgeräuschen
- Komplexere Schallausbreitung: Berücksichtigung frequenzabhängiger Einflüsse bei Abschirmung und Reflexion
- Neue Berechnung der Betroffenenzahl: Bewohner werden vollständig der lauteren Gebäudeseite zugeordnet, was die Zahl lärmbelasteter Personen erhöht (siehe /18/).
- Geänderte Rundungsregeln: Die Einteilung der Pegelklassen wurde angepasst, wodurch mehr Personen und größere Flächen als lärmbelastet gelten

Zwischenzeitlich umgesetzte Lärmminderungsmaßnahmen lassen sich daher in den aktuellen Lärmkarten und den zugehörigen Belastetenzahlen kaum oder gar nicht ablesen.

4 Fortschreibung des Lärmaktionsplans (Stufe 4)

4.1 Validierung der Lärmaktionsplanung Stufe 3

Wie im Lärmaktionsplan der Stufe 3 dargestellt /23/, lag der Schwerpunkt der Lärmbelastung durch Straßenverkehr laut Lärmkartierung 2017 – neben der nächtlichen Belastung durch die Autobahn A 5 – insbesondere in den Ortsdurchfahrten von Fautenbach und Önsbach (B 3), Mösbach (L 88) sowie Achern (L 86 – Hauptstraße). Dies ist auch heute noch der Fall (siehe Differenzierung der Betroffenheiten nach Stadtteilen in Kapitel 4.2).

Die nachfolgende Tabelle 5 enthält die im Rahmen des Lärmaktionsplans der 3. Stufe /23/ geprüften Maßnahmen zur Lärmminderung. In der rechten Spalte ist der jeweilige Umsetzungsstand der Maßnahmen dargestellt.

Tabelle 5: Im Rahmen des Lärmaktionsplans der 3. Stufe /23/ geprüfte Maßnahmen zur Lärmminderung und Umsetzungsstand der Maßnahmen

Geprüfte Maßnahmen zur Lärmminderung (Lärmaktionsplan Stufe 3)	Umsetzungsstand der Maßnahmen
Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	
40 km/h in der Ortsdurchfahrt von Mösbach (Landestraße L 88)	**Maßnahme wurde umgesetzt**
40 km/h in der Ortsdurchfahrt von Önsbach (Bundesstraße B 3)	**Maßnahme wurde umgesetzt**
40 km/h in der Ortsdurchfahrt von Fautenbach (Bundesstraße B 3)	**Maßnahme wurde umgesetzt**
30 km/h in der Ortsdurchfahrt von Achern (Landestraße L 86 - Hauptstraße)	**Maßnahme wurde umgesetzt**
Einbau lärmmindernder Straßendeckschichten	
Beim Austausch von Straßenoberflächen insbesondere auf der B 3 und der L 88 der Einbau von lärmmindernder Asphaltdeckschichten geprüft werden.	Maßnahmen wurde nicht umgesetzt, da der Einbau von lärmoptimiertem Asphalt i.d.R. nur in längeren zusammenhängenden Abschnitten (min. 1.000 m Einbaulänge) sinnvoll ist, vergleichsweise hohe Kosten für Einbau und Unterhalt bestehen und u.a. die Wirksamkeit zur Minderung bei Geschwindigkeiten < 50 km/h sowie im Stop an Go-Verkehr begrenzt ist.
Passive Schallschutzmaßnahmen	
Zur Steuerung der Umsetzung der passiven Schallschutzmaßnahmen wird die Entwicklung eines Schallschutzfensterprogramms empfohlen, welches auf die finanzielle Leistungsfähigkeit der Stadt Achern abzustimmen ist.	Keine Realisierung eines eigenen Förderprogramms. Verweis auf das Förderprogramm des Landes.

4.2 Detailbetrachtungen und Prüfung von Maßnahmen in Lärmschwerpunkten (mit hohen Schallpegeln und Betroffenheiten)

Gemäß Kooperationserlass des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg /11/ wird für eine zielgerichtete Lärmaktionsplanung den Gemeinden empfohlen, die Lärmkartierung zu ergänzen und beispielsweise durch eine räumlich differenzierte Betroffenheitsanalyse zu verfeinern.

Da anschließende Maßnahmen zur Lärmminderung ausschließlich auf Grundlage nationaler Vorgaben begründet werden können, erfolgt die räumlich differenzierte Betroffenheitsanalyse (Detailbetrachtungen) auf Basis von Berechnungen nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 2019 (RLS-19) /8/. Die auf dieser Grundlage ermittelten Ergebnisse sind daher nur eingeschränkt mit den Ergebnissen der landesweiten Lärmkartierung der LUBW gemäß Kapitel 3 vergleichbar (vgl. auch die Ausführungen in Kapitel 2.3.2).

Da die Stadt Achern aus mehreren Stadtteilen besteht, erfolgt – wie bereits in der 3. Stufe der Lärmaktionsplanung – zunächst eine differenzierte Betrachtung der Lärmbelastungen in den einzelnen Ortsteilen. Auf dieser Grundlage werden anschließend mögliche Maßnahmen zur Lärmminderung in identifizierten Lärmschwerpunkten beschrieben und bewertet.

In der folgenden Tabelle 6 sind die Betroffenen differenziert nach Stadtteilen in Achern im Tagzeitraum (6:00 Uhr bis 22:00 Uhr gemäß RLS-19) dargestellt. In Tabelle 7 erfolgt die Auflistung der Betroffenen im Nachtzeitraum (22:00 Uhr bis 6:00 Uhr gemäß RLS-19).

Tabelle 6: Betroffene Personen entlang der Hauptverkehrsstraßen differenziert nach Stadtteilen in Achern im Tagzeitraum

Pegel in dB(A)	Betroffene im Tagzeitraum (6:00 Uhr bis 22:00 Uhr gemäß RLS-19)								
	Summe Gemeindegebiet	Wagshurst	Önsbach	Fautenbach	Gamshurst	Großweier	Sasbachried	Achern (Kernstadt inkl. Oberachern)	Mösbach[1]
≥ 55 - 59	**2.632**	461	214	376	411	732	61	377	0
≥ 60 - 64	**488**	71	85	81	67	5	6	173	0
≥ 65 - 69	**505**	6	110	79	4	1	0	305	0
≥ 70 - 74	**180**	1	21	10	0	0	0	148	0
≥ 75	**0**	0	0	0	0	0	0	0	0

[1] Im Vergleich zur Lärmkartierung der 3. Stufe (2017) ist die Landesstraße L 88 (u.a. Ortsdurchfahrt von Mösbach) in der Kartierung 2022 nicht mehr enthalten. Dagegen ist ein Abschnitt der Landesstraße L 86 (Kirchstraße in Achern) in der Lärmkartierung 2022 neu hinzugekommen (siehe Kapitel 3).

Tabelle 7: Betroffene Personen entlang der Hauptverkehrsstraßen differenziert nach Stadtteilen in Achern im Nachtzeitraum

Pegel in dB(A)	Betroffene im Nachtzeitraum (22:00 Uhr bis 6:00 Uhr gemäß RLS-19)								
	Summe Gemeindegebiet	Wagshurst	Önsbach	Fautenbach	Gamshurst	Großweier	Sasbachried	Achern (Kernstadt inkl. Oberachern)	Mösbach[1]
≥ 50 - 54	**2.238**	479	112	154	454	827	9	203	0
≥ 55 - 59	**578**	79	98	89	73	14	1	224	0
≥ 60 - 64	**433**	6	68	51	4	1	0	303	0
≥ 65 - 69	**17**	1	0	0	0	0	0	16	0
≥ 70	**0**	0	0	0	0	0	0	0	0

[1] Im Vergleich zur Lärmkartierung der 3. Stufe (2017) ist die Landesstraße L 88 (u.a. Ortsdurchfahrt von Mösbach) in der Kartierung 2022 nicht mehr enthalten. Dagegen ist ein Abschnitt der Landesstraße L 86 (Kirchstraße in Achern) in der Lärmkartierung 2022 neu hinzugekommen (siehe Kapitel 3).

In Tabelle 6 auf Seite 16 wird deutlich, dass die höchste Lärmbetroffenheit im Tagzeitraum mit Beurteilungspegeln über 65 dB(A) in der Kernstadt von Achern entlang der Landesstraße L 86 (Kirchstraße und Hauptstraße) festgestellt wird. Weitere flächenhafte Belastungen mit Pegeln über 65 dB(A) treten im Tagzeitraum auch entlang der Bundesstraße B 3 in den Ortsdurchfahrten von Fautenbach und Önsbach auf. In Wagshurst, Gamshurst und Großweier sind einzelne Personen betroffen.

Auch im Nachtzeitraum zeigt sich die stärkste Lärmbelastung in der Kernstadt von Achern entlang der Landesstraße L 86 (Kirchstraße und Hauptstraße - siehe Tabelle 7 auf Seite 17). Hier werden die meisten betroffenen Personen mit nächtlichen Beurteilungspegeln über 55 dB(A) ermittelt. Darüber hinaus sind auch entlang der B 3 in den Ortsdurchfahrten von Fautenbach und Önsbach größere Personenzahlen nächtlichen Lärmbelastungen über 55 dB(A) ausgesetzt. Zusätzlich ergeben sich im Nachtzeitraum Lärmbetroffenheiten durch die Bundesautobahn A 5, insbesondere in den Ortsteilen Wagshurst und Gamshurst, mit Beurteilungspegeln über 55 dB(A). In Sasbachried besteht eine nur sehr geringe Betroffenheit.

Auf Grundlage der Detailanalysen zu den Lärmschwerpunkten in den einzelnen Stadtteilen sind in der nachfolgenden Tabelle 8 auf Seite 18 potenzielle Maßnahmen zur Lärmminderung in den identifizierten Schwerpunktbereichen aufgeführt. In der rechten Spalte der Tabelle erfolgt eine Bewertung der jeweiligen Maßnahme.

Tabelle 8: Prüfung und Bewertung möglicher Maßnahmen zur Lärmminderung in Lärmschwerpunkten in Achern

Lärmschwerpunkt (maßgebliche Schallquelle/ Hauptverkehrsstraße)	Potenzielle Maßnahme zur Lärmminderung	Bewertung der Maßnahme
Kernstadt Achern (Landesstraße L 86- Kirchstraße und der Straße Adlerplatz)	Prüfung einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in der Ortsdurchfahrt (auf der L 86 zwischen dem Gebäude Kirchstraße 76 im Norden und dem Gebäude Adlerplatz 2 im Süden) von (bisher) im Wesentlichen[2] 50 km/h auf 40 km/h	Auf Grundlage von Variantenberechnungen nach RLS-19 wird bei einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 40 km/h im vorliegenden Fall eine Lärmminderung von bis zu rund 2 dB(A) prognostiziert. Bei der Ermessensausübung im Rahmen der Lärmaktionsplanung ist besonders zu beachten, dass Beurteilungspegel über 65 dB(A) am Tag und über 55 dB(A) in der Nacht Schwellenwerte zur Gesundheitsrelevanz darstellen /11/. In den betreffenden Bereichen werden diese Schwellenwerte durchgängig sowohl tagsüber als auch nachts überschritten (vgl. Berechnungsergebnisse gemäß RLS-19 in Anlage 2.1 für den Tagzeitraum und Anlage 2.2 für den Nachtzeitraum im Anhang). Zahlreiche Anwohner werden von den vorgesehenen Lärmminderungsmaßnahmen spürbar profitieren (siehe Tabelle 10 auf Seite 30). Mit der Realisierung der Nordtangente Achern (Abbildung 2 auf Seite 31) wird die verkehrliche Bedeutung der L 86 für den überörtlichen Verkehr voraussichtlich spürbar zurückgehen. Vor diesem Hintergrund erscheint eine Geschwindigkeitsbeschränkung als sachgerecht und gut vertretbar. **Weitergehende Begründung zu dieser Bewertung siehe Seite 24f.**

Lärmschwerpunkt (maßgebliche Schallquelle/ Hauptverkehrs-straße)	Potenzielle Maß-nahme zur Lärmmin-derung	Bewertung der Maßnahme
Ortsdurchfahrten in Fautenbach und Önsbach (Bundesstraße B 3)	Prüfung einer Redu-zierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in der Ortsdurchfahrt von (bisher) 40 km/h auf 30 km/h (auf der B3 in Fautenbach etwa vom Gebäude Bun-desstraße 38 bis zum Gebäude Friedens-straße 12 und in Öns-bach auf der B 3 in vom südlichen Ortsein-gang bis zum Kreisver-kehr mit der Schwarz-waldstraße	Auf Grundlage von Variantenberechnungen nach RLS-19 wird bei einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h auf 30 km/h im vorliegenden Fall eine Lärmminderung von etwa 1 dB(A) prognostiziert. Laut einem Schreiben des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg /12/ kön-nen Änderungen in dieser Größenordnung auf Basis vereinfachter Wirksamkeitsanalysen in der Regel nicht als spürbare Entlastung gewertet werden und bleiben bei der rechtlichen Abwägung meist unbe-rücksichtigt. Grundsätzlich ist bei der Prüfung weiterer Geschwin-digkeitsbeschränkungen auch eine Vielzahl weiterer Aspekte zu beachten. Dazu zählen mögliche Verla-gerungseffekte des Verkehrs, Auswirkungen auf den ÖPNV sowie den Fuß- und Radverkehr, technische Voraussetzungen wie die Anpassung von Ampel-schaltungen („Grüne Welle“) sowie Wechselwirkun-gen mit geplanten straßenbaulichen Maßnahmen zur Lärmminderung. Auch mögliche Auswirkungen auf die Luftqualität und das konkrete Erfordernis von Maßnahmen zur Luftreinhaltung spielen eine Rolle. Vor diesem Hintergrund wird empfohlen, im Rahmen der 4. Stufe der Lärmaktionsplanung aktuell keine zu-sätzliche Geschwindigkeitsreduzierung in den Orts-durchfahrten von Fautenbach und Önsbach umzuset-zen. Gleichwohl sollte das Anliegen des Lärmschut-zes der Betroffenen ernst genommen und im Zuge der nächsten Fortschreibung des Lärmaktionsplans erneut geprüft werden. **Weitergehende Begründung zu dieser Bewertung siehe Seite 26ff.**

Lärmschwerpunkt (maßgebliche Schallquelle/ Hauptverkehrs-straße)	Potenzielle Maß-nahme zur Lärmmin-derung	Bewertung der Maßnahme
Bundesautobahn A 5, Bundes-straße B 3, Lan-desstraße L 86	Einbau lärmmindern-der Straßendeck-schichten	Maßnahmen zur Lärmsanierung (wie bspw. der nachträgliche Einbau lärmmindernder Straßendeck-schichten) erfolgen grundsätzlich auf freiwilliger Ba-sis und können durch den zuständigen Straßenbau-lastträger im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmit-tel umgesetzt werden. Ein rechtlicher Anspruch auf deren Durchführung besteht nicht. Gemäß den Berechnungsvorgaben der RLS-19 /8/ hängt die rechnerisch ansetzbare Lärmminderung lärmoptimierter Straßendeckschichten wesentlich von der Fahrbahnbauart, der zulässigen Geschwindigkeit und den örtlichen Randbedingungen ab. Innerorts bei Geschwindigkeiten bis 50 km/h ist die erzielbare Pe-gelminderung aufgrund des überwiegend durch Mo-tor- und Antriebsgeräusche geprägten Verkehrslärms in der Regel geringer und liegt typischerweise im Be-reich von etwa 1 dB(A) bis 3 dB(A). Bei höheren Ge-schwindigkeiten nimmt der Einfluss der Reifen-Fahr-bahn-Geräusche zu, sodass durch entsprechend ge-eignete lärmmindernde Fahrbahnbeläge grundsätz-lich höhere Minderungen von etwa 2 bis 5 dB(A) er-reicht werden können. Die tatsächlich wirksame Pe-gelminderung ist jedoch im Einzelfall unter Berück-sichtigung der konkreten Verkehrsbelastung, des ein-gesetzten Belagstyps sowie der örtlichen baulichen und schalltechnischen Randbedingungen zu bewer-ten. Gemäß Stellungnahme der Autobahn GmbH des Bundes Niederlassung Südwest /27/ sind für die Bun-desautobahn A 5 derzeit keine Lärmschutzmaßnah-men in Achern vorgesehen. Diesbezüglich wird aus-geführt: *„Im Zuge zukünftiger Erhaltungsmaßnahmen wird standardmäßig der Einbau eines akustisch wirk-sameren Belages geprüft. Hierdurch ließe sich ge-genüber dem vorhandenen lärmmindernden Belag ggf. eine geringe Verbesserung der Lärmemission er-reichen. Bei der Prüfung spielen neben der Lärmbe-lastung auch wirtschaftliche und straßenbautechni-sche Faktoren eine Rolle. Auf stark befahrenen Auto-bahnen kommt der Einbau offenporiger Asphaltdeck-schichten im Rahmen der Lärmsanierung nur in sel-tenen Ausnahmefällen in Betracht, da dieser im Ver-gleich mit anderen Straßendeckschichten deutlich häufigere Erhaltungsmaßnahmen erforderlich macht. In Achern liegt ein solcher Ausnahmefall voraussicht-lich nicht vor.“* Gemäß fachlicher Bewertung des Straßenbauamts (Landratsamt Ortenaukreis) wird im vorliegenden Fall vom Einbau eines lärmoptimierten Asphaltes

Lärmschwerpunkt (maßgebliche Schallquelle/ Hauptverkehrs-straße)	Potenzielle Maß-nahme zur Lärmmin-derung	Bewertung der Maßnahme
		innerhalb der Ortsdurchfahrten abgeraten. Da ein lärmoptimierter Asphalt nur in längeren zusammenhängenden Abschnitten (min. 1.000 m Einbaulänge – keine Eignung für kleinere Flächen) eingebaut werden, wobei die ersten 150 m nicht als schallmindernd angesehen werden dürfen aufgrund des Schmutzeintrages. Weitere Nachteile wurden genannt wie die Anfälligkeit für Verschmutzungen durch die offenporige Struktur des Asphaltes bei niedrigen Geschwindigkeiten (z.B. Ortsdurchfahrten), den hohen Unterhaltungsaufwandes (z.B. kostenintensiv bei Schäden, spezielles Entwässerungssystem) mit Auswirkungen auf die Nutzungsdauer (ca. 8-10 Jahre) und spezielle Salzlösungen fürs Glatteis im Winter. Bei den folgenden Randbedingungen ist der Einbau von lärmoptimiertem Asphalt nicht sinnvoll: • bei Geschwindigkeiten bis 50 km/h, • bei häufig stehendem Verkehr („Stop and Go“) • Bereich von Kreuzungen und/ oder Einmündungen, einschließlich der Rampen bei höhenungleichen Kreuzungen, • bei hoher Belastung infolge abbiegendem Schwerverkehr, • bei Versorgungsleitungen im Bereich der Fahrbahn, • in kurvigen Streckenabschnitten oder Kreisverkehren, • in Parkbuchten, Bushaltestellen, • in Strecken mit starkem Bewuchs mit Laub abwerfenden Pflanzen nahe an der Straße (z.B. Alleen), • bei Verschmutzungsgefahr (z.B. landwirtschaftlichem Verkehr). Aufgrund der Rückmeldungen der zuständigen Straßenbaulastträger sowie unter Berücksichtigung der technischen Rahmenbedingungen, der erhöhten Unterhaltungsanforderungen und der damit verbundenen Folgekosten wird die Maßnahme „lärmoptimierte Straßendeckschichten“ in der vorliegenden Fortschreibung des Lärmaktionsplans nicht aufgenommen. Die Entscheidung erfolgt im Rahmen der erforderlichen Abwägung von Lärmminderungswirkung, Umsetzbarkeit und Verhältnismäßigkeit.

Lärmschwerpunkt (maßgebliche Schallquelle/ Hauptverkehrs-straße)	Potenzielle Maß-nahme zur Lärmmin-derung	Bewertung der Maßnahme
Wagshurst[1] (Bun-desautobahn A 5)	Prüfung eines Lärm-schutzwalls unmittel-bar entlang der Bunde-sautobahn A 5 über eine Länge von ca. 850 m und einer Höhe von ca. 6 m über Grund	Bei der Umsetzung des beschriebenen Lärmschutz-walls wird in der Ortslage von Wagshurst (geschlos-sene Wohnbebauung im Bereich im Eichet/Mozart-straße) eine Pegelminderung von ca. 1,5 dB(A) prog-nostiziert. Aus fachgutachterlicher Sicht steht die Maßnahme in keinem angemessenen Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck. Aktive Schallschutzmaßnahmen – wie z. B. Lärmschutzwälle oder -wände – sollten grund-sätzlich eine Pegelminderung von mindestens etwa 5 dB(A) erreichen, um wirksam zu sein. Die Umset-zung wäre jedoch mit einem erheblichen baulichen und finanziellen Aufwand verbunden. Zudem besteht auf die unmittelbar an die Bundesau-tobahn A 5 angrenzenden Flächen kein unmittelbarer Zugriff. Innerhalb eines Bereichs von 40 m beider-seits der Autobahn gilt gemäß § 9 Bundesfernstra-ßengesetz (FStrG) /9/ ein Anbauverbot, das auch die Errichtung von Lärmschutzbauwerken einschränkt. Maßnahmen außerhalb dieses Bereichs verlieren zu-dem deutlich an schalltechnischer Wirksamkeit. Darüber hinaus liegen in der Ortslage von Wagshurst keine flächendeckenden Lärmbelastungen vor, die tagsüber über 70 dB(A) bzw. nachts über 60 dB(A) hinausgehen würden. Ein vordringlicher Handlungs-bedarf ist daher aus fachlicher Sicht nicht gegeben.

[1] Die Errichtung eines Lärmschutzwalls entlang der Bundesautobahn A 5 wurde im Bereich von Achern-Wagshurst geprüft, da entlang der A 5 im Bereich der Stadtteile Gamshurst und Großweier bereits Lärmschutzbauwerke bestehen und die geschlossene Wohnbebauung in den Stadtteilen Önsbach und Fautenbach in deutlich größerer Entfernung zur A 5 besteht. Eine Erhöhung der bestehenden Lärmschutzbauwerke ist nach Auskunft der Auto-bahn GmbH in Achern derzeit nicht vorgesehen /27/. Grund dafür ist, dass die vorhandenen Lärmschutzwände vollständig zurückgebaut und durch höhere Anlagen ersetzt werden müssten. Die damit verbundenen Kosten – voraussichtlich mehrere Millionen Euro allein im Stadtgebiet von Achern – wären im Rahmen der Lärmsanierung entlang bestehender Autobahnen nur in Ausnahmefällen wirtschaftlich vertretbar. Dies setzt eine großflächige Überschreitung der Auslösewerte voraus, die in der Ortslage Achern nicht vorliegt.

[2] Auf einem Abschnitt der Kirchstraße (etwa ab Höhe Kirchstraße 30 bis etwa zur Höhe Kirchstraße 13) ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit bereits heute im Zeitraum Mo-Fr von 7-17 auf 30 km/h beschränkt.

Vorbemerkung zu verkehrsrechtlichen Maßnahmen, insbesondere zu den im Rahmen der Lärmaktionsplanung geprüften Beschränkungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit.

Laut § 45 Abs. 9 StVO /6/ dürfen Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.

Die neuere Rechtsprechung orientiert sich hinsichtlich der Frage ob gem. § 45 StVO eine Gefahrenlage gegeben ist an den Grenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Werden die in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV /3/ geregelten Immissionsgrenzwerte überschritten, haben die Lärmbetroffenen regelmäßig einen Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung über eine verkehrsbeschränkende Maßnahme. Lärmbelastungen ab 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht liegen in einem gesundheitskritischen Bereich (vgl. VGH Baden-Württemberg /21/).

Bei der Überschreitung der Lärmwerte ab 65 dB(A) am Tag und ab 55 dB(A) in der Nacht um 2 dB(A) verdichtet sich der fachrechtliche Ermessensspielraum der Straßenverkehrsbehörde zur grundsätzlichen Pflicht zum Einschreiten, also Anordnung bzw. Durchführung von Maßnahmen auf den betroffenen Straßenabschnitten.

Spätestens bei Lärmpegeln ab 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts überschreitet die Lärmbelastung die grundrechtliche Schwelle zur Gesundheitsgefährdung (vgl. BVerwG /22/). Bei einer Überschreitung dieser Wert um 3 dB(A) geht das Schutzbedürfnis der Wohnbevölkerung den Belangen des Verkehrs regelmäßig vor, sofern andere Schutzziele nicht entgegenstehen.

Bei der Prüfung ob straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen von Straßenverkehrsbehörden angeordnet werden können, wird nicht nur auf das Ausmaß der Lärmbelastung, sondern auf alle Umstände des Einzelfalls abgestellt. Gutachterliche Bewertungen sind i.d.R. nicht erforderlich. Geprüft und in die Abwägung eingestellt werden beispielsweise folgende Punkte:

- Beeinträchtigung von Widmung und Verkehrsfunktion,
- Erhalt der Bündelungsfunktion der Straße,
- Überregionale Verkehrsbeziehungen,
- Belange des fließenden Verkehrs,
- Verminderung der Leistungsfähigkeit der Straße
- Unverträgliche Verdrängungs- und Verlagerungseffekte
- Beeinflussung der Verkehrssicherheit/ des Unfallgeschehens
- Auswirkungen auf das Luftschadstoffemissionsverhalten der Fahrzeuge,
- Auswirkungen auf den ÖPNV bzgl. Taktung und Fahrzeitenverlängerungen,
- Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr.

Bewertung einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h entlang der Landestraße L 86 (Kirchstraße und der Straße „Adlerplatz“) in der Ortsdurchfahrt von Achern.

Im Folgenden werden die Eignung sowie das Erfordernis und die Verhältnismäßigkeit einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h entlang der Landesstraße L 86 (Kirchstraße und der Straße „Adlerplatz“) in der Ortsdurchfahrt von Achern bewertet und daraus Empfehlungen abgeleitet.

Eignung der Maßnahme

Wie bereits in Tabelle 8 auf Seite 18 beschrieben, wird auf Grundlage von Variantenberechnungen nach RLS-19 in der Ortsdurchfahrt von Achern entlang der Landestraße L 86 (Kirchstraße und der Straße „Adlerplatz“) von 50 km/h auf 40 km/h im vorliegenden Fall eine Lärmminderung von bis zu rund 2 dB(A) prognostiziert (vgl. Berechnungsergebnisse gemäß RLS-19 in Anlage 2.1 für den Tagzeitraum und Anlage 2.2 für den Nachtzeitraum im Anhang). Die Betroffenheiten in gesundheitskritischen Bereichen größer 65 dB(A) im Tagzeitraum bzw. größer 55 dB(A) im Nachtzeitraum können durch die Maßnahme erheblich reduziert werden (siehe Tabelle 10 auf Seite 30) Die Maßnahme ist entsprechend geeignet, um die Lärmbetroffenheit mit gesundheitskritischen Pegeln in Achern zu senken.

Erfordernis und Verhältnismäßigkeit der Maßnahme

Gemäß dem Kooperationserlass zur Lärmaktionsplanung Baden-Württemberg /11/, der auf die vorliegende Landesstraße L 86 in der Baulast des Landes unmittelbar anzuwenden ist, reduziert sich das Ermessen bei erheblichen Betroffenheiten im gesundheitskritischen Bereich von mehr als 67 dB(A) im Tag- bzw. mehr als 57 dB(A) im Nachtzeitraum regelmäßig auf eine grundsätzliche Verpflichtung zur Prüfung und Umsetzung geeigneter Maßnahmen. Derartige Lärmsituationen sind im Rahmen einer sachgerechten Abwägung wirksam zu entschärfen.

Da aktive Lärmschutzmaßnahmen, wie beispielsweise Lärmschutzwände, innerhalb der Ortsdurchfahrt aus städtebaulichen, verkehrlichen und gestalterischen Gründen nicht realisierbar sind, stellt eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit grundsätzlich eine geeignete und naheliegende Maßnahme zur Verringerung der Verkehrslärmbelastung dar, die kurzfristig umgesetzt werden kann und sofort eine Wirkung erzielt.

Im Rahmen der Verhältnismäßigkeitsprüfung sind die zu erwartenden positiven Wirkungen der Maßnahme den verkehrlichen und sonstigen Auswirkungen gegenüberzustellen. Vor diesem Hintergrund wird empfohlen, auf der Landesstraße L 86 (Kirchstraße und Adlerplatz) innerhalb der Ortsdurchfahrt Achern eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h anzuordnen. Hierfür sprechen insbesondere folgende Gesichtspunkte:

- Entlang des betrachteten Straßenabschnitts bestehen erhebliche Lärmbetroffenheiten. Teilweise werden Beurteilungspegel von über 70 dB(A) tags und über 60 dB(A) nachts erreicht (siehe Tabelle 6 auf Seite 16 für den Tag- und Tabelle 7 auf Seite 17 für den Nachtzeitraum). Damit liegen die Belastungen deutlich oberhalb der gesundheitskritischen Schwellenwerte des Kooperationserlasses, bei welchen vordringlicher Hand-

lungsbedarf besteht (siehe Kapitel 2.3.2). Von der Maßnahme profitieren zahlreiche Anwohnerinnen und Anwohner, für die eine spürbare Verringerung der Lärmbelastung erreicht werden kann (siehe Tabelle 10 auf Seite 30).

- Die Berechnungen nach RLS-19 weisen durch die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h Lärmminderungen von bis zu rund 2 dB(A) aus (siehe Berechnungsergebnisse gemäß RLS-19 in Anlage 2.1 für den Tagzeitraum und Anlage 2.2 für den Nachtzeitraum im Anhang). Eine Pegelreduzierung dieser Größenordnung wird allgemein als wahrnehmbar eingestuft und stellt einen wirksamen Beitrag zur Entlastung der betroffenen Bevölkerung dar.
- Förderung und Schutz des Fuß- und Radverkehrs: Südwestlich des Kreuzungsbereichs der Kirchstraße mit der Berliner Straße befinden sich 3 Schulen (Berufliche Schulen und Gemeinschaftsschulen Achern), wodurch insbesondere zu Schulbeginn und Schulende ein hohes Aufkommen von Schülerinnen und Schülern zu Fuß und mit dem Fahrrad besteht. Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h auf der Kirchstraße erhöht die Verkehrssicherheit durch kürzere Anhaltewege und geringere Unfallfolgen sowie die sichere Querbarkeit der Straße.
- Verbesserung der Einfahrbarkeit aus den anliegenden Stichstraßen: Die geringere Geschwindigkeit erleichtert das Einfahren in die Kirchstraße, da herannahende Fahrzeuge besser wahrgenommen und deren Geschwindigkeit zuverlässiger eingeschätzt werden können. Dadurch werden Konfliktsituationen reduziert und die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erhöht.
- Mit der geplanten Realisierung der Nordtangente wird die Bedeutung der L 86 für den überörtlichen Durchgangsverkehr voraussichtlich spürbar abnehmen. Die Straße wird künftig stärker eine innerörtliche Erschließungsfunktion übernehmen, während für den überörtlichen Verkehr eine leistungsfähige Alternativroute zur Verfügung steht. Hierdurch reduziert sich das Gewicht verkehrlicher Belange, die einer Geschwindigkeitsbeschränkung entgegenstehen könnten. Die Maßnahme erscheint daher auch unter Berücksichtigung der zukünftigen Verkehrsentwicklung sachgerecht.
- Die Belange der Verkehrsabwicklung, des Wirtschaftsverkehrs sowie des öffentlichen Personennahverkehrs wurden berücksichtigt. Zwar können sich geringfügige Fahrzeitverlängerungen ergeben, jedoch hat der zuständige ÖPNV-Aufgabenträger keine grundsätzlichen Einwände gegen die vorgesehene Geschwindigkeitsreduzierung erhoben. Erhebliche Beeinträchtigungen der Verkehrsabwicklung sind daher nicht zu erwarten.
- Negative Auswirkungen auf die Luftqualität sind nicht erkennbar. Aufgrund der bestehenden innerörtlichen Verkehrssituation mit dichter Randbebauung, mehreren Knotenpunkten, Querungsmöglichkeiten für Fußgänger, parkenden Fahrzeugen sowie bereits bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkungen ist ein stetiger Verkehrsfluss bereits heute nicht gegeben. Vor diesem Hintergrund ist nicht davon auszugehen, dass die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h zu einer relevanten Verschlechterung der Luftschadstoffsituation führt.

- Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass zukünftig weitere Entwicklungen, wie die fortschreitende Erneuerung der Fahrzeugflotte, der zunehmende Einsatz geräuscharmer Antriebstechnologien sowie mögliche fahrbahnbezogene Maßnahmen, zusätzliche Beiträge zur Lärmminderung leisten können. Diese Entwicklungen ersetzen jedoch nicht die Notwendigkeit einer kurzfristig wirksamen Maßnahme zur Verringerung der derzeit hohen Belastungen.

In der Gesamtabwägung überwiegen die für eine Geschwindigkeitsreduzierung sprechenden Belange deutlich. Ausschlaggebend sind insbesondere die erheblichen Lärmbetroffenheiten oberhalb der gesundheitskritischen Schwellenwerte, die nachgewiesene Wirksamkeit und kurzfristige Realisierbarkeit der Maßnahme sowie die künftig abnehmende Verkehrsbedeutung der L 86 infolge der Realisierung der Nordtangente, die jedoch voraussichtlich erst im Jahr 2029 spürbar wird Die Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h ist daher als geeignet, erforderlich und verhältnismäßig anzusehen und wird zur Umsetzung empfohlen.

Bewertung einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in den Ortsdurchfahrten von Fautenbach und in Önsbach (von derzeit 40 km/h auf 30 km/h)

Im Folgenden werden die Eignung sowie das Erfordernis und die Verhältnismäßigkeit einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in den Ortsdurchfahrten von Fautenbach und in Önsbach (von derzeit 40 km/h auf 30 km/h) bewertet und daraus Empfehlungen abgeleitet.

Eignung der Maßnahme

Auf Grundlage von Variantenberechnungen nach RLS-19 wird für eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in den Ortsdurchfahrten von Fautenbach und Önsbach von derzeit 40 km/h auf 30 km/h eine Lärmminderung von rund 1 dB(A) prognostiziert. Die zu erwartende Pegelreduzierung liegt damit unterhalb der Größenordnung, die als lärmtechnisch relevant angesehen wird. So können Pegelminderungen dieser Größenordnung gemäß den Hinweisen des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg aus dem Jahr 2025 /12/ im Rahmen vereinfachter Wirksamkeitsanalysen in der Regel nicht als spürbare Entlastung der Betroffenen gewertet werden und bleiben bei der rechtlichen Abwägung häufig unberücksichtigt.

Zudem führt eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h auf 30 km/h nicht zwangsläufig zu einer entsprechend hohen Lärmminderung im realen Verkehrsgeschehen. Insbesondere kann die tatsächliche Minderungswirkung bei häufigen Beschleunigungs- und Bremsvorgängen sowie einem unstetigen Verkehrsfluss geringer ausfallen als rechnerisch prognostiziert. Die Berechnungen nach RLS-19 basieren auf standardisierten Emissionsansätzen und bilden solche örtlichen Verkehrsabläufe nicht ab. Vor diesem Hintergrund ist nicht auszuschließen, dass die im vorliegenden Fall tatsächlich erzielbare Lärmminderung unterhalb der prognostizierten Pegelreduzierung von rund 1 dB(A) liegt.

Für die Umsetzung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Verkehrslärm sind die Lärmschutz-Richtlinien-StV /10/ heranzuziehen. Gemäß Nr. 2.3 der Richtlinien sollen die Maßnahmen grundsätzlich eine Pegelminderung von mindestens 3 dB(A) erreichen. Die für die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h auf

30 km/h prognostizierte Lärmminderung von lediglich rund 1 dB(A) unterschreitet diesen Wert deutlich. Dies spricht gegen eine ausreichende Wirksamkeit der Maßnahme im Hinblick auf die angestrebte Lärmentlastung. Auf Grundlage der Richtlinie ist eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h auf 30 km/h in den Ortsdurchfahrten von Fautenbach und Önsbach entsprechend nicht geeignet, eine relevante Pegelminderung zu erzielen.

Erfordernis und Verhältnismäßigkeit der Maßnahme

Die Lärmbelastung entlang der Ortsdurchfahrten der Bundesstraße B 3 von Fautenbach und Önsbach überschreitet in Teilbereichen die Schwellenwerte zur Gesundheitsrelevanz (siehe Ausführungen in den Kapiteln 2.3.2 und 4.2). Die höchsten Pegel treten jedoch nahezu ausschließlich an den unmittelbar an die Bundesstraße B 3 angrenzenden Gebäuden auf. Bereits in der zweiten Baureihe werden die Schwellenwerte zur Gesundheitsrelevanz in der Regel nicht mehr überschritten. Ungeachtet dessen besteht das Erfordernis, mögliche Lärmschutzmaßnahmen entlang der Bundesstraße zu prüfen, da relevante Betroffenheiten vorliegen und die maßgeblichen Schwellenwerte an einzelnen Gebäuden überschritten werden. Da aktive Lärmschutzmaßnahmen, wie beispielsweise Lärmschutzwände, innerhalb der Ortsdurchfahrt aus städtebaulichen und verkehrlichen Gründen nicht realisierbar sind, stellt die Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit grundsätzlich eine geeignete und naheliegende Maßnahme zur Reduzierung der Lärmbelastung dar. Die tatsächliche Wirksamkeit ist jedoch im Einzelfall anhand der zu erwartenden Pegelminderung zu bewerten.

Im Rahmen der Verhältnismäßigkeitsprüfung sind die zu erwartende Vorteile der Maßnahme den hierdurch entstehenden verkehrlichen und sonstigen Auswirkungen gegenüberzustellen. Vor diesem Hintergrund wird empfohlen, auf eine weitere Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h auf 30 km/h im Rahmen des Lärmaktionsplans der Stufe 4 zu verzichten und die Maßnahme im Zuge der nächsten Fortschreibung des Lärmaktionsplans erneut zu prüfen. Hierfür sprechen insbesondere folgende Gründe:

- Die prognostizierte zusätzliche Lärmminderung beträgt lediglich rund 1 dB(A). Die Maßnahme lässt daher keine spürbare weitere Entlastung der Betroffenen erwarten. Mit der bereits umgesetzten Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 40 km/h wurde bereits ein wesentlicher Beitrag zur Lärmminderung erzielt. Die zusätzlich erreichbare Lärmminderung durch eine weitere Reduzierung auf 30 km/h fällt demgegenüber deutlich geringer aus.
- Die zu erwartende zusätzliche Lärmminderung ist somit gering. Gleichzeitig hätte diese Maßnahme deutliche verkehrliche Einschränkungen zur Folge:
- Die Bundesstraße B 3 erfüllt eine wichtige innerörtliche und überörtliche Verbindungsfunktion. Als klassifizierte Hauptverkehrsstraße dient sie der Bündelung des Verkehrs sowie der Sicherstellung leistungsfähiger Verkehrsverbindungen. Für den überörtlichen Verkehr bestehen regelmäßig keine gleichwertigen Ausweichrouten. Eine weitere Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit würde die Verkehrsfunktion der Straße zusätzlich einschränken.

- Bereits im Rahmen des Lärmaktionsplans der Stufe 3 wurde festgestellt, dass bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h ein gleichmäßigerer Verkehrsablauf zu erwarten ist als bei einer weiteren Reduzierung auf 30 km/h. Eine Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit kann die Leistungsfähigkeit der Straße insbesondere in den Spitzenstunden beeinträchtigen und zu längeren Fahrzeiten führen.
- Die Belange des Lärmschutzes sind mit den Belangen der Verkehrsabwicklung, des Wirtschaftsverkehrs sowie des öffentlichen Personennahverkehrs abzuwägen. Eine weitere Geschwindigkeitsreduzierung kann zu längeren Fahrzeiten des ÖPNV führen und dessen Attraktivität beeinträchtigen. Zudem hat sich der ÖPNV-Aufgabenträger nicht für eine weitere Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ausgesprochen.
- Positive Auswirkungen auf die Luftqualität sind durch eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h auf 30 km/h nicht zwangsläufig zu erwarten. Untersuchungen der LUBW auf Hauptverkehrsstraßen in Stuttgart zeigen, dass niedrigere Geschwindigkeiten nicht automatisch zu geringeren Schadstoffemissionen führen /16/. Maßgeblich ist vielmehr ein möglichst gleichmäßiger Verkehrsfluss. Zusätzliche Beschleunigungs- und Bremsvorgänge können die Emissionen einzelner Luftschadstoffe sogar erhöhen. Vor diesem Hintergrund ist im vorliegenden Fall nicht davon auszugehen, dass durch die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h auf 30 km/h eine relevante Verbesserung der Luftqualität erzielt wird.
- Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass auch andere Maßnahmen zur Lärmminderung perspektivisch zur weiteren Entlastung beitragen können. Hierzu zählen insbesondere die fortschreitende Erneuerung der Fahrzeugflotte, der zunehmende Einsatz geräuscharmer Fahrzeuge sowie gegebenenfalls zukünftige Maßnahmen an der Fahrbahn.

Insgesamt überwiegen im vorliegenden Fall die gegen eine weitere Geschwindigkeitsreduzierung sprechenden Belange. Die Maßnahme wird daher derzeit nicht zur Umsetzung empfohlen. Im Rahmen der nächsten Fortschreibung des Lärmaktionsplans sollte die Entwicklung der Lärmbelastung, der Verkehrsbelastung sowie Zusammensetzung der Fahrzeugflotte erneut bewertet und die Maßnahme auf Grundlage der dann vorliegenden Erkenntnisse nochmals geprüft werden. Dadurch bleibt eine spätere Neubewertung im Rahmen der nächsten Stufe der Lärmaktionsplanung gewährleistet.

4.3 Vorschlag eines Maßnahmenkonzepts für die Stufe 4

Aufbauend auf der Lärmkartierung der LUBW zur Stufe 4 (siehe Ausführungen in Kapitel 3 mit Darstellung der Lärmkarten in Anlage 1.1 und Anlage 1.2 im Anhang), dem Lärmaktionsplan der Stufe 3 /23/ und den Detailanalysen in Kapitel 4.2 werden für die Fortschreibung des Lärmaktionsplans (4. Stufe) folgende Maßnahmen zur Lärmminderung festgelegt:

Tabelle 9: Vorschlag eines Maßnahmenkonzepts für die Fortschreibung des Lärmaktionsplans (4. Stufe)

Maßnahmenkonzept Lärmaktionsplan Stufe 4	Beschreibung bzw. Anmerkung
Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	
Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h entlang der Landestraße L 86 (Kirchstraße und der Straße „Adlerplatz“) in der Ortsdurchfahrt von Achern.	Zwischen dem Gebäude Kirchstraße 76 im Norden und dem Gebäude Adlerplatz 2 im Süden. Wie in Tabelle 10 auf Seite 30 sowie in den Anlagen 2.1 und 2.2 im Anhang dargestellt, ist die Maßnahme geeignet, um die Lärmbetroffenheit mit gesundheitskritischen Pegeln in Achern zu senken. Anmerkung: Auf einem Abschnitt der Kirchstraße (etwa ab dem Gebäude Kirchstraße 30 bis etwa zum Gebäude Kirchstraße 13) ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit bereits heute im Zeitraum Mo-Fr von 7-17 auf 30 km/h beschränkt.
Verkehrslenkende Maßnahmen / Ortsumgehung	
Realisierung der Nordtangente (siehe Abbildung 2 auf Seite 31).	Verbindungsstraße zwischen den Kreisstraßen K 5309 (Infrastrukturstraße) und K 5308 (Sasbacher Straße in Achern bzw. Hauptstraße in Sasbach). Der Beginn der Bauarbeiten war im Herbst 2025 vorgesehen /24/. Mit der Realisierung der Nordtangente ist insbesondere auf der kartierten Hauptverkehrsstraße L 86 (Kirchstraße und Hauptstraße) in Achern eine Entlastung vom Durchgangsverkehr und damit eine Verringerung der Lärmbetroffenheit zu erwarten. Zugleich ist nicht ausgeschlossen, dass sich neue Verkehrsschwerpunkte entwickeln. Daher sollte mit der nächsten Fortschreibung des Lärmaktionsplans geprüft werden, ob in anderen Bereichen des Stadtgebiets infolge veränderter Verkehrsströme ergänzende Maßnahmen zur Lärmminderung erforderlich werden.
Begleitende Maßnahmen	
Förderung passiver Schallschutzmaßnahmen (wie z. B. den Einbau von Schallschutzfenstern), Mobilitätskonzept	Als begleitende Maßnahmen wird auf das Förderprogramm des Landes zur Finanzierung passiver Schallschutzmaßnahmen (wie z. B. den Einbau von Schallschutzfenstern) sowie auf das Mobilitätskonzept der Stadt Achern zur Reduzierung und Steuerung des motorisierten Verkehrs verwiesen (siehe Ausführungen in Kapitel 4.3.1)

Die nachfolgende Tabelle 10 auf Seite 30 zeigt die Anzahl der von Straßenverkehrslärm betroffenen Personen in der Kernstadt von Achern auf Grundlage der derzeit geltenden zulässigen Höchstgeschwindigkeit von überwiegend 50 km/h auf der Landesstraße L 86 (Kirchstraße und Adlerplatz). Zudem wird dargestellt, wie sich die Anzahl der Betroffenen bei einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h verändern würde.

Tabelle 10: Anzahl der von Straßenverkehrslärm betroffenen Personen in der Kernstadt von Achern auf Grundlage einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Landesstraße L 86 von überwiegend 50 km/h (Bestandsituation) auf überwiegend 40 km/h (Maßnahme)

Beurteilungspegel gemäß RLS-19 in dB(A)	Betroffene Kernstadt Achern			
	Bestand: Überwiegend 50 km/h	Maßnahme: 40 km/h auf der L 86 vom Gebäude Adlerplatz 2 - Kirchstraße 76	Differenz (Maßnahme-Bestand)	
			Betroffene	%
Betroffene im Tagzeitraum (6:00 Uhr bis 22:00 Uhr gemäß RLS-19)				
≥ 55 - 59	377	359	**-18**	**-4,8%**
≥ 60 - 64	173	203	**30**	**17,3%**
≥ 65 - 69	305	295	**-10**	**-3,3%**
≥ 70 - 74	148	112	**-36**	**-24,3%**
≥ 75	0	0	**0**	**0,0%**
Betroffene im Nachtzeitraum (22:00 Uhr bis 6:00 Uhr gemäß RLS-19)				
≥ 50 - 54	203	192	**-11**	**-5,4%**
≥ 55 - 59	224	233	**9**	**4,0%**
≥ 60 - 64	303	282	**-21**	**-6,9%**
≥ 65 - 69	16	0	**-16**	**-100,0%**
≥ 70	0	0	**0**	**0,0%**

[1] Anmerkung: Auf einem Abschnitt der Kirchstraße (etwa ab dem Gebäude Kirchstraße 30 bis etwa zum Gebäude Kirchstraße 13) ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit bereits heute im Zeitraum Mo-Fr von 7-17 auf 30 km/h beschränkt.

In Tabelle 10 wird deutlich, dass die Anzahl der Betroffenen durch die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der L 86 von (derzeit überwiegend) 50 km/h auf 40 km/h im gesundheitskritischen Bereichen größer 65 dB(A) im Tagzeitraum bzw. größer 55 dB(A) im Nachtzeitraum erheblich reduziert werden kann. Die Maßnahme ist entsprechend geeignet, um die Lärmbetroffenheit mit gesundheitskritischen Pegeln in Achern zu senken.

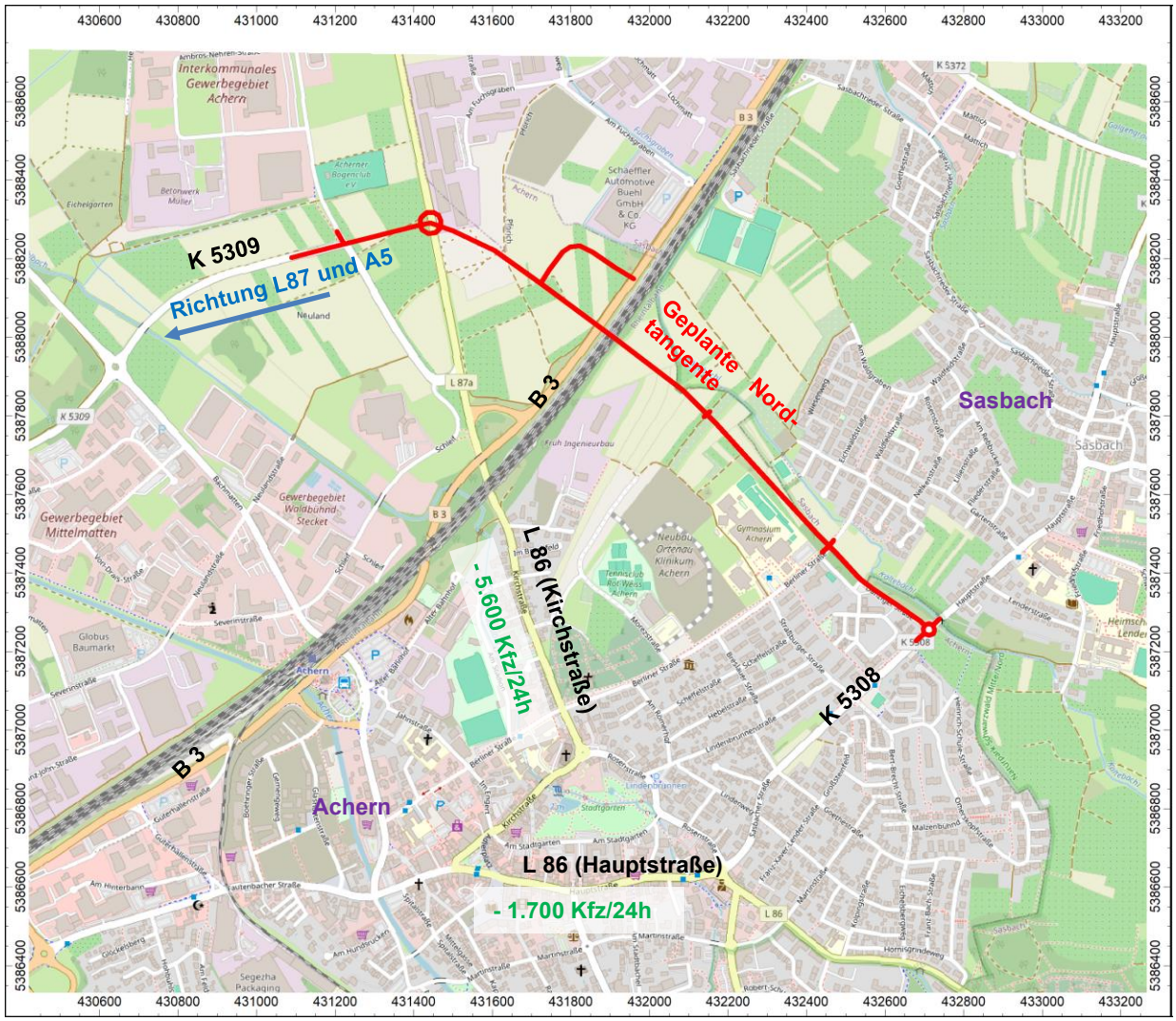


Abbildung 2 Darstellung der Lage der geplanten Nordtangente zur Entlastung der Ortsdurchfahrt von Achern (Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Beitragende).

Gemäß Verkehrsuntersuchung zur Nordtangente Achern /25/ wird im Planfall 4a (Vorzugsvariante gemäß aktualisierter Untersuchung /26/) im Vergleich zum Nullfall (ohne Umsetzung der Planung) auf der Kirchstraße in Achern eine Verkehrsentlastung von etwa 5.600 Kfz/ 24h sowie auf der Hauptstraße von etwa 1.700 Kfz/24h prognostiziert. Ob diese prognostizierte Verkehrsentlastung auf den betroffenen Straßen im späteren Betriebszustand tatsächlich eintreten wird, kann jedoch nicht abschließend vorhergesagt werden.

Der Lärmaktionsplan der Stufe 3 bildet eine wesentliche Grundlage für das Verständnis der vorliegenden Stufe 4. Die vorliegenden Stufe 4 baut wesentlich auf dem Lärmaktionsplan der Stufe 3 auf.

4.3.1 Begleitende Maßnahmen

Förderung passiver Schallschutzmaßnahmen (wie bspw. Schallschutzfenstern im Rahmen der Lärmsanierung in Baden-Württemberg)

Im Rahmen der bundesweiten Lärmsanierung stellt der Bund in Baden-Württemberg finanzielle Mittel für passive Schallschutzmaßnahmen an Gebäuden zur Verfügung. So können – bei Vorliegen bestimmter Voraussetzungen – bis zu 75 % der Kosten für bauliche Maßnahmen zur Verbesserung des Schallschutzes erstattet werden. Dazu zählen unter anderem der Einbau von Schallschutzfenstern, Schalldämmlüftern in Schlafräumen oder die Schalldämmung von Rollladenkästen. Voraussetzung für die Gewährung der Förderung ist insbesondere:

- eine Überschreitung der gesetzlich festgelegten Auslösewerte der Lärmsanierung im Tag- und/oder Nachtzeitraum (siehe Tabelle 1 auf Seite 9) durch die bestehende Verkehrslärmbelastung,
- dass das betreffende Gebäude vor dem 01.04.1974 errichtet wurde (also vor Inkrafttreten des Bundes-Immissionsschutzgesetzes) oder sich im Geltungsbereich eines Bebauungsplans befindet, der vor diesem Datum rechtskräftig wurde,
- sowie die Erfüllung weiterer Kriterien gemäß der Verkehrslärmschutzrichtlinie 1997 (VLärmSchR 97 /7/).

Die Prüfung, ob und in welchem Umfang eine Förderung möglich ist, erfolgt individuell auf Grundlage einer objektbezogenen Einzelfallbeurteilung. Hierfür ist ein Antrag der betroffenen Eigentümerinnen oder Eigentümer erforderlich. Liegen Überschreitungen der Auslösewerte vor, wird durch das Regierungspräsidium eine Erfassung der betroffenen Nutzungseinheiten gemäß den Vorgaben der 24. BImSchV /4/ vorgenommen. Dabei wird geprüft, welche passiven Schallschutzmaßnahmen notwendig sind, um die angestrebten Innenraumpegel zu erreichen.

Die Förderung erfolgt als freiwillige Leistung im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel. Ein Rechtsanspruch auf die Durchführung oder Förderung von Lärmsanierungsmaßnahmen besteht nicht.

Weitere Informationen zur Förderung sowie die erforderlichen Antragsunterlagen finden Sie auf der Website der Regierungspräsidien Baden-Württemberg:

https://rp.baden-wuerttemberg.de/themen/verkehr/laerm/

Mobilitätskonzept

Die Stadt Achern hat bereits verschiedene Maßnahmen zur Lärmminderung umgesetzt bzw. angestoßen. Ergänzend dazu sind weitere, möglichst umfassende und begleitende Schritte zu prüfen und darzustellen, die zur Verbesserung der Lärmsituation im gesamten Stadtgebiet beitragen können.

Ein wichtiger Beitrag kann dabei durch eine nachhaltige und konsequente Förderung alternativer Verkehrsmittel – insbesondere des Radverkehrs – sowie durch die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs geleistet werden. In diesem Zusammenhang sollten auch der Ausbau und die bessere Vernetzung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) verstärkt in den Fokus rücken. Darüber hinaus sind alternative Mobilitätskonzepte wie Car-Sharing oder Bürgerbusmodelle in die Betrachtungen einzubeziehen.

4.3.2 Schutz ruhiger Gebiete

Ein Ziel von Lärmaktionsplänen ist es auch, bestehende ruhige Gebiete vor einer Zunahme des Umgebungslärms zu schützen (§ 47d Abs. 2 BImSchG). Im Rahmen der Lärmaktionsplanung sollen hierfür geeignete Bereiche identifiziert und als „ruhige Gebiete“ im Lärmaktionsplan festgelegt werden. Die Entscheidung über diese Festlegung liegt im Ermessen der jeweiligen Gemeinde.

Grundsätzlich kommen für ruhige Gebiete solche Bereiche in Betracht, die keinen nennenswerten anthropogenen Lärmquellen (z. B. Verkehr, Industrie, Gewerbe oder Freizeitlärm) ausgesetzt sind. Dabei sind nicht alle lärmarmen Zonen gleichermaßen geeignet – bevorzugt werden Flächen, die als Rückzugs- oder Erholungsraum von der Bevölkerung genutzt werden können. Ziel ist es, Rückzugsorte zu sichern, die vorwiegend frei von technisch bedingtem Lärm sind.

Aufgrund ihrer geografischen Lage verfügt die Stadt Achern bereits über ruhige Erholungsräume, deren Bestand auch ohne eine formale Ausweisung im Lärmaktionsplan gesichert ist. So befinden sich innerhalb des Gemeindegebiets beispielsweise mehrere Waldflächen, die als Naherholungsgebiete genutzt werden. Eine gesonderte Aufnahme konkreter Bereiche in den Lärmaktionsplan sowie weitergehende Maßnahmen sind daher derzeit nicht erforderlich.

5 Mitwirkung der Öffentlichkeit

Zeitraum der Öffentlichkeitsbeteiligung

Veröffentlichung des Entwurfs zum Lärmaktionsplan vom 27.10.2025 bis 28.11.2025 im Internet.

Art der öffentlichen Mitwirkung

Das Beteiligungsformat wurde in Anlehnung an die Beteiligungsverfahren der Bauleitplanung gemäß BauGB /19/ durchgeführt.

Art der Interessenträger, die an der öffentlichen Konsultation teilgenommen haben

Benachrichtigung und Einholung von Stellungnahmen der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange

Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit

In Anlehnung an die Beteiligungsverfahren der Bauleitplanung gemäß BauGB wurde eine tabellarische Übersicht der eingegangenen Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit sowie der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange erstellt.

Zu den einzelnen Stellungnahmen wurden Stellungnahmen der Verwaltung formuliert, in denen die Prüfung und der Umgang mit den jeweiligen Anregungen und Hinweisen dokumentiert werden. Die Übersicht ist dem vorliegenden Bericht zum Lärmaktionsplan als Anlage 3 beigefügt.

6 Zusammenfassung

Die Stadt Achern bereitet derzeit die Fortschreibung des Lärmaktionsplans (4. Stufe) vor, zu der sie entsprechend Richtlinie 2002/49/EG (EU-Umgebungslärmrichtlinie) /1/ verpflichtet ist.

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie ist über §§ 47 a bis f BImSchG (Bundes-Immissionsschutzgesetz) /2/ und die 34. BImSchV (Verordnung über die Lärmkartierung) /5/ in nationales Recht überführt. Ziel der Richtlinie ist es, innerhalb der Europäischen Union ein einheitliches Konzept zu entwickeln, um schädliche Auswirkungen von Umgebungslärm – insbesondere Belästigungen – zu verhindern, zu vermeiden oder zu verringern. Die Lärmkarten sind:

- für Ballungsräume (mit mehr als 100.000 Einwohnern und einer Bevölkerungsdichte von mehr als 1.000 Einwohnern/km^2),
- für Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr (entspricht einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke - DTV- von ca. 8.200 Kfz/24 h),
- für Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 30.000 Zügen pro Jahr (entspricht ca. 82 Zügen/24 Stunden) sowie
- für Großflughäfen zu erstellen.

In Baden-Württemberg ist die Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg (LUBW) für die landesweite Lärmkartierung außerhalb der Ballungsräume zuständig. Sie kartiert Hauptverkehrsstraßen, nicht-bundeseigene Haupteisenbahnstrecken und den Flughafen Stuttgart als einzigem Großflughafen im Land.

Nicht-bundeseigene Haupteisenbahnstrecken sind im Stadtgebiet von Achern nicht vorhanden. Die Lärmkartierung und -aktionsplanung für Haupteisenbahnstrecken des Bundes erfolgt durch das Eisenbahn-Bundesamt, sodass für die Stadt Achern in diesem Bereich kein Handlungsbedarf besteht.

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung hat die Stadt Achern die Straßenabschnitte im Stadtgebiet zu betrachten, deren durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke 8.200 Kraftfahrzeuge oder mehr beträgt. Im vorliegenden Fall betrifft dies:

- die Bundesautobahn A5,
- die Bundesstraße B 3,
- die Landesstraße L 87 und L 86 (insbesondere die Kirchstraße in Achern) sowie
- einen Abschnitt der Landesstraße L 86 (Hauptstraße in Achern).

Die Lärmkartierung gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie beinhaltet die Lärmpegel L_{DEN} (Tag-Abend-Nacht-Zeitraum = 24-Stunden-Wert) und L_{Night} (Nachtzeitraum 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr) in einer Höhe von 4 m über Grund und wird auf Basis aktuell vorliegender Verkehrsdaten erstellt. Die Lärmkartierungen dienen der Analyse von Lärmbetroffenheiten und bilden damit eine relevante Grundlage für die Festlegung geeigneter Lärmminderungsmaßnahmen.

Im vorliegenden Bericht wurden in Kapitel 3 die Ergebnisse der landesweiten Lärmkartierung sowie der Betroffenheitsanalyse der Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg (LUBW) /14/ für das Gemeindegebiet der Stadt Achern dargestellt.

Im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplans wurde in Kapitel 4 zunächst die Lärmaktionsplanung der Stufe 3 überprüft und validiert. Darauf aufbauend erfolgten detaillierte Analysen mit einer differenzierten Betrachtung der Lärmbetroffenheit in den einzelnen Stadtteilen Acherns. In Kapitel 4.3 wurde schließlich ein Maßnahmenkonzept für die 4. Stufe der Lärmaktionsplanung entwickelt.

Es werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

1. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit entlang der Landestraße L 86 (Kirchstraße und der Straße „Adlerplatz“) in der Ortsdurchfahrt von Achern soll aufgrund der hohen Lärmbetroffenheit auf 40 km/h reduziert werden.
2. Mit der Realisierung der Nordtangente ist insbesondere auf den kartierten Hauptverkehrsstraßen L 86 (Kirchstraße und Hauptstraße) in Achern eine spürbare Entlastung vom Durchgangsverkehr und damit eine deutliche Verringerung der Lärmbetroffenheit zu erwarten. Zugleich ist nicht ausgeschlossen, dass sich neue Verkehrsschwerpunkte entwickeln. Daher sollte mit der nächsten Fortschreibung des Lärmaktionsplans geprüft werden, ob in anderen Bereichen des Stadtgebiets infolge veränderter Verkehrsströme ergänzende Maßnahmen zur Lärmminderung erforderlich werden.
3. Als begleitende Maßnahmen wird auf das Förderprogramm des Landes zur Finanzierung passiver Schallschutzmaßnahmen (z. B. den Einbau von Schallschutzfenstern) sowie auf das Mobilitätskonzept der Stadt Achern zur Reduzierung und Steuerung des motorisierten Verkehrs verwiesen (siehe Ausführungen in Kapitel 4.3.1).

Die Öffentlichkeit wurde im Oktober/November 2025 im Rahmen einer Beteiligung über den vorliegenden Entwurf des Lärmaktionsplans informiert und in den weiteren Planungsprozess einbezogen.

Der Lärmaktionsplan tritt mit Beschluss des Gemeinderats der Stadt Achern in Kraft. Gemäß § 47d Absatz 5 BImSchG /2/ wird der Plan bei wesentlichen Veränderungen der Lärmsituation überprüft, ansonsten spätestens nach 5 Jahren im Zuge der nächsten Lärmkartierung des Landes Baden-Württemberg. Dabei werden die bisherigen Erfahrungen sowie die Wirksamkeit der umgesetzten Maßnahmen erneut systematisch ausgewertet und bewertet.

7 Literaturverzeichnis

/1/ Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm – EU-Umgebungslärmrichtlinie.

/2/ Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013.

/3/ Sechszehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) in der Fassung vom 12. Juni 1990.

/4/ Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutz-gesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung – 24. BImSchV) in der Fassung vom 4. Februar 1997.

/5/ Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung – 34. BImSchV) vom 6. März 2006.

/6/ Straßenverkehrs-Ordnung (StVO): „Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 4 der Verordnung vom 30. Januar 2026 (BGBl. 2026 I Nr. 32) geändert worden ist".

/7/ VLärmSchR 97: Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes, Allg. Rundschreiben Straßenbau Nr. 26/1997 vom 02.06.1997 (VkBl. S. 434), zuletzt geändert am 25.06.2010 (Rundschreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Az. StB 13/7144.2/01 / 11206434).

/8/ Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 2019 – RLS-19, bekannt gemacht im Verkehrsblatt (VkBl.), Amtsblatt des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur der Bundesrepublik Deutschland Nr. 20 vom 31. Oktober 2019 unter lfd. Nr. 139, S. 698.

/9/ Bundesfernstraßengesetz (FStrG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Juni 2007 (BGBl. I S. 1206), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 22. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 409) geändert worden ist.

/10/ Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2007): Lärmschutz-Richtlinien - StV, Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm vom 23.11.2007. In: Verkehrsblatt (VkBl) 2007 (24), S. 767-771.

/11/ Baden-Württemberg, Ministerium für Verkehr (2023): Lärmaktionsplanung in Baden-Württemberg. Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung. Schreiben VM4-8826-27/10/2 vom 08.02.2023. Online verfügbar unter: https://vm.baden-wuerttemberg.de (Zugriff vom 29.04.2025).

/12/ Baden-Württemberg, Ministerium für Verkehr (2025): Lärmschutz an Straßen in Baden-Württemberg, Hinweise zu Lärmaktionsplanung und Verkehrsrecht. Schreiben VM4-8822-19/7/5 vom 28. Februar 2025.

/13/ Regierungspräsidium Stuttgart (2025): Auslösewerte für eine Lärmsanierung. Online verfügbar unter: https://rp.baden-wuerttemberg.de (letzter Zugriff vom 13.05.2025).

/14/ LUBW (2025): Ergebnisse der Umgebungslärmkartierung 2022 inkl. Erläuterungen. Online verfügbar unter: https://www.lubw.baden-wuerttemberg.de (letzter Zugriff vom 29.04.2025).

/15/ LUBW (2023): Schreiben zur Einordnung der Ergebnisse der Lärmkartierung 2022. Online verfügbar unter: https://www.lubw.baden-wuerttemberg.de (letzter Zugriff vom 06.05.2025).

/16/ LUBW (2011): Vermessung des Abgasemissionsverhaltens von zwei Pkw und einem Fahrzeug der Transporterklasse im realen Straßenbetrieb in Stuttgart mittels PEMS-Technologie. Abschlussbericht. Mai 2011.

/17/ Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen – Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe (BUB). Anlage 1, Veröffentlichung im Bundesanzeiger am 5. Oktober 2021. Banz AT 05.10.2021 B4.

/18/ Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (BEB) Anlage 3, Veröffentlichung im Bundesanzeiger am 5. Oktober 2021. Banz AT 05.10.2021 B4.

/19/ Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017.

/20/ Baunutzungsverordnung – Verordnung über bauliche Nutzung der Grundstücke (BauNVO). In der Fassung vom 1. November 2017.

/21/ VGH Baden-Württemberg (2018): Urteil 10 S 2449/17 vom 17.07.2018. Zum Anspruch einer Gemeinde auf straßenverkehrsrechtliche Umsetzung eines Lärmaktionsplanes; hier: Geschwindigkeitsbegrenzung innerhalb einer Ortsdurchfahrt.

/22/ Bundesverwaltungsgericht (2018): Beschluss BVerwG 9 A 16.16 vom 25. April 2018 (zu gesundheitsgefährdenden Schallpegeln und grundrechtlicher Zumutbarkeitsschwelle).

/23/ Stadt Achern (2021): Lärmaktionsplan der Stadt Achern (3. Stufe). Öffentlich bekannt gemacht und in Kraft getreten am 26. März 2021.

/24/ Stadt Achern (2025): Startschuss für den Neubau der Nordtangente – Projektübergabe an das Landratsamt Ortenaukreis erfolgt. Online verfügbar unter: https://www.achern.de (Zugriff vom 12.05.2025).

/25/ gevas humberg & partner Ingenieurgesellschaft für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik mbH (2022): Variantenuntersuchung Nordtangente Achern, Bericht Verkehrsuntersuchung. Im Auftrag der Stadt Achern. Juli 2022.

/26/ gevas humberg & partner Ingenieurgesellschaft für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik mbH (2024): Aktualisierung Variantenuntersuchung Nordtangente Achern, Bericht Verkehrsuntersuchung. Im Auftrag der Stadt Achern. Januar 2024.

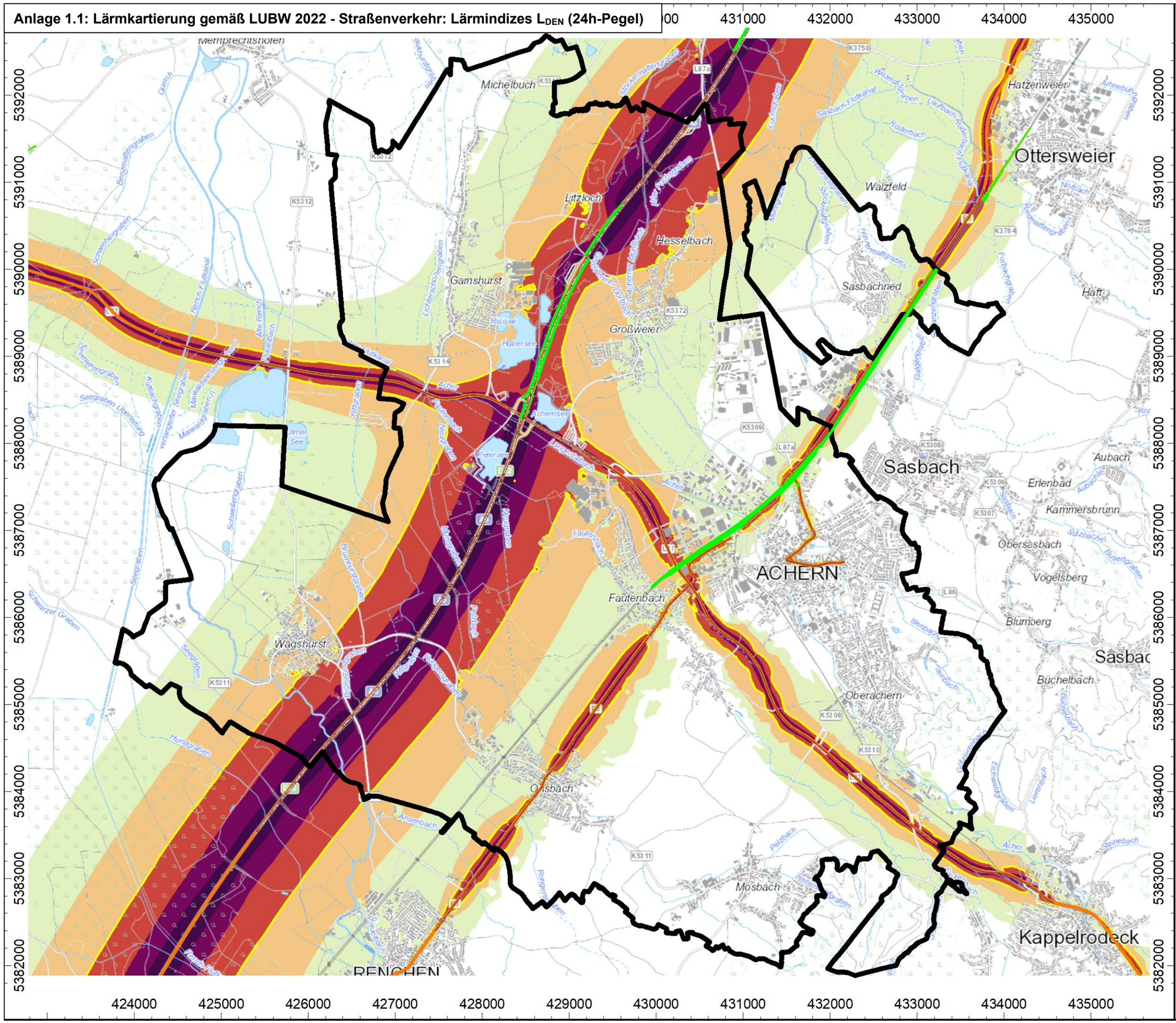
/27/ Die Autobahn GmbH des Bundes Niederlassung Südwest (2024): Stellungnahme im Rahmen der Aufstellung des Lärmaktionsplans Stufe 4 per E-Mail am 28. Oktober 2024.

/28/ Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung Baden-Württemberg (2024): Open GeoData Portal: https://www.lgl-bw.de/

Anhang

Anlage Nr.	Plan-/Tabelleninhalt	Details
1.1	Lärmkartierung gemäß LUBW 2022	Straßenverkehr: Lärmindizes L_{DEN} (24h-Pegel)
1.2		Straßenverkehr: Lärmindizes L_{Night} (Nachtzeitraum 22-6 Uhr)
2.1	Achern - Prüfung der Wirksamkeit einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h entlang der Landestraße L 86	Straßenverkehr: Schallimmissionen im Tagzeitraum (6-22 Uhr) gemäß RLS-19
2.2		Straßenverkehr: Schallimmissionen im Nachtzeitraum (22-6 Uhr) gemäß RLS-19
3	Tabellarische Übersicht der eingegangenen Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit sowie der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange einschließlich Stellungnahmen der Verwaltung	

Anlage 1.1: Lärmkartierung gemäß LUBW 2022 - Straßenverkehr: Lärmindizes L_{DEN} (24h-Pegel)



DR.-ING. FRANK DRÖSCHER
TECHNISCHER UMWELTSCHUTZ

Projekt-Nr. 3532 - Anlage 1.1

Projekt:
Stadt Achern

Lärmaktionsplan Stufe 4

Planinhalt:
Lärmkartierung
gemäß LUBW 2022
Straßenverkehr:
Lärmindizes LDEN (24h-Pegel)

Auftraggeber:
Stadt Achern

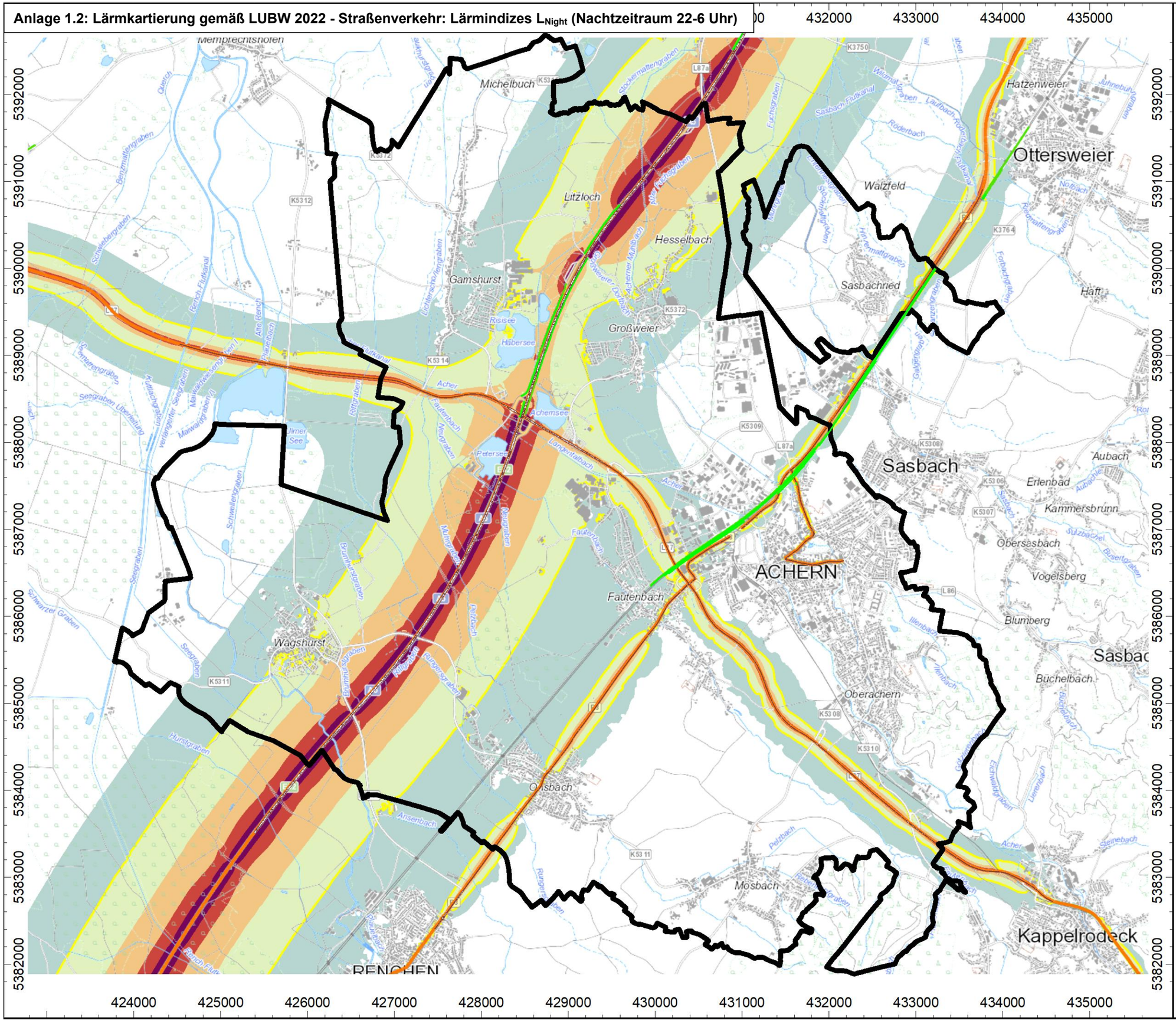
Erstellt durch:
Ingenieurbüro Dr.-Ing. Dröscher

Datenquelle: LGL, www.lgl-bw.de

- Straße
- Schirm
- ≥ 75 dB(A)
- ≥ 70 - 74 dB(A)
- ≥ 65 - 69 dB(A)
- ≥ 60 - 64 dB(A)
- ≥ 55 - 59 dB(A)
- Isophone LDEN = 65 dB(A)
- Gemeindegebiet Achern

Tübingen, Mai 2025

Anlage 1.2: Lärmkartierung gemäß LUBW 2022 - Straßenverkehr: Lärmindizes L_{Night} (Nachtzeitraum 22-6 Uhr)



DR.-ING. FRANK DRÖSCHER
TECHNISCHER UMWELTSCHUTZ

Projekt-Nr. 3532 - Anlage 1.2

Projekt:
Stadt Achern

Lärmaktionsplan Stufe 4

Planinhalt:
Lärmkartierung
gemäß LUBW 2022
Straßenverkehr:
Lärmindizes LNight
(Nachtzeitraum 22-6 Uhr)

Auftraggeber:
Stadt Achern

Erstellt durch:
Ingenieurbüro Dr.-Ing. Dröscher

Datenquelle: LGL, www.lgl-bw.de

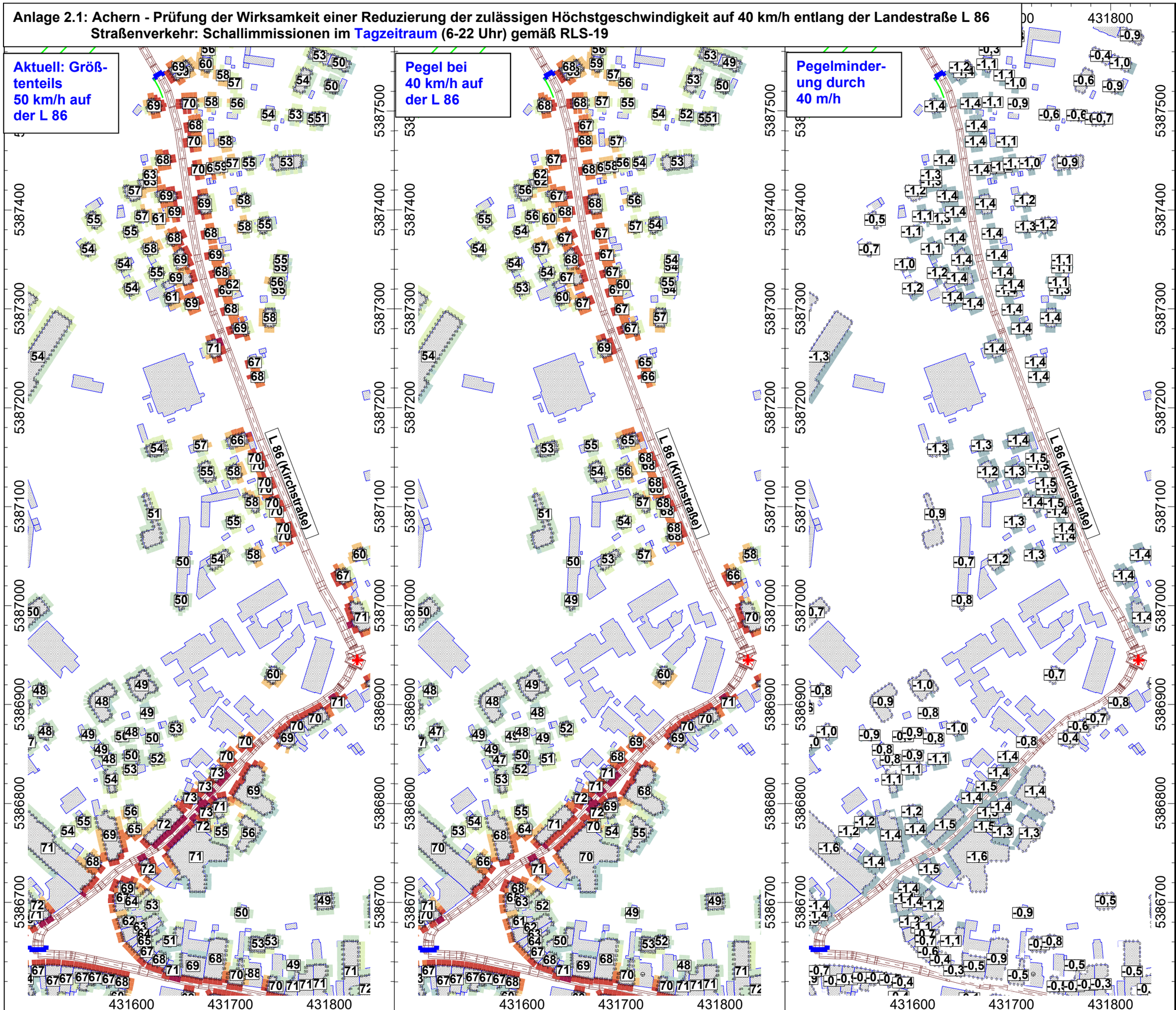
Straße
Schirm

≥ 70 dB(A)
≥ 65 - 69 dB(A)
≥ 60 - 64 dB(A)
≥ 55 - 59 dB(A)
≥ 50 - 54 dB(A)
Isophone LNight = 55 dB(A)

Gemeindegebiet Achern

Tübingen, Mai 2025

Anlage 2.1: Achern - Prüfung der Wirksamkeit einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h entlang der Landestraße L 86
Straßenverkehr: Schallimmissionen im Tagzeitraum (6-22 Uhr) gemäß RLS-19



DR. DRÖSCHER + PARTNER
TECHNISCHER UMWELTSCHUTZ

Projekt-Nr. 3532 - Anlage 2.1

Projekt:
Stadt Achern

Lärmaktionsplan Stufe 4

Planinhalt:
Achern: Prüfung einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h entlang der L 86 (zwischen dem Gebäude Kirchstraße 76 im Norden und dem Gebäude Adlerplatz 2 im Süden) [ ]

Straßenverkehr:
Beurteilungspegel gemäß RLS-19 im Tagzeitraum

Auftraggeber:
Stadt Achern

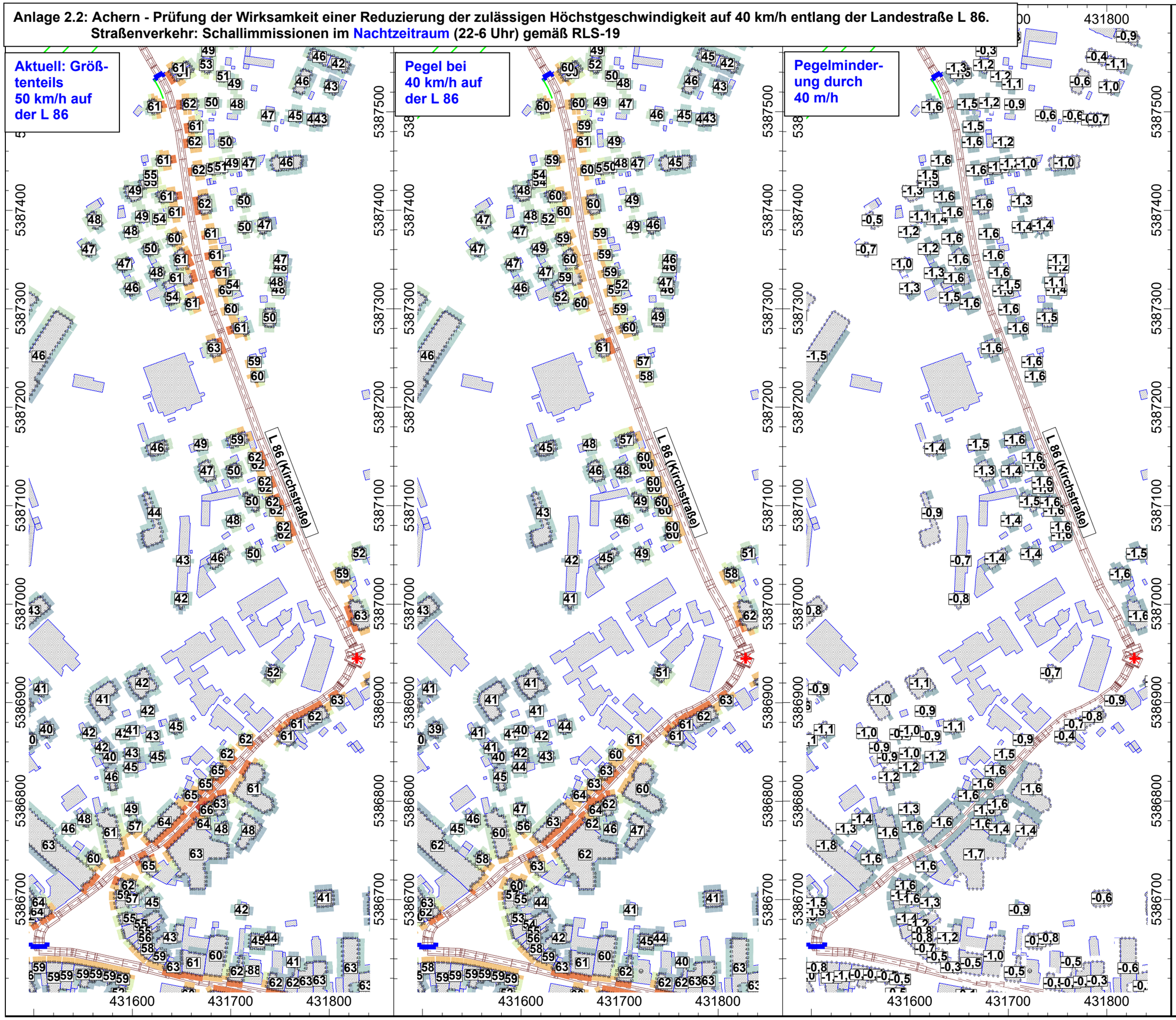
Erstellt durch:
Dr. Dröscher + Partner

Pegel in dB(A)

- über 35 dB bis 40 dB
- über 40 dB bis 45 dB
- über 45 dB bis 50 dB
- über 50 dB bis 55 dB
- über 55 dB bis 60 dB
- über 60 dB bis 65 dB
- über 65 dB bis 70 dB
- über 70 dB bis 75 dB
- über 75 dB bis 80 dB
- über 80 dB bis 85 dB

Tübingen, August 2026

Anlage 2.2: Achern - Prüfung der Wirksamkeit einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h entlang der Landestraße L 86.
Straßenverkehr: Schallimmissionen im Nachtzeitraum (22-6 Uhr) gemäß RLS-19



DR. DRÖSCHER + PARTNER
TECHNISCHER UMWELTSCHUTZ

Projekt-Nr. 3532 - Anlage 2.2

Projekt:
Stadt Achern

Lärmaktionsplan Stufe 4

Planinhalt:
Achern: Prüfung einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h entlang der L 86 (zwischen dem Gebäude Kirchstraße 76 im Norden und dem Gebäude Adlerplatz 2 im Süden) [ ]

Straßenverkehr:
Beurteilungspegel gemäß RLS-19 im Nachtzeitraum

Auftraggeber:
Stadt Achern

Erstellt durch:
Dr. Dröscher + Partner

Pegel in dB(A)

- über 35 dB bis 40 dB
- über 40 dB bis 45 dB
- über 45 dB bis 50 dB
- über 50 dB bis 55 dB
- über 55 dB bis 60 dB
- über 60 dB bis 65 dB
- über 65 dB bis 70 dB
- über 70 dB bis 75 dB
- über 75 dB bis 80 dB
- über 80 dB bis 85 dB

Tübingen, August 2026

Lärmaktionsplan der Stadt Achern
Fortschreibung zur Stufe 4 gemäß § 47d Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG)

SYNOPSE – Stellungnahmen der Öffentlichkeit sowie der Träger öffentlicher Belange einschließlich Stellungnahme der Verwaltung **Stand: 25.06.2026**

	Behörde/ TöB	**Datum**	**Anregung**	
			ja	**nein**
1	Autobahn GmbH	28.10.2024 27.11.2025	X	
2	Regierungspräsidium Freiburg – Referat 44	14.11.2024		X
3	Gemeinde Lauf	27.10.2025		X
4	Polizeipräsidium Offenburg - Führungs- und Einsatzstab - Einsatz/ Verkehr	28.10.2025 06.11.2025		X
5	Gemeinde Sasbach	29.10.2025		X
6	Gemeinde Ottersweier	18.11.2025		X
7	Landratsamt Ortenaukreis - gebündelte Stellungnahme	28.11.2025		X
8	Untere Straßenverkehrsbehörde	26.11.2025	X	
9	Regierungspräsidium Freiburg – Referat 45	27.11.2025		X

	Bürger	**Datum**	**Anregung**	
			ja	**nein**
1	Bürger 1	19.03.2024		X
2	Bürger 2	30.04.2024 01.11.2024 15.06.2025	X	
3	Bürger 3	15.10.2025		X

4	Bürger 4	27.11.2025		X

Behörden/ Träger öffentlicher Belange

OZ	Behörden und Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme der Verwaltung
1	**Autobahn GmbH** Schreiben vom 28.10.2024	
	Zu 1: ***Planen Sie aktuell Maßnahmen für den o.g. Streckenabschnitt der Autobahn?*** Auf Höhe der Stadt Achern plant die Autobahn GmbH keine weiteren Maßnahmen. Dieser Abschnitt befindet sich im ÖPP-Abschnitt des sogenannten A-Modells A 5, in dem die A 5 bereits dreistreifig erweitert wurde. Erhaltungsmaßnahmen stehen im betroffenen Abschnitt der A 5 ebenfalls nicht an. Auf der Konzessionsstrecke befindet sich ein Oberbau in Betonbauweise.	Wird zur Kenntnis genommen.
	Zu 2: ***Was für Voraussetzungen müssen aus Ihrer Sicht erfüllt werden um lärmmindernde Maßnahmen (z.B. lärmmindernder Asphalt, Ausbau von vorhandenen Lärmschutzbauten, Geschwindigkeitsbeschränkungen für den Nachtzeitraum) auf den o.g. Streckenabschnitt zu realisieren?*** Grundsätzlich besteht ein gesetzlicher Anspruch auf Lärmschutz ausschließlich im Rahmen der *Lärmvorsorge.* An bestehenden Bundesautobahnen kann die Autobahn GmbH des Bundes darüber hinaus Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung vorsehen. Hierbei handelt es sich um freiwillige Leistungen. Ein gesetzlicher Anspruch besteht nicht.	

OZ	Behörden und Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme der Verwaltung
	Um eine Lärmsanierung bzw. eine Maßnahme der Lärmaktionsplanung umsetzen zu können, müssen neben einer Überschreitung der Auslösewerte der Lärmsanierung weitere Voraussetzungen erfüllt sein. Diese sind in den „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes“ (VLärmSchR 97) definiert. So werden bei der Beurteilung der Lärmminderungswirkung in der Regel nur Gebäude berücksichtigt, die vor Inkrafttreten des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (01.04.1974) errichtet wurden oder im Geltungsbereich eines Bebauungsplans liegen, der vor diesem Zeitpunkt rechtskräftig wurde. Seit diesem Datum existiert die Lärmvorsorge, sodass bei neuen Strecken oder bei wesentlichen Änderungen an der Autobahn die strengen Vorgaben der Lärmvorsorge berücksichtigt wurden. Neuere Gebäude oder neuere Bebauungspläne an bestehenden Strecken ohne wesentliche Änderung wurden unter der Kenntnis der vorhandenen Autobahn gebaut bzw. ausgewiesen. Hier liegt die Verantwortlichkeit für angemessenen Lärmschutz beim Bauherrn bzw. der für den Bebauungsplan zuständigen Kommune. Im Zuge zukünftiger Erhaltungsmaßnahmen wird standardmäßig der Einbau eines akustisch wirksameren Belages geprüft. Hierdurch ließe sich gegenüber dem vorhandenen lärmmindernden Belag ggf. eine geringe Verbesserung der Lärmemission erreichen. Bei der Prüfung spielen neben der Lärmbelastung auch wirtschaftliche und straßenbautechnische Faktoren eine Rolle. Auf stark befahrenen Autobahnen kommt der Einbau	

OZ	Behörden und Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme der Verwaltung
	offenporiger Asphaltdeckschichten im Rahmen der Lärmsanierung nur in seltenen Ausnahmefällen in Betracht, da dieser im Vergleich mit anderen Straßendeckschichten deutlich häufigere Erhaltungsmaßnahmen erforderlich macht. In Achern liegt ein solcher Ausnahmefall voraussichtlich nicht vor. Für eine relevante Verbesserung der Lärmsituation sind Erhöhungen der vorhandenen Lärmschutzbauwerke erforderlich. Vorhandene Lärmschutzwände müssten abgerissen und durch höhere ersetzt werden. Die Kosten einer solchen Maßnahme von geschätzt mehreren Millionen Euro allein im Bereich der Stadt Achern sind im Rahmen der Lärmsanierung an bestehenden Autobahnen nur in Ausnahmefällen bei Vorliegen einer großflächigen Überschreitung der Auslösewerte der Lärmsanierung wirtschaftlich zu rechtfertigen. Diese Voraussetzung ist im Fall der Ortslage Achern nicht gegeben. Die Niederlassung Südwest der Autobahn GmbH des Bundes ist dazu verpflichtet, die für entsprechende Maßnahmen zur Verfügung stehenden personellen und wirtschaftlichen Ressourcen an den am dringlichsten bewerteten Lärmschwerpunkten im Zuständigkeitsbereich einzusetzen. Straßenverkehrsrechtliche Anordnungen wie Geschwindigkeitsbeschränkungen sind gesondert zu betrachten. Hier sind die Lärmschutz-Richtlinien-StV maßgeblich. 1. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung nach Maßgabe eines Lärmaktionsplanes muss auch die straßenrechtlichen	Wird zur Kenntnis genommen.

OZ	Behörden und Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme der Verwaltung
	Voraussetzungen erfüllen. Dementsprechend dürfen Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs gemäß § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den Absätzen 1-8 genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. Die angeordnete Maßnahme, vorliegend also Tempolimit, muss unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit festgelegt werden. Sie muss einem legitimen Zweck dienen und zur Erreichung dieses Zwecks geeignet, angemessen und erforderlich sein. 2. Nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV Nr. 2.1 kommen “Straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen […] insbesondere in Betracht, wenn der vom Straßenverkehr herrührende Beurteilungspegel am Immissionsort einen der folgenden Richtwerte überschreitet: …” Die Richtwerte betragen 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts. 3. Die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV stellen keine Untergrenzen für die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen dar, dienen jedoch als Beurteilungsgrößen. Im Urteil des Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg vom 17.07.2018, Aktenzeichen: 10 S 2449/17 Rn. 21 wird aufgeführt: “Die Lärmschutz-Richtlinien-StV stellen zwar keine untere Tatbestandsgrenze dar. Unterhalb der dortigen Werte von 60 dB(A) nachts und 70 dB(A) tagsüber müsse aber uneingeschränkt Ermessen ausgeübt werden. Würden nur die Vorsorgewerte nach der 16. BImSchV überschritten, müsse	

OZ	Behörden und Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme der Verwaltung
	die Verkehrsbehörde prüfen, ob die Abwägung der Gemeinde im Lärmaktionsplan alle Belange einstelle und angemessen berücksichtige. Dabei sei davon auszugehen, dass aufgrund der Verkehrsbedeutung und Widmung von Hauptverkehrsstraßen dort im Regelfall erst ab Erreichen der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV Verkehrsbeschränkungen in Betracht kämen.” 4. Nach Auswertung der Lärmkarten für den Bereich der Stadt Achern, welche nach der Berechnungsmethodik RLS-19 erstellt wurden, kann festgehalten werden, dass nur an wenigen Gebäuden im Einflussbereich der BAB A 5 die Richtwerte nach Nr. 2.1 der Lärmschutz-Richtlinien-StV überschritten werden. Maßgeblich für die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen sind gemäß den Lärmschutz-Richtlinien-StV jedoch Berechnungsergebnisse, denen die Anwendung der Berechnungsmethodik der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Fassung 1990 (RLS-90) zugrunde liegt. Da die errechneten Beurteilungspegel unter Anwendung der Berechnungsmethodik der RLS-19 erfahrungsgemäß 2-3 dB(A) höher liegen als unter RLS-90, ist eine Einhaltung der Richtwerte nach Nr. 2.1 der Lärmschutz-Richtlinien-StV im Einflussbereich der BAB A 5 in Achern sichergestellt. Eine gesonderte Berechnung der Beurteilungspegel nach RLS-90 ist somit nicht erforderlich. 5. Ergänzend dazu wird die schalltechnische Wirksamkeit der Geschwindigkeitsreduzierung im Bereich der Stadt Achern nicht beziffert. Nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV Nr. 2.3	

OZ	Behörden und Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme der Verwaltung
	ist dies erforderlich, um verkehrsrechtliche Maßnahmen anordnen zu können: “Durch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen soll der Beurteilungspegel unter den Richtwert abgesenkt, mindestens jedoch eine Pegelminderung um 3 dB(A) bewirkt werden. Bei der Berechnung der Wirkung einer Maßnahme nach den RLS-90 Abschnitt 4 ist die Differenz der nicht aufgerundeten Beurteilungspegel zwischen dem Zustand ohne Maßnahmen und dem Zustand mit Maßnahmen aufzurunden.” 6. In Anbetracht der fehlenden Überschreitung der Orientierungswerte gem. Nr. 2.1 der Lärmschutz-Richtlinien StV in Abwägung mit der überregionalen Verkehrsbedeutung der BAB A 5 und dem geringen Lärmminderungspotential einer Geschwindigkeitsbegrenzung gegenüber der bisher gültigen Richtgeschwindigkeit von 130 km/h kann die Maßnahme aus Lärmschutzgründen nicht in Betracht gezogen werden. Hierbei ist auch zu berücksichtigen, dass durch die geforderte Maßnahme absehbar nur sehr geringfügige und rein rechnerische Lärmreduzierungen im nicht hör- bzw. wahrnehmbaren Bereich erzielt werden können, da der Schwerverkehrsanteil von einer Geschwindigkeitsreduzierung ohnehin nicht betroffen wäre.	
	Zu 3: Können bzgl. der Verhältnismäßigkeit auf beiden Seiten der Autobahn die Betroffenheiten in einem Zusammenhang gesehen werden für die Realisierung von	

OZ	Behörden und Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme der Verwaltung
	lärmmindernden Maßnahmen in diesem Bereich? (z.B. Gamshurst und Großweier) Grundsätzlich werden die Betroffenheiten auf beiden Seiten der Autobahn zusammen betrachtet, da Lärmschutzmaßnahmen wie der Einbau lärmmindernder Straßendeckschichten auf beiden Seiten der Autobahn ihre lärmmindernde Wirkung entfalten. Eine Betrachtung beider Seiten der Autobahn ist auch aufgrund möglicher Reflexionen, z.B. bei einer einseitigen Errichtung einer Lärmschutzwand, erforderlich. In frühen Planungsstufen kann eine zunächst getrennte Betrachtung Vorteile bieten. Z.B. können hierdurch Rechenzeiten im Rahmen der Variantenerstellung reduziert werden.	
	Zu 4: Was für lärmmindernde Maßnahmen können aus Ihrer Sicht entlang der Autobahn noch umgesetzt werden? Im Rahmen der Lärmsanierung an bestehenden Bundesautobahnen stellt die Autobahn GmbH des Bundes Mittel für passive Schallschutzmaßnahmen an Gebäuden bereit. So können bei Vorliegen der entsprechenden Voraussetzungen bis zu 75 Prozent der Aufwendungen für bauliche Verbesserungen des Schallschutzes an betroffenen Gebäuden und Räumen, z.B. Lärmschutzfenster, Schalldämmlüfter in Schlafräumen oder Schalldämmung von Rollladenkästen, erstattet werden.	Wird zur Kenntnis genommen. Informationen bzgl. Lärmvorsorge und Lärmsanierung (Förderprogramme vom Land) werden als Hinweis für die städtische Homepage in die Fortschreibung des Lärmaktionsplanes übernommen.

OZ	Behörden und Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme der Verwaltung
	Maßgebend für die Gewährung der Zuschüsse ist unter anderem die Überschreitung der gesetzlich festgelegten Auslösewerte der Lärmsanierung am Tag und/oder in der Nacht durch die bestehende und autobahnbedingte Lärmbelastung. Eine weitere Voraussetzung ist, dass das entsprechende Gebäude vor dem 01.04.1974 errichtet wurde oder im Geltungsbereich eines Bebauungsplans liegt, der vor diesem Zeitpunkt rechtskräftig wurde. Weitere Voraussetzungen sind in den „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes“ definiert. Die Prüfung, ob und welche Schallschutzmaßnahmen bezuschusst werden können, erfolgt einzelfallbezogen im Rahmen einer individuellen Objektbeurteilung. Hierzu benötigt die Autobahn GmbH des Bundes einen Antrag der betroffenen Eigentümerinnen und Eigentümer. Sind die Auslösewerte überschritten, erfolgt eine Aufnahme der betroffenen Nutzungseinheiten nach den Vorgaben der 24. BImSchV. Hierbei wird überprüft, ob und welche passiven Maßnahmen erforderlich sind, um den angestrebten Innenraumpegel zu gewährleisten.	
	Zu 5: Wie stehen die Chancen für die Umsetzung von lärmmindernden Maßnahmen? Die Autobahn GmbH des Bundes ist sehr daran interessiert, innerhalb des geltenden rechtlichen Rahmens eine zweckmäßige und insbesondere die für die Lärmbetroffenen bestmögliche	

OZ	Behörden und Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme der Verwaltung
	Lösung zu finden. Da die Anzahl an Betroffenheiten im Vergleich mit anderen Lärmschwerpunkten im Zuständigkeitsbereich der Autobahn GmbH Niederlassung Südwest absehbar gering ist, sind zusätzliche aktive Lärmschutzmaßnahmen, wie z.B. neue oder erhöhte Lärmschutzwände, in diesem Abschnitt nicht vorgesehen. Die Auslösewerte der Lärmsanierung werden durch die bestehenden Lärmschutzbauten bereits großflächig eingehalten. Verbleibende Überschreitungen der Auslösewerte der Lärmsanierung können durch die Umsetzung passiver Lärmschutzmaßnahmen, siehe Punkt 4., gelöst werden.	
	Ergänzendes Schreiben vom 27.11.2025	
	für die Beteiligung am o.a. Verfahren und die Gelegenheit zur Stellungnahme möchten wir uns bei Ihnen bedanken. In der Aufstellung des Lärmaktionsplans nach § 47d BImSchG für die Stadt Achern, 4. Stufe in der Fassung vom 15. Mai 2025, werden für den Einflussbereich der Bundesautobahn A 5 im Maßnahmenkatalog mehrere Maßnahmen zur Lärmminderung aufgeführt. Die Autobahn GmbH des Bundes wurde daher zu dem aktuellen Lärmaktionsplan der Stadt Korntal-Münchingen als Träger öffentlicher Belange (TöB) angehört und um Stellungnahme gebeten.	Die Ortsangabe für den Lärmaktionsplan ist nicht korrekt.

OZ	Behörden und Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme der Verwaltung
	Der Autobahn GmbH des Bundes wurde zum 1. Januar 2021 die Verwaltung der Bundesautobahnen im Rahmen ihrer Eigenschaft als Bundesverwaltung übertragen. Vor diesem Hintergrund nimmt die Autobahn GmbH, Niederlassung Südwest, als Träger öffentlicher Belange zu dem Entwurf des Lärmaktionsplanes wie folgt Stellung:	
	I Vorbemerkungen Grundsätzlich besteht ein gesetzlicher Anspruch auf Lärmschutz ausschließlich im Rahmen der *Lärmvorsorge*. An bestehenden Bundesautobahnen kann die Autobahn GmbH des Bundes darüber hinaus Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der *Lärmsanierung* vorsehen. Hierbei handelt es sich um freiwillige Leistungen. Ein gesetzlicher Anspruch besteht nicht. Um eine Lärmsanierung bzw. um eine Maßnahme der Lärmaktionsplanung umsetzen zu können, müssen neben einer Überschreitung der Auslösewerte der Lärmsanierung weitere Voraussetzungen erfüllt sein. Diese sind in den „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes“ (VLärmSchR 97) definiert. So werden bei der Beurteilung der Lärmminderungswirkung in der Regel nur Gebäude berücksichtigt, die vor Inkrafttreten des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (01.04.1974) errichtet wurden oder im Geltungsbereich eines Bebauungsplans liegen, der vor diesem Zeitpunkt rechtskräftig wurde. Seit diesem Datum existiert die Lärmvorsorge, sodass bei neuen Strecken oder bei wesentlichen	

OZ	Behörden und Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme der Verwaltung
	Änderungen an der Autobahn die strengen Vorgaben der Lärmvorsorge berücksichtigt wurden. Neuere Gebäude oder neuere Bebauungspläne an bestehenden Strecken ohne wesentliche Änderung wurden unter der Kenntnis der vorhandenen Autobahn gebaut bzw. ausgewiesen. Hier liegt die Verantwortlichkeit für einen angemessenen Lärmschutz beim Bauherrn bzw. der für den Bebauungs-plan zuständigen Kommune. **Rechtliche Bindungswirkung von Lärmaktionsplänen** Inwieweit Lärmaktionsplänen Bindungswirkung zukommt, ist umstritten. Dabei ist eine mögliche Bindungswirkung stets unter dem Vorbehalt der fachrechtlichen Umsetzbarkeit zu betrachten. Die planende Gemeinde muss die Rechte Dritter in ihr Planungsermessen einstellen und den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz beachten, was von der umsetzenden Fachbehörde auch kontrolliert werden kann. Eine unverhältnismäßige Lärmminderungsmaßnahme muss nicht umgesetzt werden (vgl. VGH Mannheim, Urteil vom 17.07.2018 – 10 S 2449/17). Maßgeblich sind immer die jeweiligen fachgesetzlichen Regelungen, an die auch die Autobahn GmbH als Maßnahmenträger gebunden ist. **Anwendbarkeit des Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung** Der Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg vom 08.02.2023 gilt	Wird zur Kenntnis genommen.

OZ	Behörden und Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme der Verwaltung
	grundsätzlich nur für Straßen in der Baulast des Landes, also für Landes- und Kreisstraßen. Für Bundesautobahnen in Bundesverwaltung ist der Bund zuständig. Lärmschutzmaßnahmen an diesen Straßen richten sich nach den bundesweit gültigen Vorschriften, insbesondere dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG), der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung in Belangen der Lärmvorsorge sowie der Verkehrslärmschutzrichtlinie (VLärmSchR 97). Zur Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen) müssen die Lärmberechnungen hierbei an Bundesautobahnen abweichend vom Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung gemäß Lärmschutz-Richtlinien-StV weiterhin nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Fassung 1990 (RLS-90) erfolgen. Für Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung finden auch an Bundesautobahnen die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Fassung 2019 (RLS-19) Anwendung.	
	II Lärmsanierung Unter den Maßnahmen wird der Einbau von lärmoptimierten Straßendeckschichten (Seite 19/20) und die Förderung von passiven Schallschutzmaßnahmen (Seite 23) thematisiert. Bezüglich der beabsichtigten Maßnahmen können wir nach vertiefender Prüfung der Unterlagen Folgendes mitteilen: 1. An bestehenden Straßen besteht die Möglichkeit, Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der sogenannten	Wird zur Kenntnis genommen. Informationen bzgl. Lärmvorsorge und Lärmsanierung (Förderprogramme vom Land) werden als Hinweis für die städtische Homepage in die Fortschreibung des Lärmaktionsplanes übernommen.

OZ	Behörden und Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme der Verwaltung
	Lärmsanierung umzusetzen. Im Unterschied zur Lärmvorsorge besteht bei der Lärmsanierung kein Rechtsanspruch auf die Einhaltung bestimmter Immissionsrichtwerte oder die Umsetzung bestimmter Lärmminderungsmaßnahmen. Es handelt sich um eine freiwillige Leistung des Straßenbaulastträgers auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen. Voraussetzung ist dabei u.a. die Überschreitung von bestimmten Auslösewerten, die nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19) zu berechnen sind. Für Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime sowie in Wohngebieten betragen diese 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht. In Kern-, Dorf- und Mischgebieten liegen diese um jeweils 2 dB(A) höher. Falls die Förderung passiver Lärmschutzmaßnahmen grundsätzlich in Betracht kommt, können Betroffene einen Antrag auf Prüfung der Voraussetzungen und ggfs. auf eine entsprechende Förderung an die Autobahn GmbH des Bundes stellen. 2. Im Bereich der Stadt Achern werden auf Grundlage der von der Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg (LUBW) durchgeführten Berechnungen nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19) die Auslösewerte der Lärmsanierung an den nächstgelegenen schützenswerten Gebäuden entlang der A 5 erreicht. 3. Im Zuge zukünftiger Erhaltungsmaßnahmen wird standardmäßig der Einbau eines akustisch wirksameren Belages geprüft. Hierdurch ließe sich gegenüber dem vorhandenen	Wird zur Kenntnis genommen.

OZ	Behörden und Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme der Verwaltung
	Belag ggfs. eine Verbesserung der Lärmemission erreichen. Bei der Prüfung spielen neben der Lärmbelastung auch wirtschaftliche und straßenbautechnische Faktoren eine Rolle. 4. Im Rahmen der Lärmsanierung an bestehenden Bundesautobahnen stellt die Autobahn GmbH des Bundes Mittel für passive Schallschutzmaßnahmen an Gebäuden bereit. So können bei Vorliegen der entsprechenden Voraussetzungen bis zu 75 % der Aufwendungen für bauliche Verbesserungen des Schallschutzes an betroffenen Gebäuden und Räumen, z.B. Lärmschutzfenster, Schalldämmlüfter in Schlafräumen oder Schalldämmung von Rollladenkästen erstattet werden. 5. Maßgebend für die Gewährung der Zuschüsse ist unter anderem die Überschreitung der gesetzlich festgelegten Auslösewerte der Lärmsanierung am Tag und/oder in der Nacht durch die bestehende und autobahnbedingte Lärm-belastung. Eine weitere Voraussetzung ist, dass das entsprechende Gebäude vor dem 01.04.1974 errichtet wurde oder im Geltungsbereich eines Bebauungsplans liegt, der vor diesem Zeitpunkt rechtskräftig wurde. Weitere Voraussetzungen sind in den „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundes-fernstraßen in der Baulast des Bundes“ definiert. 6. Die Prüfung, ob und welche Schallschutzmaßnahmen bezuschusst werden können, erfolgt einzelfallbezogen im Rahmen einer individuellen Objektbeurteilung. Hierzu benötigt die Autobahn GmbH des Bundes einen Antrag der	

OZ	Behörden und Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme der Verwaltung
	betroffenen Eigentümerinnen und Eigentümer. Sind die Auslösewerte überschritten, erfolgt eine Aufnahme der betroffenen Nutzungseinheiten nach den Vorgaben der 24. BImSchV. Hierbei wird überprüft, ob und welche passiven Maßnahmen erforderlich sind, um den angestrebten Innenraumpegel zu gewährleisten.	
	III Fazit Uns ist bewusst, dass die Stadt Achern - wie zahlreiche Kommunen in Baden-Württemberg - aufgrund der Nähe zur A 5 von Lärm betroffen ist. Die Autobahn GmbH des Bundes ist daher sehr daran interessiert, innerhalb des geltenden rechtlichen Rahmens eine zweckmäßige und insbesondere die für die Lärmbetroffenen bestmögliche Lösung zu finden. Punktuelle Überschreitungen an Einzelgebäuden können durch passive Schutzmaßnahmen ausgeglichen werden. Im Zuge zukünftiger Erhaltungsmaßnahmen wird standardmäßig der Einbau eines akustisch wirksameren Belages geprüft, um eine potenzielle Verbesserung der Lärmsituation zu erwirken.	Wird zur Kenntnis genommen.
2	**Regierungspräsidium Freiburg – Referat 44 Straßenplanung** Schreiben vom 14.11.2024	
	bezugnehmend auf Ihre Email vom 16.10.2024 an Herrn Kunz nehmen wir zu den angesprochenen Punkten im Rahmen der Vorabstimmung zum Lärmaktionsplan wie folgt Stellung: Ob eine weitere Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen möglich ist, hat die Große Kreisstadt	Wird zur Kenntnis genommen.

OZ	Behörden und Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme der Verwaltung
	Achern als untere Straßenverkehrsbehörde selbst zu entscheiden. Wir bitten Sie diesbezüglich mit Ihrer Kollegin in Ihrem Haus Kontakt aufzunehmen. Zu der Frage nach asymmetrischen Mittelinseln an den Ortsausgängen Önsbach und Fautenbach teilen wir mit, dass der Bund bauliche Maßnahmen die ausschließlich der Geschwindigkeitsdämpfung dienen nicht finanziert.	Wird zur Kenntnis genommen.
3	**Gemeinde Lauf** Schreiben vom 27.10.2025	
	nach Durchsicht der Unterlagen zum Entwurf des Lärmaktionsplans Stufe 4 der Stadt Achern und nach interner Rücksprache bestehen unsererseits keine Einwände gegen die geplanten Maßnahmen bzw. den vorgelegten Planungsstand. Wir nehmen die Fortschreibung des Lärmaktionsplans zur Kenntnis und danken für die Möglichkeit zur Beteiligung im Rahmen des Anhörungsverfahrens.	Wird zur Kenntnis genommen.
4	**Polizeipräsidium Offenburg – Führungs- und Einsatzstab Sachbereich Verkehr** Schreiben vom 28.10.2025	
	das Polizeipräsidium Offenburg nimmt das vorläufige Maßnahmenkonzept im Zuge der Fortschreibung des LAP der Stadt Achern zur Kenntnis.	Wird zur Kenntnis genommen.

OZ	Behörden und Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme der Verwaltung
	Unsererseits bestehen hierzu keine Anmerkungen.	
	Ergänzendes Schreiben vom 06.11.2025	
	aus verkehrspolizeilicher Sicht ergeben sich zu dem Vorhaben keine ergänzenden Hinweise oder Einwände.	Wird zur Kenntnis genommen.
5	**Gemeinde Sasbach** Schreiben vom 29.10.2025	
	nach Durchsicht des Lärmaktionsplans teilen wir Ihnen mit, dass von unserer Seite keine Einwendungen bestehen.	Wird zur Kenntnis genommen.
6	**Gemeinde Ottersweier** Schreiben vom 18.11.2025	
	wir haben Ihre Unterlagen zur Fortschreibung des Lärmaktionsplans Stufe 4 erhalten und bedanken uns für die Beteiligung am Verfahren. Die öffentlichen Belange der Gemeinde Ottersweier werden nicht berührt, weswegen keine Einwände unsererseits bestehen. Auch gibt es keine Anregungen vorzubringen.	Wird zur Kenntnis genommen.
7	**Landratsamt Ortenaukreis - gebündelte Stellungnahme**	

OZ	Behörden und Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme der Verwaltung
	Schreiben vom 28.11.2025	
	1. Baurechtsamt Ansprechpartner/-in: Herr Manz Telefonnummer: 0781 805 1221 Die Ergebnisse der Lärmaktionsplanung können für die kommunale Bauleitplanung her-angezogen werden. Ggf. sind hierfür noch vertiefe Betrachtungen erforderlich.	Wird zur Kenntnis genommen.
	2. Straßenbauamt Ansprechpartner/-in: Herr Kolks Telefonnummer: 0781 805 9214 Der veröffentlichte Bericht für den Lärmaktionsplan der Stufe IV der Stadt Achern wird zur Kenntnis genommen. Es bestehen keine grundsätzlichen Bedenken in straßenrechtlicher Hinsicht. Als Vorschlag für die Fortschreibung des Maßnahmenkonzepts soll unter anderem auf den Hauptstraßen (B3, L 87, L 87a und L 86) im Rahmen von Deckensanierungsmaßnahmen der Einbau lärmoptimierter Straßendeckschichten geprüft werden. Wir weisen auf die Nachteile eines lärmoptimierten Asphaltes innerhalb der Ortsdurchfahrt hin. Diese liegen durch die besondere Struktur des Asphalts in der Anfälligkeit für Verschmutzungen. Die Poren setzen sich schnell zu und die lärmmindernde Wirkung geht damit verloren. Durch hohe Fahrgeschwindigkeiten hingegen werden solche Verschmutzungen aus den Poren herausgeschleudert. Bei niedrigen Geschwindigkeiten, wie in	Wird zur Kenntnis genommen.

OZ	Behörden und Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme der Verwaltung
	einer Ortsdurchfahrt, ist dies kaum möglich. Die Nutzungsdauer dieses sehr unterhaltungsaufwendigen Asphaltes beträgt nur ca. acht bis zehn Jahre und ist im Vergleich zu einem herkömmlichen Fahrbahnbelag sehr kostenintensiv und bei Schäden an der Oberfläche nur großflächig zu erneuern. Des Weiteren werden spezielle Entwässerungssysteme benötigt, um das Wasser abzuführen. Dieser Asphalt ist nur begrenzt aufnahmefähig, was bei Starkregen zu Aquaplaning führen kann. Im Winter zeigt sich dann ein weiterer Nachteil: Einfaches Streuen mit Streusalz ist auf diesem Belag nicht möglich. Es muss eine spezielle Salzlösung bereits Stunden vor dem Frost auf die Fahrbahn gebracht werden, um Glatteis zu verhindern bzw. zu mindern. Aufgrund immer wieder auftretender Aufgrabungen im innerörtlichen Bereich ist ein lärmoptimierter Belag ebenfalls nicht sinnvoll, da diese Asphaltmischung nicht für kleinere Flächen geeignet ist. Das Straßenbauamt rät aus diesen Gründen vom Einbau eines lärmoptimierten Asphaltes innerhalb der Ortsdurchfahrten ab. Auch die in der Praxis von der Straßenbauverwaltung regelmäßig verwendeten Asphaltbetone und Splittmastixasphalte haben gemäß den Richtlinien für Lärmschutz an Straßen – RLS 19 Korrekturwerte mit einer Minderung im Vergleich zum Referenzbelag von bis zu 2,7 dB(A).	Wird zur Kenntnis genommen.
	3. Amt für Landwirtschaft Ansprechpartner/-in: Herr Schrempp Telefonnummer: 0781 805 7130 <u>Flächeninanspruchnahme</u>	

OZ	Behörden und Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme der Verwaltung
	Laut digitaler Flurbilanz 2022/23 befinden sich auf dem gesamten Gebiet der Stadt Achern mit Stadtteilen landwirtschaftliche Nutzflächen der Vorrangflur und Vorbehaltsflur I. Die digitale Flurbilanz ist die landwirtschaftliche Fachplanung zur landesweit einheitlichen Bewertung von Flächen nach natürlichen und landwirtschaftlichen Gesichtspunkten. Die landwirtschaftlichen *Vorrang- und Vorbehaltsfluren* stellen die besten Böden und Standorte dar, und bilden somit die ökonomische und strukturelle Grundlage einer nachhaltigen Landwirtschaft. Diese Böden sind zu schützen und zu schonen da sie die unverzichtbare Produktionsgrundlage zukunftsfähiger landwirtschaftlicher Betriebe sind. Durch die starke Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen für Bauvorhaben (u.a. „Nordtangente“, hierzu hat das Amt für Landwirtschaft im Verfahren bereits ausführlich Stellung bezogen) sind in den letzten Jahrzehnten sehr viele Flächen auf den Gemarkungen der Stadt Achern verloren gegangen, die ursprünglich der landwirtschaftlichen Nutzung gedient haben. Insofern begrüßen wir, dass keine landwirtschaftlichen Flächen für bauliche Maßnahmen zum Lärmschutz geopfert werden, da diese laut Entwurf Lärmaktionsplan erhebliche bauliche und finanzielle Belastungen darstellen würden. Für die weiteren Maßnahmen zur Lärmminderung wird keine landwirtschaftliche Fläche in Anspruch genommen. **Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit / Einbau lärmmindender Straßendeckschichten**	Wird zur Kenntnis genommen. Wird zur Kenntnis genommen.

OZ	Behörden und Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme der Verwaltung
	Diese Maßnahmen haben keine Auswirkungen auf agrarstrukturelle Belange; beim Einbau neuer Straßendeckschichten handelt es sich um Veränderungen innerhalb der bestehenden Verkehrsinfrastruktur. Es wird keine neue Infrastruktur geschaffen. Es muss jedoch gewährleistet sein, dass die landwirtschaftlichen Maschinen und Geräte das Verkehrswegenetz nach der Maßnahme im gleichen Umfang nutzen und befahren können wie vor der Maßnahme. **Ausgleichsmaßnahmen** Sollten zu einem späteren Zeitpunkt entgegen heutiger Einschätzung ein Lärmschutzwall errichtet werden, regen wir heute schon an, dass dann Ausgleichsmaßnahmen sinnvoll gesteuert werden, z.B. auf naturschutzrelevante Flächen, die tatsächlich für Kompensationsmaßnahmen geeignet sind, ohne zusätzliche wertvolle landwirtschaftliche Flächen aus der Nutzung zu nehmen. Es bestehen keine weiteren Anregungen oder Bedenken.	Wird zur Kenntnis genommen. Wird zur Kenntnis genommen.
	4. Amt für Vermessung und Flurneuordnung <u>untere Vermessungsbehörde</u> Ansprechpartner/-in: Frau Lienhard Telefonnummer: 0781 805 1851	Wird zur Kenntnis genommen.

OZ	Behörden und Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme der Verwaltung
	Zur Fortschreibung der Stufe 4 im Lärmaktionsplan der Stadt Achern bestehen keine Bedenken oder Anregungen. <u>untere Flurneuordnungsbehörde</u> Ansprechpartner/-in: Frau Blanke Telefonnummer: 0781 805 1903 Im Plangebiet liegt das laufende Flurneuordnungsverfahren Achern-Önsbach (Pulvertal). Die Durchführung wird durch die Planung nicht behindert. Es bestehen keine Bedenken oder Anregungen.	Wird zur Kenntnis genommen.
	5. Amt für Gewerbeaufsicht, Immissionsschutz und Abfallrecht Ansprechpartner/-in: Frau Heiner Telefonnummer: 0781 805 6324 Zur Fortschreibung des Lärmaktionsplans ergeben sich zum jetzigen Stand keine Bedenken und Anregungen.	Wird zur Kenntnis genommen.
	6. Amt für Umweltschutz Ansprechpartner/-in: Eva Frese Telefonnummer: 0781 805 1447	

OZ	Behörden und Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme der Verwaltung
	Im Rahmen von etwaigen späteren Verfahren zur Umsetzung der beschriebenen „Maßnahmen zur Lärmmindung“ (insb. Realisierung der Nordtangente) werden zur Prüfung der naturschutzfachlichen und -rechtlichen Belange Angaben zur Betroffenheit von Natura 2000-Gebieten und anderen Schutzgebieten, gesetzlich geschützten Biotopen, Artenschutz sowie Eingriff in Natur und Landschaft erforderlich.	Wird zur Kenntnis genommen. Die naturschutzrechtlichen Belange können auf Ebene des Lärmaktionsplans nicht behandelt werden. Hierüber wird auf der nachfolgenden Ebene der Bauleitplanung entschieden.
	7. Gesundheitsamt Ansprechpartner/-in: Herr Hoffmann Telefonnummer: 0781 805 9697 Wir begrüßen die Aufstellung der vorliegenden Lärmaktionsplanung, denn bei den die Krankheitslast vergrößernden Faktoren spielt der Umweltlärm eine Hauptrolle. Gesundheitsschädliche Lärmwirkungen können bereits unterhalb der Grenzwerte gesetzlicher Regelwerke und auch unterhalb von schalltechnischen Orientierungswerten auftreten. Lärmbelastungen können eine Reihe von nachteiligen Auswirkungen auf die Lebensqualität und die Gesundheit haben (z. B. Herzinfarkte und andere Herz-Kreislauf- Erkrankungen, Bluthochdruck sowie Schlaf-, Lernstörungen und Stress). Lärmminderungsmaßnahmen, die dazu dienen, bereits bestehende und/oder neu entstehende Lärmlasten auf die Grenzwerte der entsprechenden gesetzlichen Regelwerke	

OZ	Behörden und Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme der Verwaltung
	abzusenken oder diese sogar auf Werte unterhalb der gesetzlichen Mindestanforderungen zu reduzieren, wären aus gesundheitsvorsorglicher Sicht sinnvoll und hinsichtlich des Gesundheitsschutzes wünschenswert. Hier sollte eine Lärmreduzierung bzw. -vermeidung, wenn möglich auch über das gesetzlich geforderte Maß hinaus, angestrebt werden. In der Praxis gibt es hierzu vielfältige Möglichkeiten, z.B. Schallabschirmung durch Schallschutzwände, Wälle etc., Einflussnahme auf die Verkehrsmenge, Verkehrsberuhigung. Geschwindigkeitsbegrenzungen sind meist nur dann wirksam, wenn diese auch überwacht werden. Wir sind grundsätzlich der Meinung, dass der alleinige Rückgriff auf passive Schallschutzmaßnahmen wie z.B. Schallschutzfenster meist nicht ausreichend ist. Die Erfahrung zeigt, dass gerade in der warmen Jahreszeit die Fenster geöffnet werden. Weiter wird oft die Nutzung von Gärten, Terrassen und Balkonen außer Acht gelassen; gerade sie stellt aber einen ganz gewichtigen Teil der Wohnkultur – und Qualität dar. Dies sollte bei der Planung zukünftiger Baugebiete berücksichtigt werden. Angehende Bauherren unterschätzen oft den Umgebungslärm, auch weil sie in der Planungs- und Bauphase noch keine „Nachterfahrung“ sammeln können.	Die Hinweise für zukünftige Bauleitplanungen werden zur Kenntnis genommen. Die Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse sind in der Bauleitplanung unabhängig von der Lärmaktionsplanung sicherzustellen.
	8. Amt für Wasserwirtschaft und Bodenschutz Ansprechpartner/-in: Doris Ribar Telefonnummer: 0781 805 9674	

OZ	Behörden und Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme der Verwaltung
	Im Einzelnen nehmen wir zu den Themen Wasserwirtschaft und Bodenschutz wie folgt Stellung: **I. Oberirdische Fließgewässer** Der aktuelle Planungsstand lässt noch nicht erkennen, ob Belange des Oberirdischen Gewässers bei der konkreten Planung betroffen sein werden. Bei der Ausarbeitung der Planungen sind folgende Belange zu beachten: **1. Überschwemmungsgebiete** Befinden sich Maßnahmen in Flächen, die bei einem 100-jährlichen Hochwasserereignis ganz oder teilweise überflutet werden, liegen sie in einem gesetzlich festgelegten Überschwemmungsgebiet. Hier ist die Errichtung oder Erweiterung baulicher Anlagen untersagt. Außerdem ist im Überschwemmungsgebiet die Errichtung von Mauern, Wällen oder ähnlichen Anlagen, die den Wasserabfluss behindern können, untersagt. Auch ist das Erhöhen oder Vertiefen der Erdoberfläche und das Anlegen von Baum- und Strauchpflanzungen, soweit diese den Zielen des vorsorgenden Hochwasserschutzes gemäß § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 6 und § 75 Absatz 2 WHG entgegenstehen, nicht erlaubt. Für die Verbote können Ausnahmen über eine wasserrechtliche Erlaubnis erteilt werden. Hinsichtlich der genauen Regelungen	Wird zur Kenntnis genommen, der Hinweis ist für die Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Stadt Achern nicht relevant. Die Betroffenheiten werden im Rahmen der jeweiligen Projekte einzeln betrachtet und abgehandelt.

OZ	Behörden und Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme der Verwaltung
	bitten wir Sie mit dem konkreten Fall auf das Amt für Wasserwirtschaft und Bodenschutz zeitnah zuzugehen. **2. Starkregen** Je nach vorhandener Topografie (Hanglage) sind Oberflächenabflüsse aus dem Außengebiet durch Starkregen nicht auszuschließen. Deshalb ist aufzuzeigen, dass auch nach Umsetzung der Maßnahme eine schadlose Ableitung des oberflächig abfließenden Starkregenwassers möglich ist. **3. Gewässerrandstreifen** Befinden sich Gewässer im Planungsgebiet, können ihre Gewässerrandstreifen durch Maßnahmen berührt werden. Gewässerrandstreifen umfassen nach § 29 Wassergesetz ab Uferböschungs-Oberkante eine Breite von mindestens 10 m im Außenbereich und mindestens 5 m im Innenbereich. In den Gewässerrandstreifen sind u.a. folgende Maßnahmen verboten: • die nicht nur zeitweise Ablagerung von Gegenständen, die den Wasserabfluss behindern können oder die fortgeschwemmt werden können, • die Errichtung von baulichen und sonstigen Anlagen, wie z.B. Schutzwällen oder -zäunen, soweit sie nicht standortgebunden oder wasserwirtschaftlich erforderlich sind,	Wird zur Kenntnis genommen, der Hinweis ist für die Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Stadt Achern nicht relevant. Die Betroffenheiten werden im Rahmen der jeweiligen Projekte einzeln betrachtet und abgehandelt. Wird zur Kenntnis genommen, der Hinweis ist für die Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Stadt Achern nicht relevant. Die Betroffenheiten werden im Rahmen der jeweiligen Projekte einzeln betrachtet und abgehandelt.

OZ	Behörden und Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme der Verwaltung
	• das Entfernen von Bäumen und Sträuchern, soweit die Beseitigung nicht für den Ausbau oder die Unterhaltung des Gewässers, zur Pflege des Bestandes oder zur Gefahrenabwehr erforderlich ist oder im Wald im Rahmen einer ordnungsgemäßen Forstwirtschaft erfolgt, • das Neuanpflanzen von nicht standortgerechten Bäumen und Sträuchern, • der Umgang mit wassergefährdenden Stoffen, ausgenommen in und im Zusammenhang mit zugelassenen Anlagen.	Wird zur Kenntnis genommen, der Hinweis ist für die Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Stadt Achern nicht relevant. Die Betroffenheiten werden im Rahmen der jeweiligen Projekte einzeln betrachtet und abgehandelt.
	4. Bauen am Gewässer Falls Gewässerkreuzungen Bestandteil der Planungen sind, ist hierfür eine wasserrechtliche Erlaubnis zu beantragen. Hierzu ist frühzeitig mit dem Amt für Wasserwirtschaft und Bodenschutz Kontakt aufzunehmen.	Wird zur Kenntnis genommen.
	II. Grundwasserschutz Auf Grundlage der aktuell vorliegenden Unterlagen bestehen aus Sicht des Grundwasserschutzes keine fachlichen Bedenken.	Wird zur Kenntnis genommen. Wird zur Kenntnis genommen, der Hinweis ist für die Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Stadt Achern nicht relevant, da die Belange in den jeweiligen Bauleitplanverfahren zum Bauvorhaben „Nordtangente“ einzeln betrachtet und abgehandelt wurde.
	III. Abwasserentsorgung / Oberflächenentwässerung Im Rahmen der derzeit vorliegenden Unterlagen bestehen keine fachlichen Bedenken.	Wird zur Kenntnis genommen.

OZ	Behörden und Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme der Verwaltung
	Vorsorglich wird darauf hingewiesen, dass im Falle des Baus der Nordtangente oder anderer straßenbaulicher Maßnahmen die geltenden technischen Regelwerke zur Straßenentwässerung (insbesondere REwS, DWA-A 138-1, DWA-A 102) zu berücksichtigen sind. **IV. Altlasten** Hinsichtlich der Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Stadt Achern bestehen aus Sicht der Altlastenbearbeitung keine grundsätzlichen Bedenken. Nachfolgender Hinweis ist in den Lärmschutzplan mit aufzunehmen: Werden bei Erdarbeiten (Stichwort: „Austausch der Straßenoberfläche“) ungewöhnliche Färbungen und/oder Geruchsemissionen (z. B. Mineralöle, Teer, ...) wahrgenommen, so ist umgehend das Landratsamt Ortenaukreis – Amt für Umweltschutz; Amt für Wasserwirtschaft und Bodenschutz) zu unterrichten. Aushubarbeiten sind an dieser Stelle sofort einzustellen. **V. Bodenschutz** Keine Ergänzungen / Anmerkungen erforderlich Für weitere Auskünfte stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.	Wird zur Kenntnis genommen. Der Hinweis ist für mögliche nachgelagerte Erdarbeiten relevant, die jedoch nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans sind und dort nicht geregelt werden können. Wird zur Kenntnis genommen.

OZ	Behörden und Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme der Verwaltung
	9. Amt für Straßenverkehr und ÖPNV Das Amt für Straßenverkehr und ÖPNV meldet Fehlanzeige.	Wird zur Kenntnis genommen.
8	**Untere Straßenverkehrsbehörde** Schreiben vom 26.11.2025	
	Zur L87a Kirchstraße: Die Werte liegen im gesundheitskritischen Bereich, weshalb eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h als Maßnahme befürwortet wird. Die Nordtangente könnte zu einem späteren Zeitpunkt in der Kirchstraße zur Entlastung beitragen.	Wird zur Kenntnis genommen.
	Ortsdurchfahrt Fautenbach und Önsbach: Nach Rücksprache mit dem RP Freiburg, wurde 2022 einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 40 km/h nur zugestimmt, weil die Werte vom gesundheitsgefährdeten Bereich, in den gesundheitskritischen Bereich heruntergestuft werden konnten. Auch 2022 wurde mit den beantragten Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 40 km/h jeweils nur eine Minderung der Geräuschemissionen um bis zu 1,2 dB(A) vorgenommen. Aufgrund einer neuen Berechnungsgrundlage der Lärmkartierung 2022 befinden sich die Lärmwerte in Fautenbach und Önsbach, besonders in der Nacht, im gesundheitsgefährdeten Bereich und tagsüber kurz vor oder genau an der Grenze zum gesundheitsgefährdeten Bereich. Laut Auswertung würde die Umsetzung von 30 km/h auf der B3 in der Ortsdurchfahrt von Fautenbach und Önsbach die Betroffenheiten rechnerisch lediglich um ca. 1,3 dB(A)	Wird zur Kenntnis genommen. Eine vertiefende Prüfung zur Umsetzung der straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen „Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h“ in den Ortsteilen Önsbach und Fautenbach wird im Rahmen der aktuellen Fortschreibung des Lärmaktionsplanes angestoßen. Im Lärmaktionsplan wird eine weitergehende Herleitung und Begründung der für die vorliegende Situation vorgesehenen bzw. nicht vorgesehenen Maßnahmen ergänzt.

OZ	Behörden und Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme der Verwaltung
	minimieren. Angesichts der Situation vertrete ich die Auffassung, dass hier ein erhöhter Handlungsbedarf besteht. Es sollte geprüft werden, ob eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h, auch bereits bei einer Lärmminderung von (nur) 1,3 dB(A), die angemessenere und effektivere Maßnahme darstellt. In diesem Zusammenhang sind im nächsten Schritt die genannten weiteren Aspekte, möglicher Verlagerungseffekte des Verkehrs, Auswirkungen auf den ÖPNV sowie den Fuß- und Radverkehr, technische Voraussetzungen wie die Anpassung von Ampelschaltungen („Grüne Welle“) und Wechselwirkungen mit geplanten straßenbaulichen Maßnahmen zur Lärmminderung, zu prüfen. Vonseiten der Bürgerschaft wird die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h oftmals auch als ein Bruch mit der verinnerlichten Verkehrslogik empfunden. Die etablierten und akzeptierten Standards innerorts sind entweder die Regelgeschwindigkeit von 50 km/h oder die klare Zäsur auf 30 km/h dort, wo besondere Schutzbedürfnisse dies erfordern. Folglich wird die 40 km/h Anordnung als schwer nachvollziehbares und irreführendes Zwischenmaß wahrgenommen.	
	Auch schlag ich vor, dass im nächsten Lärmaktionsplan Mösbach wieder mitberücksichtig wird. Wenn es die Verkehrszahlen zulassen auch die Hornisgrindestraße.	Wird zur Kenntnis genommen. Bei Vorliegen der erforderlichen Verkehrsbelastung können die Landesstraße Nr. 88 und der Hornisgrindestraße im Rahmen der nächsten Kartierungsphase 2027

OZ	Behörden und Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme der Verwaltung
		für die Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Stadt Achern berücksichtigt werden.
9	**Regierungspräsidium Freiburg – Referat 45 Regionales Mobilitätsmanagement** Schreiben vom 27.11.2025	
	wir bedanken uns für Ihr o.g. Schreiben, mit welchem Sie das Regierungspräsidium Freiburg am Verfahren zur Fortschreibung des Lärmaktionsplans Straße gem. EG-Umgebungslärmrichtlinie für die Stadt Achern beteiligen. Das Regierungspräsidium Freiburg, Abteilung 4 Mobilität, Verkehr, Straßen (Referat Regionales Mobilitätsmanagement und Referat Verkehr) nimmt für die Straßenbauverwaltung zu den in der Fortschreibung des Lärmaktionsplans vorgeschlagenen verkehrlichen Maßnahmen wie folgt Stellung:	
	1 **Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen** Der von Ihnen im Rahmen der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange vorgelegte Entwurf des Lärmaktionsplans der Stadt Achern vom 15. Mai 2025 sieht verkehrsrechtliche Maßnahmen (Geschwindigkeitsbeschränkungen) aus Lärmschutzgründen vor. Zuständig für die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen sind die unteren Straßenverkehrsbehörden, in Ihrem Fall die Große Kreisstadt Achern als staatliche Behörde selbst. Für die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen außerorts und von Verkehrsverboten benötigt die	Wird zur Kenntnis genommen. Wird zur Kenntnis genommen.

OZ	Behörden und Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme der Verwaltung
	Straßenverkehrsbehörde die Zustimmung des Regierungspräsidiums als Höhere Straßenverkehrsbehörde. Nach der jüngsten Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes hat die zuständige Straßenverkehrsbehörde im Lärmaktionsplan vorgesehene, hinreichend bestimmte, verkehrsrechtliche Maßnahmen umzusetzen, sofern die im Fachrecht vorgesehenen gesetzlichen Voraussetzungen auf Tatbestandsseite vorliegen und die planaufstellende Gemeinde das fachrechtliche Ermessen ordnungsgemäß ausgeübt hat. Das Regierungspräsidium prüft die von der unteren Straßenverkehrsbehörde getroffene Entscheidung auf ihre Rechtmäßigkeit. Nach § 45 Abs. 1 S.1, S. 2 Nr. 3 in Verbindung mit § 45 Abs. 9 der Straßenverkehrsordnung (StVO) setzt die Anordnung von Verkehrsbeschränkungen und -verboten des fließenden Verkehrs das Vorliegen einer besonderen Gefahrenlage voraus, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der Wohnbevölkerung durch Lärm erheblich übersteigt. Die neuere Rechtsprechung orientiert sich hinsichtlich der Frage, ob gemäß § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO eine Gefahrenlage gegeben ist, an den Grenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Werden die in § 2 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	

OZ	Behörden und Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme der Verwaltung
	2449/17, Rn. 33). Für die Prüfung, ob verkehrsbeschränkende Maßnahmen aus Gründen des Lärmschutzes in Betracht kommen, stellen die Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) eine Orientierungshilfe dar. Die Lärmschutz-Richtlinien-StV enthalten grundsätzliche Wertungen, lassen aber auch andere Wertungen zu, sofern sie fachlich begründet sind. Bei der Festlegung verkehrsbeschränkender Maßnahmen in Lärmaktionsplänen sind die in den Richtlinien genannten Kriterien in den Abwägungsprozess einzubeziehen und entsprechend zu bewerten. Bei der Ermessensausübung im Rahmen der Lärmaktionsplanung ist besonders zu berücksichtigen, dass nach der Lärmwirkungsforschung Werte ab 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht im gesundheitskritischen Bereich liegen (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, 10 S 2449/17, Rn. 36). Bei einer Überschreitung dieser Werte um 2 dB(A) reduziert sich das Ermessen zur grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung von Maßnahmen auf den betroffenen Straßenabschnitten.	

OZ	Behörden und Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme der Verwaltung
	Bei 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, Verkehrsfunktion bei Ortsumfahrungen) qualifiziert belegt wird und trotz vorhandener Lärmbelastung mit gesundheitskritischen Lärmpegeln erforderlich erscheint. Spätestens bei Lärmpegeln ab 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts überschreitet die Lärmbelastung die grundrechtliche Schwelle zur Gesundheitsgefährdung. Solche Lärmsituationen müssen dann abwägungsgerecht gelöst werden. Für die Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen ist es nicht zwingend erforderlich, dass die Lärmbelastung in einem gesundheitskritischen Bereich liegt. Auch unterhalb der genannten Werte können straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen festgelegt werden, wenn der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden muss und damit den Anwohnern zugemutet werden kann. 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	

OZ	Behörden und Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme der Verwaltung
	ÖPNV, Auswirkungen auf den Fuß- und den Radverkehr, konkret anstehende straßenbauliche Maßnahmen zur Lärmminderung, mildere Mittel wie eine geänderte Verkehrsführung, Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle), in Bereichen mit Überschreitungen von Grenzwerten für Luftschadstoffe Auswirkungen auf die Luftreinhaltung. Die Belange des Straßenverkehrs sind nicht pauschal in die Abwägung einzustellen, sondern müssen hinreichend konkretisiert werden. Für die Berechnung des Beurteilungspegels und die Bestimmung des Immissionsortes sind bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen die RLS-19 maßgebend. Das Regierungspräsidium als Höhere Straßenverkehrsbehörde unterstützt im rechtlich vorgegebenen Rahmen grundsätzlich alle Maßnahmen, die zu einem verbesserten Schutz der Wohnbevölkerung vor Straßenlärm führen können. Auf Wunsch von Kommunen und im Benehmen mit der jeweils zuständigen Straßenverkehrsbehörde stehen wir auch für eine fachliche Beratung zu geplanten verkehrsbeschränkenden Maßnahmen zur Verfügung. Dementsprechend werden wir allen Maßnahmen zustimmen, die nach Fachrecht zulässig sind. Um eine möglichst reibungslose Umsetzung der angestrebten	

OZ	Behörden und Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme der Verwaltung
	Maßnahmen zu gewährleisten empfehlen wir einen engen Austausch mit den straßenverkehrsrechtlichen Entscheidungsträgern bereits vor der Verabschiedung des Lärmaktionsplanes.	
	Am 30.08.2022 und 05.09.2022 haben wir Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Tempo 40 in folgenden Ortsteilen zugestimmt: - Achern-Fautenbach (B 3): Bundesstraße vom Anwesen 38 bis zum Anwesen Friedensstraße 12 - Achern-Önsbach (B 3): Offenburger Straße von der Einmündung Vogesenstraße bis zum Kreisverkehr B 3/Schwarzwaldstraße - Achern-Mösbach (L 88): Renchtalstraße vom Anwesen 2 bis zur Einmündung Hänferstraße Dieser Ausnahmeregelung aus dem Kooperationserlass haben wir zugestimmt, weil nahezu alle Lärmwerte auch mit Tempo 40 unter die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung verringert werden konnten. Laut den neuen Berechnungen sind die Lärmwerte auf der B 3 entlang der Ortsdurchfahrten Önsbach und Fautenbach auch mit der aktuellen Tempo-40-Regelung fast durchgängig im gesundheitsgefährdenden Bereich: - Önsbach: durchweg 68 – 71 dB(A) tags und 60 – 64 dB(A) nachts	Wird zur Kenntnis genommen. Eine vertiefende Prüfung zur Umsetzung der straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen „Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h“ in den Ortsteilen Önsbach und Fautenbach wird im Rahmen der aktuellen Fortschreibung des Lärmaktionsplanes angestoßen. Im Lärmaktionsplan wird eine weitergehende Herleitung und Begründung der für die vorliegende Situation vorgesehenen bzw. nicht vorgesehenen Maßnahmen ergänzt.

OZ	Behörden und Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme der Verwaltung
	- Fautenbach: durchweg 67 – 71 dB(A) tags und 60 – 63 dB(A) nachts Es ist deshalb eine Neubewertung des Lärms vorzunehmen. Aufgrund der vorliegenden hohen Lärmwerte wäre eine ausführliche Begründung notwendig, wenn die Stadt Achern den verkehrlichen Belangen gegenüber dem Gesundheitsschutz der Anwohner nach wie vor mehr Gewicht zuschreiben und deshalb von einer weiteren Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 absehen würde. Zumindest für die Nachtzeit, in der ein besonderes Ruhebedürfnis der betroffenen Anwohner besteht, halten wir eine solche Begründung für nicht vertretbar. Auch in der Ortsdurchfahrt von Mösbach (L 88) vermuten wir (im Vergleich zu den uns im Jahr 2022 vorgelegten Lärmwerten) ebenfalls höhere Lärmwerte. Da die L 88 durch die LUBW nicht kartiert wurde, raten wir zu einer eigenen Lärmberechnung durch die Stadt Achern, um auch dort den Lärm neu bewerten zu können.	Wird zur Kenntnis genommen. Bei Vorliegen der erforderlichen Verkehrsbelastung kann die Landesstraße Nr. 88 im Rahmen der nächsten Kartierungsphase 2027 für die Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Stadt Achern berücksichtigt werden.
	2 Maßnahme Fahrbahnsanierung mit lärmminderndem Asphalt Anhand der Zustandserfassung werden die Maßnahmen zur Fahrbahndeckenerneuerung (FDE) entsprechend dem Erhaltungszustand und den zur Verfügung stehenden Ressourcen fortlaufend festgelegt. Welcher Straßendeckschichttyp bei	

<table>
<tr><th>OZ</th><th>Behörden und Träger öffentlicher Belange</th><th>Stellungnahme der Verwaltung</th></tr>
<tr><td></td><td>einer anstehenden Erhaltungs- oder Ausbaumaßnahme auf dem jeweiligen Streckenabschnitt eingesetzt werden kann, wird zu gegebener Zeit im Einzelfall geprüft.
Im derzeitigen Erhaltungsmanagement, das für die kommenden Jahre gilt, sind derzeit keine Fahrbahndeckenerneuerung auf der B 3, der L 87 oder der L 87a in Bereichen von bestehenden Lärmbelastungen vorgesehen.</td><td>Wird zur Kenntnis genommen.</td></tr>
<tr><td></td><td>3 Passive Lärmschutzmaßnahmen an lärmbelasteten Gebäuden
An Bundesfern- und Landesstraßen können an lärmbelasteten Gebäuden im Rahmen einer Lärmsanierung und der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel passive Lärmschutzmaßnahmen zu Lasten des Bundes oder des Landes als Straßenbaulastträger realisiert werden. Voraussetzung hierfür ist die Überschreitung von Auslösewerten, die in der Verkehrslärmschutzrichtlinie 1997 (VLärmSchR 97) festgelegt und inzwischen auf folgende Werte abgesenkt wurden:

Tabelle 1: Auslösewerte Lärmsanierung
<table><tr><th></th><th>tags [dB(A)]</th><th>nachts [dB(A)]</th></tr><tr><td>reines und allgemeines Wohngebiet</td><td>64</td><td>54</td></tr></table></td><td></td></tr>
</table>

OZ	Behörden und Träger öffentlicher Belange			Stellungnahme der Verwaltung
	Misch-, Dorf- und Kerngebiet	66	56	
	Gewerbegebiet	72	62	
	Eine Lärmsanierung kommt nur für Gebäude in Betracht, die vor dem 01.04.1974 errichtet wurden. Bei der Lärmsanierung handelt es sich um eine freiwillige Leistung des Straßenbaulastträgers. Nähere Informationen hierzu und entsprechende Antragsunterlagen finden sich unter https://rp.baden-wuerttemberg.de/themen/verkehr/laerm/.			

Bürger

	Bürger	Stellungnahme der Verwaltung
1	**Bürger 1** Schreiben vom 19.03.2024	
	als Anwohner in 77855 Achern-Önsbach leiden wir leider gleich 3-fach unter starkem Verkehrslärm: Bundesstraße 3, BAB A5 3-spurig und der Rheintalbahn.	
	Problematisch ist Vor allem auch, dass die sog. Lärmkartierung welche die tatsächliche Realität überhaupt nicht wiedergibt. So dürften wir in unserem Fall zum Beispiel die BAB A5 überhaupt "nicht hören"...tun wir aber deutlich JEDEN TAG!! Vermutlich weil die Lärmkartierung von einer berechneten Idealwelt ausgeht und Vor allem Wind und Wetter nicht berücksichtigt. Auch sind Lärmschutzmaßnahmen die am Ortsende aufhören wie zum Beispiel bei der Bahn nicht ausreichend...der Schall stoppt auch nicht am Ortschild. Wenn irgendwann mal die Rheintalbahn fertig ausgebaut sein wird, wissen vielen noch gar nicht was hier an weiterer Lärmzunahme droht. Um mehr Gerechtigkeit zu erreichen, müssen meines Erachtens die zulässigen Tages- und Nachgrenzwerte für maximal zulässige Schallpegel dringend abgesenkt werden! Damit auch auf dem Land wieder mehr Ruhe einkehrt.	Laut dem Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) handelt es sich bei Lärm um schädliche Umwelteinwirkungen (§3 BImSchG), die geeignet sind, das körperliche, seelische und soziale Wohlbefinden von Menschen zu beeinträchtigen. Es gibt unterschiedliche Lärmarten: Verkehrslärm, Fluglärm, Schienenlärm, Nachbarschaftslärm, Gewerbelärm, Sportanlagenlärm, Freizeitlärm und Lärm am Arbeitsplatz. Die Wahrnehmung von Lärm findet sehr subjektiv statt, auch wenn die Verarbeitung durch das menschliche Ohr immer gleich funktioniert. Das heißt, jeder Mensch empfindet ein Schallereignis, je nach persönlicher Einstellung dazu, anders. Die Lärmkartierung erfasst bestimmte Lärmquellen in einem zu betrachtenden Gebiet. Folgende Objekte fallen unter die Pflicht zur Kartierung: • für Ballungsräume (mit mehr als 250.000 Einwohnern und einer Bevölkerungsdichte von mehr als 1.000 Einwohnern/km²), • für Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Millionen Kraftfahrzeuge pro Jahr (entspricht einer durchschnittlichen täglichen

	Bürger	Stellungnahme der Verwaltung
		Verkehrsstärke – DTV – von ca. 8.200 Kfz/ 24h), • Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 60.000 Zügen pro Jahr (entspricht ca. 82 Zügen/ 24h), → Hinweis: Die Kartierung der bundes-eigenen Strecken und Aufstellung eines Lärmaktionsplanes erfolgt durch das Eisenbahn Bundesamt • sowie Großflughäfen. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung werden Maßnahmen zur Minderung der bestehenden Lärmbelastung geprüft. Dabei sind insbesondere die Umsetzbarkeit und die Verhältnismäßigkeit möglicher Maßnahmen zu berücksichtigen. Zudem sind die Zuständigkeiten anderer Planungsträger bzw. Straßenbaulastträger zu beachten, etwa der Autobahn GmbH des Bundes für die Bundesautobahn A 5 oder des Eisenbahn-Bundesamtes für die Rheintalbahn. Vor diesem Hintergrund verfügt die Stadt Aachern im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht über die Möglichkeit, Lärmschutzmaßnahmen an übergeordneten Verkehrswegen ohne die Mitwirkung der jeweils zuständigen Stellen umzusetzen. In die Bewertung einzubeziehen sind außerdem die finanziellen und verkehrlichen Auswirkungen möglicher Maßnahmen. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden

	Bürger	Stellungnahme der Verwaltung
		Verkehrswegen von den zuständigen Stellen grundsätzlich nur als freiwillige Leistungen im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel erfolgen, während verbindliche Vorgaben zum Lärmschutz regelmäßig nur bei Neu- oder Ausbaumaßnahmen von Verkehrswegen bestehen. Die Autobahn GmbH wurde seitens der Stadt Achern zu zusätzlichen Schallschutzmaßnahmen an der A 5 befragt. Auf Höhe der Stadt Achern plant die Autobahn GmbH derzeit keine weiteren Maßnahmen. Im Rahmen der Lärmsanierung in Baden-Württemberg stellt das Land jedoch im Rahmen der bundesweiten Lärmsanierung finanzielle Mittel für passive Schallschutzmaßnahmen an Gebäuden zur Verfügung. Weitere Informationen zur Förderung sowie die erforderlichen Antragsunterlagen finden Sie auf der Website der Regierungspräsidien Baden-Württemberg: https://rp.baden-wuerttemberg.de/themen/verkehr/laerm/ Voraussetzung ist jedoch i.d.R. unter anderem, dass das betreffende Gebäude vor dem 01.04.1974 errichtet wurde.

	Bürger	**Stellungnahme der Verwaltung**
2	**Bürger 2** Schreiben vom 30.04.2024	
	mir fahren die Autos in der Kirchstraße zu schnell. Kann hier eine 40er Zone für den Lärmschutz und auch des Sicherheitswillen gemacht werden? Die Polizei kontrolliert hier zu wenig. Vor allem in den Abend- und Nachstunden sind hier Raser unterwegs. Bei gekipptem Fenster wacht man schreckhaft auf. Zwar selten, aber schon vorgekommen. Das Problem ist eindeutig die gerade breite und lange Straße und auch die fehlende Präsenz der Polizei, obwohl ich schon zweimal auf der Wache in Achern das Thema angesprochen habe. Was ist Ihre Meinung hierzu? Kann die 40er Zone durchgesetzt werden? Was muss ich noch unternehmen?	Wird zur Kenntnis genommen. Die Anmerkungen und Hinweise wurden im vorliegenden Entwurf der Fortschreibung des Lärmaktionsplanes der Stadt Achern berücksichtigt.
	Ergänzendes Schreiben vom 01.11.2024	
	danke für die ausführliche Mitteilung vom August. Sind die Beratungen durchgeführt? Wann kommt es zur Umsetzung? Ich habe bisher noch keinen Anhängerblitzer oder die Polizei in der	

	Bürger	**Stellungnahme der Verwaltung**
	Kirchstraße gesehen. Im Anhang ist ein Ausschnitt von der interessanten Lärmaktions-karte. Ziemlich viel rot, nicht wahr?	Die Lärmkartierung 2022 wurde erstmals nach der EU-weit einheitlichen Berechnungsmethode erstellt, daher wurden nun höhere Zahlen an lärmbelasteten Personen erfasst – selbst wenn sich die tatsächliche Lärmsituation nicht wesentlich verändert hat oder sogar Lärmschutzmaßnahmen bereits umgesetzt wurden. Wesentliche Gründe für die veränderten Ergebnisse sind: • Detailliertere Emissionsmodellierung (z.B. differenzierte Berechnung nach Roll- und Motorengeräuschen des Verkehrs), • Komplexere Schallausbreitung (z.B. Berücksichtigung frequenzabhängiger Einflüsse bei Abschirmung und Reflexion), • Neue Berechnungsmethoden der Betroffenenzahl (z.B. Bewohner werden vollständig der lauteren Gebäudeseite zugeordnet), • Geänderte Rundungsregeln für die Bildung der ausgewiesenen Pegelklassen. Die Anmerkungen und Hinweise zur Lärmminderung in der Kirchstraße wurden im vorliegenden Entwurf der Fortschreibung des Lärmaktionsplanes der Stadt Achern berücksichtigt.
	Ergänzendes Schreiben vom 15.06.2025	
	Sie kann keine Geschwindigkeitsbeschränkungen in der Kirchstraße anordnen, wenn der Lärmaktionsplan nicht erlassen wird.	

	Bürger	Stellungnahme der Verwaltung
	Wieso wird er nicht erlassen? Welche rechtlichen Hürden stehen Ihnen im Weg? Es hat gehießen, daß der Lärmaktionsplan diesen Frühling erlassen wird, wieso ist bis heute nichts passiert? Wir haben hier vor allem am Wochenende einige Raser Nachts die sich ein Rennen leisten und es wird allgemein zu schnell gefahren. Die Polizei sah ich seit meiner Anfrage bei der Stadt vor etwa einem Jahr leider noch nie. Früher gab es hier mal regelmäßig Lasermessungen von der Polizei.	Wird zur Kenntnis genommen.
3	**Bürger 3** Schreiben vom 15.10.2025	
	in einem Schreiben an den ehemaligen OB Muttach wies ich die Stadt am 16.12.2019 bereits auf die schlechte, verschlafene Verkehrslenkung in Achern und Umgebung hin. Was Staus, Lärmbelästigung, Zunahme der Gefahren für verschiedene Verkehrsteilnehmer und Arten, nicht mehr zu überwachende Verstöße durch Polizei und Ordnungsamt zur Folge hatte und dies sich mittlerweile auch zeigt. Große Probleme machen die neuen starken Bebauungen (untypisch, weil normalerweise eine Stadt von Innen nach Außen wächst) innerhalb Acherns.	Wird zur Kenntnis genommen.
	Deshalb möchte ich mich damals wie heute zu der Verschlechterung der Verkehrslenkung in Achern in gleicher Weise äußern, weil	Wird zur Kenntnis genommen. In der Rosenstraße besteht bereits eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h und mit der

	Bürger	Stellungnahme der Verwaltung
	ich unter anderem durch die starke Zunahme des Verkehrs (erhöhte Lärm- und Abgasemissionen durch den erhöhten Verkehr in der Rosenstraße, der Zunahme von zusätzlichen Gefahren für schwächere Verkehrsteilnehmer, insbesondere durch den Schwerlastverkehr im Begegnungsverkehr) verschiedenen Gefahren und Lärmbelästigungen für Anwohner (Verkehr wie auf einer Bundesstraße im städtischen Durchgangsverkehr) sehe.	Umsetzung der Nordtangente ist mit einer Reduzierung der Verkehrsbelastung zu rechnen.
	Übrigens hat man nach meinem Schreiben an die in der Innenstadt endlich Tempo 30 ausgewiesen oder war das ein Zufall? Oder hing das mit den Posern zusammen?	Die Geschwindigkeitsreduzierung auf der Acherner Hauptstraße wurde im Rahmen des Masterplans beschlossen. Inhaltlich in die Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Stadt Acher Stufe 3 als kurzfristige Maßnahme übernommen und umgesetzt.
	Hier nochmal mein Schreiben mit machbaren Vorschlägen.	
	Schreiben vom 16.12.2019 an Herr Oberbürgermeister Muttach und den Stadtrat Achern **Betreff: Masterplan, Verkehrsführung, Zunahme des Lärms, des Stickoxid- und CO2 Ausstoßes im Bereich Rosenstraße/ Stadtgarten Achern**	
	Fakt: Im Hinblick auf die bevorstehenden Veränderungen der Kernstadt, den vier entstehenden großen Neubaugebieten und der damit verbundenen weiteren extremen Zunahme des gesamten Verkehrs im Innenstadtbereich möchte ich Ihnen hiermit als betroffener und	

	Bürger	Stellungnahme der Verwaltung
	sehr besorgter Bürger der Stadt Achern, wohnhaft Ecke Blumenstraße/Rosenstraße/Straße am Stadtgarten, meinen Unmut und meine Befürchtungen mitteilen. Normalerweise wächst eine Stadt von innen nach außen. In Achern ist das genau umgekehrt. Sie wächst durch die Bebauung der freigewordenen Industrieflächen nach innen. Es entstehen Neubaugebiete, die der Stadt tausende neue Fahrzeuge und Menschen bescheren, die eine intelligente Verkehrsführung-/Lenkung erfordern. Daran wurde jahrelang nicht gedacht. Das Verkehrschaos droht und die Belästigung mit Emissionen und Lärm nimmt drastisch zu (übrigens einer der Krankmacher durch den latenten Geräuschpegel gerade auch in den Sommermonaten). Dadurch, dass alles zugebaut wird und es immer weniger Grünflächen in der Stadt gibt, kann der Lärmpegel nicht weggeleitet werden. Er wird zwischen den engstehenden Häusern noch verstärkt bzw. reflektiert und in die Wohnungen der umliegenden Häuser getragen. In den letzten Jahren konnte ich feststellen, dass der Fahrzeugverkehr in der Rosenstraße/ Straße am Stadtgarten massiv zugenommen hat. Manchmal ist die Verkehrslast höher als in der Hauptstraße von Achern, obwohl es sich nur um eine innerörtliche Straße handelt. Die Straße wird intensiv als Durchfahrtsstraße, Verbindungsstraße, Eventstraße, Rennstraße (auch sogenannte Poser mit ihren getunten lauten Fahrzeugen), Zufahrtsstraße zu Parkplätzen und Anwohnerbereichen **von allen Verkehrsarten,**	

	Bürger	Stellungnahme der Verwaltung
	darunter leider auch dem Schwerlastverkehr (40 Tonner, Holzschwerlastverkehr und von überdimensionalen Traktoren mit Anhänger und einem ZGG über 7,5 t) genutzt. Zu den Stoßzeiten morgens, mittags und abends, bei Veranstaltungen, bei Umleitungen durch Sperrungen und bei Staus auf der B 3 und der BAB 5 werden diese Straßen sehr stark genutzt. Im Bereich Rosenstraße, Blumenstraße und Stadtgarten ist durch die starke Bebauung (man sagt auch: „der Stadtgarten ist von einer Betonmauer umgeben“) in den letzten Jahren ein reines Wohngebiet entstanden, wofür die Eigentümer/Mieter wegen der angeblich bevorzugten Lage eine Menge Geld bezahlen mussten bzw. müssen. Durch die Zunahme des Verkehrs, der damit verbundenen erhöhten Emissionen, sowohl was den CO 2 und als auch den Stickoxid-Ausstoß betrifft, und den zunehmenden Lärm sind die Bewohner in diesen Bereichen jetzt schon stark beeinträchtigt und werden durch die in Achern neu entstehenden Wohngebiete in Zukunft noch stärker betroffen sein. In den Sommermonaten kann man jetzt schon Balkone und Terrassen kaum noch erholsam nutzen, und selbst nachts ist bei offen stehenden Fenstern ein ständiger Geräuschpegel zu verzeichnen.	Laut Auskunft der Unteren Straßenverkehrsbehörde ist ein Schwerlastverkehr durch die Innenstadt aufgrund der baulichen Begebenheiten erschwert bis fast nicht möglich.
	Vorschläge/Betrachtungen: ***<u>Mittelfristig Randbereich von Achern</u>***	

	Bürger	**Stellungnahme der Verwaltung**
	Ausbau der B3 neu bis Appenweier/Zubringer analog Achern Bühl-Sinzheim/BAD und einer Westtangente mit Anbindung an die B3 neu, um Achern gerade bei Staus auf der BAB 5 oder Sperrungen wegen Straßenbaumaßnahmen usw. umfahren zu können und eine gleichmäßige Verteilung der Straßenverkehrslast zu erreichen.	Wird zur Kenntnis genommen. Die vorgeschlagene Maßnahme ist aufgrund der derzeitigen Rahmenbedingungen nicht umsetzbar. Es werden jedoch weiterhin Maßnahmen geprüft, um die Verkehrsbelastung und den Verkehrslärm für die Betroffenen zu mindern. Mögliche Maßnahmen werden auch in der nächsten Stufe der Lärmaktionsplanung wieder diskutiert und bewertet.
	Bau einer Südtangente mit Anbindung an die L87 zur Ableitung des Verkehrs aus Richtung Oberachern (Lottgelände, Illenau)	Wird zur Kenntnis genommen. Die vorgeschlagene Maßnahme ist aufgrund der derzeitigen Rahmenbedingungen nicht umsetzbar.
	Kurzfristig mit Umsetzung des Masterplans ***Stadtbereich:*** *Nachdem in der Vergangenheit an die Verkehrsführung/-lenkung in und um Achern nicht gedacht wurde und die Straßen auch nicht mehr umgebaut werden können, sollte nun alles bedacht werden, um die Stadt und deren Bewohner vor noch mehr Verkehr, Emissionen und Lärm zu schützen bzw. um alternative Verkehrsarten (Elektrofahrzeuge, alle Arten von Zweirädern) aufzuwerten.*	

	Bürger	Stellungnahme der Verwaltung
	Gerade hier muss etwas gemacht werden, zumal die weiterführenden Schulen und Kindergärten sich im westlichen Bereich der Stadt befinden. Es könnten z. Bsp. Radstreifen auf den Fahrbahnen im Innenstadtbereich angelegt werden, damit Kinder, Schüler und Eltern gefahrlos mit Fahrrädern diese Örtlichkeiten ohne Auto erreichen können. *Hierzu werden auch die Rosenstraße, die Straße am Stadtgarten und andere Querverbindungen durch die Stadt genutzt. Diese Straßen sind jedoch sehr eng angelegt. Was ich nicht verstehen kann, ist, dass auf diesen Straßen auch Schwerlastverkehr erlaubt ist, was eine Gefährdung aller schwächeren Verkehrsteilnehmer bedeutet. Deswegen benutzen auch viele Radfahrer verbotswidrig die Gehwege.* *Ein Vorteil von gekennzeichneten Radstreifen wäre auch, dass die Geschwindigkeit gerade tagsüber im Innenstadtbereich auf allen Straßen automatisch reduziert wird.* *Die momentane Rechtsprechung geht davon aus, dass beim Überholen/Vorbeifahren an Radfahrern ein seitlicher Mindestabstand von 1,5m eingehalten werden muss. Dies wird demnächst im Gesetz so verankert und bedeutet, dass ich erst überholen darf, wenn dieser Abstand eingehalten werden kann und ich beim Überholen den Gegenverkehr nicht gefährde. Die gefahrene Geschwindigkeit wird in der Stadt dann nicht höher als 20 km/h sein. Da macht es Sinn auch optische Geschwindigkeitsbegrenzungen zu errichten.*	Wird zur Kenntnis genommen. Maßnahmen befinden sich teils in Umsetzung oder wurden bereits umgesetzt. Wird zur Kenntnis genommen. Laut Auskunft der Unteren Straßenverkehrsbehörde ist ein Schwerlastverkehr durch die Innenstadt

	Bürger	**Stellungnahme der Verwaltung**
	Der Schwerlastverkehr in Achern sollte begrenzt werden auf z. Bsp. 7,5 t wie es in unseren Nachbarländern auch der Fall ist. Für die Innenstädte werden oder können nur max. 7,5 Tonner einfahrtsberechtigt sein. (Anmerkung: Im Scheck-In Kreisel steht ein solches Verkehrsschild, aber aus Richtung Sasbach, Sasbachwalden und vom Schwarzwälder Hof her kommend habe ich nichts dergleichen gefunden). *Achern ist für den Schwerlastverkehr nicht geeignet. Der verursacht Staus, gefährdet Radfahrer, zerstört Straßen und Kreisverkehre durch herausreißen von Steinen, verstärkt Emissionen und verursacht Lärm. Ausnahmen wie Müllabfuhr u.a. kann man zulassen.*	aufgrund der baulichen Begebenheiten erschwert bis fast nicht möglich. Bei Hauptverkehrsstraßen kann nur unter engen Voraussetzungen Geschwindigkeitsbeschränkungen angeordnet werden. Gemäß § 45 Abs. 9 StVO sind Verkehrszeichen nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Beschränkungen des fließenden Verkehrs bedürfen darüber hinaus einen Nachweis einer Gefahrenlage aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse (§ 45 Absatz 9 StVO).
	***Kreisverkehre**:* *Diese werden von vier bis fünf Straßen, die sehr stark befahren sind, angefahren und stoßen bereits jetzt an ihre Grenzen, weil die Verkehrsführung in Achern nicht durchdacht ist. So herrscht bereits heute an diesen Stellen Chaos und bald droht der Infarkt. Hier sehe ich wenig Spielraum, da baulich bereits vorgegeben.* *Im gesamten Innenstadtbereich ab Kreisel bis Kreisel sowie auf den Straßen rechts und links davon sollte max. Tempo 30 ausgewiesen werden. Unterstützt durch sogenannte optische Geschwindigkeitsbegrenzer.*	Wird zur Kenntnis genommen.

	Bürger	**Stellungnahme der Verwaltung**
	Das können z. Bsp. bauliche Fahrbahnteiler, kleine Verkehrsinseln ev. mit Verschwenkungen im Fahrbahnbereich, unterschiedlicher Asphalt mit minimaler Erhöhung analog Bühl/Innenstadt oder das wiederholte Aufzeichnen von Tempo 30 auf der Fahrbahn sein. Außerdem sollten zusätzlich Tempo-Messungen durch die Polizei oder durch die örtlichen Behörden durchgeführt werden. Auch Hinweise durch Verkehrsschilder Anwohnerbereich/Lärmschutz u.a. max. Geschw. 30 Km/h. *Außerdem sollte der Ausbau von elektrischen Ladestationen (PKW und andere E.-Fahrzeuge) vorangetrieben werden, um E.-Fahrzeuge*	Wird zur Kenntnis genommen. Mehrere Maßnahmen bzgl. dem Ausbau von E-Ladestationen wurden bereits umgesetzt oder befinden sich in der Umsetzung.
	Parken in der Stadt und auf ausgewiesenen Parkflächen: *Es sollten keine weiteren Parkplätze ausgewiesen werden.* *Für das Parken in der Innenstadt (auch entlang der Hauptstraße) sollten Parkgebühren erhoben werden, damit auch Dauerparker die Parkplätze nicht übermäßig nutzen, und Andere auch mal in der Innenstadt parken können.* *Die Überwachung des Parkens sollte auch auf die Nebenstraßen und auf alle Parkplätze im und um den Stadtbereich durch den städtischen Ordnungsdienst ausgedehnt werden, und bei Behinderung auch abgeschleppt werden (analog Stadt Baden-Baden).*	Wird zur Kenntnis genommen. Die Gebührenpflicht für Parkplätze in der Innenstadt wurde z.T. bereits umgesetzt.
	Hinweis zur Beruhigung der Innenstadt	

	Bürger	Stellungnahme der Verwaltung
	Ausweisung einer Fußgängerzone Eine Fußgängerzone ist sicherlich eine schöne Sache für den Kernbereich der Stadt. Das bedeutet aber, dass der Verkehr ausgelagert werden muss, nämlich in die Nebenstraßen und Querverbindungen. Dadurch werden die Anwohner stärker belästigt und es wird zu noch mehr Staubildung kommen, weil Einmündungen, Kreuzungen und Kreisverkehre, die jetzt schon an ihre Grenzen stoßen, noch mehr belastet werden. **Hinweis zur Einbahnregelung** **Keine intelligente Lösung!** Auch hier sehe ich eine ungleichmäßige Verkehrsaus/-belastung. Durch ein- und ausparkende Fahrzeuge sowie parkplatzsuchende Verkehrsteilnehmer und Anlieferer würden gerade in der Hauptstraße, Rosenstraße, Straße am Stadtgarten Staus entstehen, die sich bis in die Innenstadt ausweiten könnten. Auch hier würden die Verkehrsteilnehmer in den Parallelstraßen und Querstraßen nach Ausweichmöglichkeiten suchen und die Anwohner durch übermäßigen Verkehr noch stärker belästigt.	Wird zur Kenntnis genommen. Wird zur Kenntnis genommen.
	Fazit: **Da einem Gesamtkonzept im Bereich der Verkehrsführung und der Verkehrslenkung sowie der Vernachlässigung der**	Wird zur Kenntnis genommen.

	Bürger	Stellungnahme der Verwaltung
	Gesamtverkehrsbetrachtung mit den zunehmenden Umwelt- und Lärmbelastungen für die Bewohner, der starken Bebauung der freigewordenen Flächen in der Vergangenheit in Achern zu wenig Beachtung geschenkt wurde, erachte ich unter vernünftiger Betragung der Situation auch im Hinblick der entstehenden neuen fünf Großbauflächen die von mir in kursiver Schreibweise dargestellten Möglichkeiten als eine der wenigen Alternativen.	
4	**Bürger 4** Schreiben vom 27.11.2025	
	im Rahmen der öffentlichen Bekanntmachung zur Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Stadt Achern (zur Stufe 4) möchte ich als Anwohner in der Illenauer Straße folgende Punkte, Sorgen und Forderungen einbringen:	
	1. Einzugsbereich & Bedeutung der Illenauer Straße • Die **Illenauer Straße** ist nicht nur eine Wohnstraße, sondern durch ihre Lage auch ein wichtiger Teil des Stadtteilnetzes. Aus meiner Sicht gleichzusetzen mit der Renchtalstraße in Mösbach bzw. Kirchstraße in Achern. Sie ist Durchgangsstraße aus / in Richtung Mösbach / Oberkirch (L88), Kappelrodeck /den Gemeinden im Achertal (L87),	Wird zur Kenntnis genommen. Es handelt sich bei der Illenauer Straße um die Kreisstraße 5308. Kreisstraßen stellen die Verbindung zw. den Gemeinden innerhalb eines Landkreises oder zwischen Landkreisen her. Sie haben somit eine regionale Funktion und dienen dem überörtlichen Verkehr.

	Bürger	Stellungnahme der Verwaltung
	Sasbach /Bühl (Sasbacher Str. /B3), Unzhurst (Rosenstr. - Kirchstr. / L87a) und in deren Industriegebiete. • Aufgrund der örtlichen Infrastruktur (Sammelbecken der Verkehre aus angrenzenden Wohngebieten, öffentlichen Einrichtungen der Stadt und des Kreises in der Illenau) und dem Durchgangsverkehr ist sie stark belastet. • Der Straßenverkehr nimmt ständig zu, der Verkehr wird immer dichter und damit gerade für Kinder unübersichtlicher und gefährlicher. Deshalb wurde ein wesentlicher Abschnitt der Straße in den Schulwegeplan der Stadt Achern Ortsteil Oberachern aufgenommen. • Die Bedeutung der Illenauer Straße wird in Online-Stadtplänen mit ihrer Darstellung unterstrichen.	
	2. Verkehrsaufkommen & Lärmquellen • Eine **aktuelle Verkehrszählung** für die Illenauer Straße ist dringend notwendig: Wie viele Fahrzeuge /Radfahrer pro Tag nutzen diesen Abschnitt? Wie ist die Verteilung zwischen Ziel- und Quellverkehr (z. B. Anwohner, Durchgangsverkehr, angrenzende Wohngebiete)? • Insbesondere an Wochenenden (Samstag, Sonntag, Feiertage) ist die Illenauer Straße durch Freizeitverkehre mit PKW und Motorräder stärker frequentiert.	Wird zur Kenntnis genommen. Bei Vorliegen der erforderlichen Verkehrsbelastung kann die Kreisstraße 5308 (Illenauer Straße) im Rahmen der nächsten Kartierungsphase 2027 für die Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Stadt Achern berücksichtigt werden.

	Bürger	Stellungnahme der Verwaltung
	• Mitverantwortlich für das Verkehrsaufkommen sind Schwachpunkte im Straßennetz der Stadt, z.B. der Bereich Scheck-In-Kreisel-Achern mit Rückstau der Fahrzeuge auf der L87, insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten. • **Lärmbelastung:** Vor allem abends und in den frühen Morgenstunden sind **Motorengeräusche und schnelle Durchfahrten deutlich wahrnehmbar**. Die daraus resultierende Lärmbelastung wirkt sich negativ auf die Lebensqualität der Anwohner aus und führt regelmäßig zu Störungen der Nachtruhe**. Teile des Verkehrslärms** beginnen an Werktagen ab ca. 4.30 Uhr und enden gegen 22.30 Uhr. Ursache hierfür sind Schichtbetriebe mit ihren unterschiedlichen Arbeitszeiten in umliegenden Gemeinden und Städte. • **Fehlende abschreckende Wirkung bisheriger Maßnahmen:** Nach meiner Beobachtung sind bisherige Kontrollen (letztere am 27.05.2025) entweder sehr selten oder nicht ausreichend, um eine nachhaltige Verbesserung des Fahrverhaltens zu erzielen. Viele Verkehrsteilnehmer scheinen nicht mit Kontrollen zu rechnen und fahren entsprechend rücksichtslos. • Durch die **überhöhten Geschwindigkeiten** entsteht jedoch ein permanentes Gefahrenpotenzial, bei dem selbst kleine Unachtsamkeiten zu schweren Unfällen führen könnten.	

	Bürger	Stellungnahme der Verwaltung
	• Kritische Situationen zeigen sich vor allem zu den Hauptverkehrszeiten, also insbesondere morgens, mittags und in den frühen Abendstunden, wenn viele Berufspendler unterwegs sind. In diesen Zeiträumen ist das Überqueren der Straße für Fußgänger, insbesondere für Schüler, häufig nur schwer oder unter erheblichem Risiko möglich. Das **Ausfahren aus Einfahrten von Grundstücken** wird dadurch erschwert, weil herannahende Fahrzeuge oft wesentlich schneller sind als es der erlaubten Geschwindigkeit entspricht. Hinzu kommt, dass auf der Illenauer Straße immer wieder Fahrzeuge mit überhöhter Geschwindigkeit unterwegs sind, die offenbar als Durchgangsstraße genutzt wird, ohne Rücksicht auf die Wohnsituation und die dort lebenden Menschen. • Es bestehen **Gefahrenpunkte im Straßenverlauf** (z. B. Engstellen, schmale Fußwege, Quwerungshilfen deren Bedeutung von Autolenkern wie Fußgänger teilweise falsch ausgelegt werden, Bushaltestellen im direkten Fahrbahnverlauf), die durch hohen Fahrzeugverkehr verschärft werden. • An **der Einmündung Austraße, mit einem Fußgängerüberweg in unmittelbarer Nähe** und einer Straßenverengung, ist es besonders wichtig, dass Autofahrer ihre Aufmerksamkeit auf alle Verkehrsteilnehmer richten. Was aber	

	Bürger	Stellungnahme der Verwaltung
	eine Reduzierung der Geschwindigkeit von 50 km/h voraussetzt, um jederzeit bremsen zu können. • Die **Fußgängerwege** sind teilweise zu schmal, was zu Konflikten zwischen Verkehrsteilnehmenden führt (insbesondere Kinder auf dem Schulweg, ältere Menschen, Personen mit Kinderwagen, Kinder mit Fahrräder). An einer Engstelle kann ein „ausgestreckter Arm“ zu einer Fahrzeugberührung führen. • **Im Zusammenhang der „Rahmenplanung Illenauwiesen“ 2018 wurde bereits von einer Auslastung der Straße von 8000 Kfz /24h gesprochen.**	Wird zur Kenntnis genommen.
	3. Geschwindigkeitsbegrenzung • Im Rahmen des LAP sollten **für die Illenauer Straße verbindliche Geschwindigkeitsbeschränkungen** geprüft werden (z. B. Tempo 30 oder 40), nicht nur freiwillige Regelungen. Zumal eine diesbezügliche Beschilderung für diese Straße fehlt. • Bekannt ist, dass Geschwindigkeitsreduzierungen in den Stadtteilen Fautenbach, Önsbach und Mösbach (40 km/h) bestehen und über eine weitere Reduzierung nachgedacht wird.	Wird zur Kenntnis genommen. Bei Vorliegen der erforderlichen Verkehrsbelastung kann die Kreisstraße 5308 (Illenauer Straße) im Rahmen der nächsten Kartierungsphase 2027 für die Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Stadt Achern berücksichtigt werden.

	Bürger	Stellungnahme der Verwaltung
	• Eine Regelung könnte sowohl die Lärmbelastung reduzieren als auch das Unfallrisiko senken, insbesondere im Hinblick auf Fußgänger und Schulwegnutzung.	
	4. Lkw-Verkehr & Einschränkungen • Ein generelles oder zeitlich begrenztes Verbot von Lkw-Fahrten auf der Illenauer Straße sollte erwogen werden, um Lärm und Erschütterungen zu reduzieren.	
	5. Einrichtungen & öffentliche Infrastruktur • Das Verkehrsaufkommen wird durch Einrichtungen in der Illenau zusätzlich verstärkt: Mitverantwortlich der „Illenau Campus“ (Wohnanlagen, Arztpraxen, Hotel, Markthalle, Therapieeinrichtung), Kindergärten, Pflegeeinrichtungen, die Verwaltungseinrichtungen der Stadt / Kreis, Veranstaltungen im Kulturforum sowie Sitz gemeinnützige Organisationen auf dem Gelände der Illenau. Kindergärten und Pflegeeinrichtungen etc. müssen im LAP gesondert berücksichtigt werden. • Auch **Haltepunkte von Linienbussen** sollten im LAP eingehend betrachtet werden: Wo befinden sie sich, wie ist die Nutzung, welche Lärmimpulse ergeben sich daraus? • Der Schulweg über die Illenauer Straße sollte im LAP im Rahmen der **Schulwegplanung** besonders berücksichtigt werden, z. B. durch Tempo-reduzierungen bei den Querungsmöglichkeiten.	

	Bürger	Stellungnahme der Verwaltung
	6. Monitoring & Messungen • Eine **aktuelle Lärm- und Verkehrsmonitoring -Strategie** für die Illenauer Straße wäre angesagt: Regelmäßige Lärmpegelmessungen, Verkehrszählungen, Auswertung von Fahrzeugarten und -zeiten.	
	7. Beteiligung der Anwohner • Bereits im April 2022, Juli 2024, Oktober 2025 wurde bei Sitzungen des Ortsrat Oberachern bzw. bei Stadtratssitzungen auf die Lärmbelastung /Geschwindigkeits-begrenzungen der Illenauer Straße hingewiesen. In persönlichen Gesprächen mit dem ehemaligen wie jetzigen Oberbürgermeister wurde das Anliegen der Bürger mündlich vorgetragen. Die Stadt sollte den Hinweisen der Bürger gegenüber aufgeschlossen sein, damit die Perspektive der Anwohner, insbesondere betroffener Kinder, Eltern, Senioren, in Maßnahmen einfließen können. • Bei der Fortschreibung des LAP sollte die Vision einer **verkehrsberuhigten Wohnstraße mit Lebensqualität** für die Illenauer Straße klarer definiert werden. Rechtsgrundlagen zum Lärmschutzplan hin oder her: Bürger in Wohngebieten werden grundsätzlich vom Verkehrslärm durch Einrichtung von „Zone 30 km/h“ geschützt. Die Illenauer Straße war von jeher eine Wohnstraße. Über die Jahre kam es zu einer weiteren Verdichtung der Wohnbebauung unmittelbar an	Wird zur Kenntnis genommen. Es handelt sich bei der Illenauer Straße um die Kreisstraße 5308. Kreisstraßen stellen die Verbindung zw. den Gemeinden innerhalb eines Landkreises oder zwischen Landkreisen her. Sie haben somit eine regionale Funktion und dienen dem überörtlichen Verkehr. Daher müssen bestimmte Rahmenbedingungen für die Ausweisung eines verkehrsberuhigten Bereiches erfüllt werden, wie z.B. ein niveaugleicher Ausbau der Straßen.

	Bürger	Stellungnahme der Verwaltung
	der Straße. Die fehlenden durchgehenden Erschließungsstraßen durch die angrenzenden Wohngebiete / Einrichtungen der Stadt bedeuten, dass alle Verkehrsbewegungen über die Illenauer Straße abgewickelt werden müssen, was zu erhöhter Verkehrs- und Lärmbelastung führt.	
	8. Zusammenfassung der Forderungen 1. Eine **aktuelle Verkehrszählung** inklusive Ziel-/Quellverkehr.	Bei Vorliegen der erforderlichen Verkehrsbelastung kann die Kreisstraße 5308 im Rahmen der nächsten Kartierungsphase 2027 für die Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Stadt Achern berücksichtigt werden.
	2. Verpflichtende **Geschwindigkeitsbegrenzung** für die Illenauer Straße (z. B. Tempo 30, 40).	Bei Hauptverkehrsstraßen kann nur unter engen Voraussetzungen Geschwindigkeitsbeschränkungen angeordnet werden. Gemäß § 45 Abs. 9 StVO sind Verkehrszeichen nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Beschränkungen des fließenden Verkehrs bedürfen darüber hinaus einen Nachweis einer Gefahrenlage aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse (§ 45 Absatz 9 StVO).
	3. **Verkehrsberuhigende Gestaltungsmaßnahmen** (Markierungen, Querungen, Fußwege).	Bei vorliegenden der erforderlichen Verkehrsbelastung und der Betroffenheiten können mögliche Maßnahmen im Rahmen der nächsten Fortschreibung des Lärmaktionsplans berücksichtigt werden.

	Bürger	**Stellungnahme der Verwaltung**
	4. Einschränkungen für **Lkw-Verkehr** (Verbot oder zeitliche Beschränkung).	Aufgrund der Bedeutung und Funktion als Kreisstraße wird eine Einschränkung für Lkw-Verkehr als schwer umsetzbar angesehen.
	5. Berücksichtigung aller **soziale Einrichtungen** (Kitas, Pflege, Bus) im Lärmaktionsplan.	Wird zur Kenntnis genommen.
	6. Regelmäßiges **Monitoring von Lärm und Verkehr** mit öffentlich zugänglichen Ergebnissen.	Wird zur Kenntnis genommen.
	7. Einbindung der **Bewohner** in den Planungsprozess.	Wird zur Kenntnis genommen.