DRUCKSACHE G-25/053

B E S C H L U S S V O R L A G E

Dezernat / Amt	Verantwortlich	Tel.Nr.	Datum
V/Garten- und Tiefbauamt	Herr Uekermann	4600	05.03.2025

Betreff:

Lärmaktionsplan Freiburg i. Br.:
Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit an der Erarbeitung des Lärmaktionsplan-Entwurfs und Beschluss des Entwurfs zur Offenlage

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Öff.	N.Ö.	Empfehlung	Beschluss
1. MOBI	12.03.2025		X	X	
2. BaUStA	19.03.2025		X	X	
3. UKA	03.04.2025	X		X	
4. HFA	28.04.2025	X		X	
5. GR	06.05.2025	X			X

Anhörung Ortschaftsrat (§ 70 Abs. 1 GemO): ja, durchgeführt in
- Hochdorf am 24.03.2025
- Ebnet am 25.03.2025
- Kappel am 25.03.2025
- Tiengen am 25.03.2025
- Waltershofen am 25.03.2025
- Opfingen am 07.04.2025
- Lehen am 09.04.2025
- Munzingen am 09.04.2025

Abstimmung mit städtischen Gesellschaften: ja, abgestimmt mit der Freiburger Verkehrs AG (VAG)

Finanzielle Auswirkungen: nein

Auswirkungen auf den Klima- und Artenschutz: nein

Beschlussantrag:

1. **Der Gemeinderat nimmt die Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit an der Erarbeitung des Lärmaktionsplan-Entwurfs gemäß Ziffer 2 der Drucksache G-25/053 sowie Anhang 1 der Anlage 2 zur Drucksache G-25/053 (Entwurf Lärmaktionsplan) zur Kenntnis.**

2. **Der Gemeinderat billigt den Entwurf zur Fortschreibung des Lärmaktionsplans Freiburg i. Br. gemäß der Anlage 2 zur Drucksache G-25/053 als Grundlage für die förmliche Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung und beauftragt die Verwaltung, diese durchzuführen.**

Anlagen:
1. Abwägungsergebnisse und im Lärmaktionsplan-Entwurf enthaltene verkehrsrechtliche Lärmminderungsmaßnahmen zu den Belastungsachsen (Straßenabschnitte, Straßenzüge) mit Straßenverkehrslärm
2. Lärmaktionsplan der Stadt Freiburg im Breisgau („4. Runde“) – Entwurf
(nur Stadträt*innen)

1. Ausgangslage

Aufgrund der EU-Umgebungslärmrichtlinie (ULR) vom 25.06.2002, deren Umsetzung im Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) und der vom Land Baden-Württemberg festgelegten Zuständigkeiten für die Erstellung von Lärmaktionsplänen, ist die Stadt Freiburg i. Br. verpflichtet, als „Ballungsraum“ im Sinne der ULR einen Lärmaktionsplan (LAP) zu erarbeiten und alle fünf Jahre fortzuschreiben.

Mit der Drucksache G-23/060 hatte die Verwaltung die Ergebnisse der Lärmkartierung 2022, die der Fortschreibung des LAP zu Grunde liegt, vorgelegt und das vorgesehene Verfahren zur Mitwirkung der Öffentlichkeit an der Erarbeitung der LAP-Fortschreibung dargestellt. Auf der Grundlage dieser Drucksache hat der Gemeinderat als „Auslösewerte“ für die Lärmaktionsplanung eine Lärmbelastung von LDEN = 65 dB(A) und LNight = 55 dB(A) festgelegt. Für Belastungsachsen mit einer gemittelten Lärmbelastung durch Straßenverkehr, Schienenverkehr und bestimmte Gewerbebetriebe von ≥ 65 dB(A) über 24 Stunden (= Lärmindex Day-Evening-Night, LDEN) oder von ≥ 55 dB(A) in der Nacht (22:00 bis 6:00 Uhr, LNight) an den Gebäudefassaden muss der LAP somit Maßnahmen zur Lärmminderung prüfen und ggf. festlegen.

Mit der Ausarbeitung des LAP sowie dem Verfahren zur Mitwirkung der Öffentlichkeit hat das Garten- und Tiefbauamt (GuT) als Ergebnis einer Ausschreibung unter mehreren qualifizierten Büros das Planungsbüro Richter-Richard (PRR) aus Aachen beauftragt.

Mit der vorliegenden Drucksache informiert die Verwaltung über die im Rahmen der Mitwirkung der Öffentlichkeit eingegangenen Anregungen, stellt dar, wie die Anregungen im weiteren Verfahren berücksichtigt werden sollen und legt dem Gemeinderat den Entwurf des LAP als Grundlage für die formelle Offenlage und Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TÖB) zur Beschlussfassung vor.

2. Mitwirkung der Öffentlichkeit an der Erarbeitung des Lärmaktionsplanentwurfs – Verfahren und Ergebnisse

Die Mitwirkung der Öffentlichkeit an der Erarbeitung des LAP-Entwurfs erfolgte, wie in der Drucksache G-23/060 ausgeführt, auf Grund der positiven Erfahrungen bei der letzten LAP-Fortschreibung im Wesentlichen anhand der Veröffentlichung der Ergebnisse der Lärmkartierung auf den städtischen Internetseiten mit gebäudescharfen Darstellungen zur Lärmbelastung (www.freiburg.de/laermaktionsplan), eines Erklär-Videos zum Verfahren der Lärmaktionsplanung sowie einer interaktiven Internetseite auf der städtischen Beteiligungsplattform „mitmachen.freiburg.de“. Dort konnten vom 27.11.2023 bis 02.01.2024 zu konkreten Örtlichkeiten

Hinweise zur Lärmsituation und Vorschläge zu möglichen Lärmminderungsmaßnahmen eingegeben werden.

Es gingen 58 Einträge auf der „Mitmachen“-Seite zum LAP ein. Ein Teil der Hinweise und Anregungen bezieht sich auf Lärmquellen oder Problemlagen, die nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung sind (Gaststätten, Freizeitlärm in Parkanlagen, Gartengeräte, Verkehrsüberwachung usw.). Diese Hinweise können im LAP nicht bearbeitet werden, werden aber, sofern sinnvoll und hinreichend konkret, verwaltungsintern oder an zuständige externe Stellen weitergegeben. Viele Anregungen beziehen sich auf Örtlichkeiten, an denen die Auslösewerte der Lärmaktionsplanung (65 dB(A) tagsüber, 55 dB(A) nachts) nicht überschritten sind. In diesen Fällen wird dennoch geprüft, ob eine Rechtsgrundlage für Lärmminderungsmaßnahmen vorliegt, was jedoch in der Regel nicht der Fall ist. Einige Anregungen zielen in grundsätzlicher Weise auf die Verkehrspolitik und -planung, dass sie sich weit außerhalb des inhaltlichen Rahmens der Lärmaktionsplanung bewegen und deshalb nicht im LAP aufgegriffen werden können. Es verbleiben schließlich 13 Vorschläge, die im LAP bearbeitet werden.

Die für den LAP relevanten Hinweise und Anregungen beziehen sich größtenteils auf den Straßenverkehrslärm, einige auch auf den Schienenverkehrslärm der Stadtbahnen.

Sämtliche Anregungen sind im Anhang I des LAP-Entwurfs (s. Anlage 2) tabellarisch zusammengestellt. In der Spalte „Abwägung“ ist zu jeder Anregung ausgeführt, wie mit der Anregung im LAP umgegangen werden soll.

3. Wesentliche Inhalte des Lärmaktionsplanentwurfs

Der Aufbau des LAP richtet sich nach Vorgaben der Anlage V der EU-Umgebungslärmrichtlinie (daher auch die teilweise recht bürokratischen Überschriften). Nach einer Beschreibung der räumlichen und rechtlichen Rahmenbedingungen (Kap. 1 bis 4) werden zunächst die Ergebnisse der Lärmkartierung 2022 zusammengefasst und daraus Belastungsachsen im Straßen- und im Schienenverkehr abgeleitet, also die Straßen und Streckenabschnitte im Stadtbahnnetz identifiziert, an denen die Auslösewerte für die Lärmaktionsplanung überschritten sind (Kap. 5). Nach einer gemäß vorgegebenem Rechenverfahren vorgenommenen Abschätzung der Anzahl der Personen, die von hohen Lärmbelastungen betroffen sind (Kap. 6) und einem Überblick über bisherige Aktivitäten zur Lärmminderung (Kap. 7 und 8) geht es dann im Kapitel 9 um die Prüfung und Festlegung von Lärmminderungsmaßnahmen.

3.1 Straßenverkehrslärm: Prüfung und Festlegung von Lärmminderungsmaßnahmen

Bei der Festlegung von Lärmminderungsmaßnahmen im LAP ist grundsätzlich zu beachten, dass sich die Zulässigkeit von Maßnahmen sowie ggf. eine Verpflichtung zur Umsetzung von Lärmminderungsmaßnahmen nicht nach der (europäischen) Umgebungslärmrichtlinie richten, sondern nach einer ganzen Reihe unterschiedlicher Regelungen im nationalen Recht. So gibt es rechtlich festgelegte Rahmenbedingungen für mögliche Lärmsanierungsmaßnahmen an bestehenden Straßen des Bundes (z. B. Förderung von Schallschutzfenstern) oder ein auf viele

Jahre angelegtes Programm für die Lärmsanierung an Schienenstrecken des Bundes. Für Verkehrsbeschränkungen, z. B. Geschwindigkeitsbeschränkungen, aus Lärmschutzgründen wiederum gelten die entsprechenden Regelungen der Straßenverkehrsordnung und zugehöriger Verwaltungsvorschriften, Richtlinien und Erlasse. All diese Instrumente und Verfahren werden durch den LAP nicht außer Kraft gesetzt. Der LAP dient hier u. a. dazu zu prüfen, für welche Maßnahmen jeweils die zu erfüllenden Voraussetzungen gegeben sind.

Kostenvorbehalt

Viele theoretisch denkbare Lärmminderungsmaßnahmen sind kosten- und je nach Abstimmungsaufwand auch sehr personalintensiv, insbesondere bauliche Maßnahmen wie Lärmschutzwände oder die Erneuerung von Fahrbahnoberflächen, aber auch die Förderung des Einbaus von Lärmschutzfenstern. Maßnahmen im LAP stehen grundsätzlich unter dem Vorbehalt, dass sie für die ausführende Stelle (i. d. R. den Baulastträger) wirtschaftlich angemessen umsetzbar sein müssen.

Bauliche Schallschutzmaßnahmen, Schallschutzwände

Zu möglichen Lärmminderungsmaßnahmen, die in der Mitwirkung der Öffentlichkeit auch gefordert wurden, gehört die Errichtung von Schallschutzwänden, was bei einigen anbaufreien Straßen ohne Erschließungsfunktion für anliegende Bebauung zumindest theoretisch eine denkbare Option sein kann. Auch hier gilt, dass der LAP den jeweiligen Straßenbaulastträger (Bund / Autobahn GmbH für die BAB A 5, Regierungspräsidium für Abschnitte der B 3 und der B 31 / B 31a) nicht zu entsprechenden Maßnahmen verpflichten kann. Bei einigen anbaufreien Straßen, z. B. der Westrandstraße, ist die Stadt selbst Baulastträger, müsste also selbst mögliche bauliche Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände) finanzieren – ggf. mit Zuschüssen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz. Da die Umsetzung solcher baulichen Maßnahmen eine freiwillige Leistung der Stadt wäre (es besteht keine rechtliche Verpflichtung und kein entsprechender Anspruch der Lärmbetroffenen), hat die Verwaltung die Errichtung von Lärmschutzwänden nicht in die Maßnahmen des LAP aufgenommen. Geprüft wird an den betreffenden Straßenabschnitten, ob eine Lärmminderung durch verkehrsrechtliche Maßnahmen erzielt werden kann und ob hierfür die rechtlichen Voraussetzungen vorliegen.

Verkehrsrechtliche Lärmminderungsmaßnahmen

Verkehrsrechtliche Maßnahmen, insbesondere Geschwindigkeitsbeschränkungen, sind i. d. R. die kostengünstigsten und vor allem auch die am schnellsten umsetzbaren Lärmminderungsmaßnahmen. Zwar erfordern auch sie eine sorgfältige Einzelfallprüfung und ggf. begleitende Maßnahmen wie die Anpassung der Koordinierung von Lichtsignalanlagen, aber verglichen mit dem Planungs- und Realisierungsaufwand baulicher Maßnahmen sind der planerische Vorlauf und vor allem auch die Umsetzungskosten vergleichsweise gering.

Lange Zeit orientierten sich die Handlungsspielräume zu möglichen Geschwindigkeitsbeschränkungen an den „Lärmschutzrichtlinien-StV“ von 1990 bzw. deren Fortschreibung von 2007, wonach Geschwindigkeitsbeschränkungen nur dann als zulässig galten, wenn die Immissionspegel an den Fassaden mehr als 70 dB(A) am Tag und/oder 60 dB(A) in der Nacht betragen. Zudem war für entsprechende Anordnungen die Zustimmung der höheren Straßenverkehrsbehörde beim Regie-

rungspräsidium erforderlich. Auf Grund der seither weiterentwickelten Rechtsprechung – vor allem infolge neuerer Erkenntnisse über die gesundheitlichen Auswirkungen hoher Lärmbelastungen – hat sich der Abwägungs- und Handlungsspielraum für Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen deutlich erweitert. Das Land Baden-Württemberg hat im „Kooperationserlass Lärmaktionsplanung“, der die Zusammenarbeit der Landesbehörden mit den für die Lärmaktionspläne verantwortlichen Kommunen regelt, neben anderen Themen auch den rechtlichen Rahmen für verkehrsrechtliche Beschränkungen aus Gründen des Lärmschutzes zusammengefasst.

Knapp zusammengefasst, sind für verkehrsrechtliche Maßnahmen zur Lärmminderung folgende Aussagen des Kooperationserlasses für Freiburg wichtig:

- Bei einer Lärmbelastung ab 59 dB(A) tags bzw. 49 dB(A) nachts (dies entspricht den Immissionsgrenzwerten, die beim Neubau oder der wesentlichen Veränderung von Verkehrsanlagen an Wohngebäuden im Umfeld einzuhalten sind) haben Betroffene regelmäßig Anspruch darauf, dass verkehrsbeschränkende Maßnahmen geprüft und ermessensfehlerfrei entschieden werden.

- Bei der Ermessensausübung zu straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen ist in Bereichen, die dem Wohnen dienen, zu beachten, dass nach der Lärmwirkungsforschung Werte ab 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts im gesundheitskritischen Bereich liegen.

- Bestehen deutliche Betroffenheiten mit Lärmpegeln über den genannten Werten (≥ 65 dB(A) tags bzw. ≥ 55 dB(A) nachts), verdichtet sich das Ermessen zur Pflicht zum Einschreiten.

- Bei einer Überschreitung dieser Werte um 2 dB(A), also bei Immissionspegeln ≥ 67 dB(A) tags bzw. 57 dB(A) nachts, reduziert sich das Ermessen hin zur grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung von Maßnahmen auf den betroffenen Straßenabschnitten.

- 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.

Vereinfacht ausgedrückt: Bei Lärmbelastungen im „gesundheitskritischen Bereich“ ab 65 / 55 dB(A) kommen verkehrsbeschränkende Maßnahmen verstärkt in Betracht, ab 67 / 57 dB(A) ist die Anordnung verkehrsbeschränkender Maßnahmen die Regel, sofern nicht unerwünschte Begleiterscheinungen (z. B. Verkehrsverlagerungen zu Lasten anderer Betroffener) dagegen sprechen (Ermessen verdichtet sich zur Pflicht zum Einschreiten). Ab 70 / 60 dB(A) besteht so gut wie kein Ermessensspielraum mehr.

Dennoch gibt es keinen Automatismus anhand dieser Lärmpegel, denn auch Auswirkungen auf Verkehrsfunktionen, Fahrzeitverlängerungen, Fahrzeiten im ÖPNV, unerwünschte Verlagerungen von Verkehren und die zu erwartende Akzeptanz bei den Verkehrsteilnehmenden (auf Grund von Verkehrsfunktion, straßenräumlicher Situation usw.) sind in die Abwägung einzubeziehen. Die für die Maßnahmen maßgeblichen Aspekte sind immer vom Einzelfall abhängig.

Darüber hinaus ist für Freiburg relevant:

- Im LAP können Geschwindigkeitsbeschränkungen, wenn sie einzelfallbezogen ermessensfehlerfrei im LAP abgewogen werden, verbindlich festgesetzt werden. Sie binden dann auch die Verkehrsbehörde, diese Beschränkungen verkehrsrechtlich anzuordnen, obwohl die Verkehrsbehörde ansonsten in ihren Anordnungen (außer bei wenigen, thematisch klar definierten Ausnahmen) an Gemeinderatsentscheidungen nicht gebunden ist.

- Die Geschwindigkeitsbeschränkungen bedürfen gemäß Kooperationserlass des Landes nicht mehr der Zustimmung durch die höhere Straßenverkehrsbehörde.

Im Entwurf des LAP wird zu insgesamt 28 „Belastungsachsen“, an denen eine größere Zahl von Gebäuden mit mehr als 65 dB(A) tagsüber bzw. 55 dB(A) nachts durch Straßenverkehrslärm belastet sind, untersucht, ob eine Geschwindigkeitsbeschränkung ein geeignetes Mittel zur Lärmminderung darstellt und ob die rechtlichen Voraussetzungen für die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung vorliegen. Für einen Teil dieser Straßen beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit bislang ganztägig 50 km/h, bei einigen Belastungsachsen besteht bereits eine Tempo-30-Beschränkung in den Nachtstunden. Daneben gibt es einzelne Straßen, an denen bislang Geschwindigkeitsbeschränkungen wegen Einrichtungen wie Kindergärten, Kindertagesstätten oder Schulen (also unabhängig von Lärmschutzgründen) angeordnet sind – jeweils zeitlich beschränkt auf deren Betriebszeiten (z. B. Mo. - Fr., 7:00 bis 18:00 Uhr). Soweit an solchen Straßen nachts die Voraussetzungen für Tempo-30-Beschränkungen aus Lärmschutzgründen vorliegen, konnten die unterschiedlich begründeten zeitlich beschränkten Regelungen für tags und nachts in einer einheitlichen und durchgängigen Geschwindigkeitsbeschränkung ohne zeitliche Beschränkung zusammengeführt werden.

Von Tempo 30 abweichende Geschwindigkeitsbeschränkungen werden im LAP-Entwurf für die B 31 a westlich der Kronenbrücke, für die Isfahanallee und für die Paduaallee geprüft.

Die Ergebnisse der Einzelfallprüfungen und -abwägungen zu verkehrsrechtlichen Lärmminderungsmaßnahmen an den Belastungsachsen mit Straßenverkehrslärm und die daraus resultierenden Maßnahmen des Lärmaktionsplans sind in der Anlage 1 zur vorliegenden Drucksache G-25/053 aufgelistet.

In den Abwägungen der Anlage 1 noch nicht berücksichtigt ist die Tatsache, dass sich durch die Geschwindigkeitsbeschränkungen wie in der Eschholzstraße die Anfahrt für Feuerwehrleute der Freiwilligen Feuerwehren zu ihren Feuerwehrhäusern oder für ehrenamtliche Helfer*innen im Katastrophenschutz im Durchschnitt verlängern. In der Regel werden diese Anfahrten aufgrund der Dringlichkeit mit Privat-Kfz durchgeführt, die – anders als die Einsatzfahrzeuge mit Sondersignal

beim eigentlichen Einsatz – von den Geschwindigkeitsbeschränkungen nicht grundsätzlich ausgenommen sind. Dies muss dem gesetzlichen Anspruch gegenübergestellt werden, die Anwohner*innen der betroffenen Straßenabschnitte vor Gesundheitsbeeinträchtigungen durch Lärm im gesundheitskritischen oder unmittelbar gesundheitsgefährdenden Bereich zu schützen.

Je nach Anfahrroute, Tageszeit oder benutztem Verkehrsmittel der Feuerwehrleute sind die zu erwartenden Fahrzeitverlängerungen sehr unterschiedlich. In vielen Fällen betreffen die Maßnahmen des LAP nur kurze Straßenabschnitte oder neu hinzukommend nur die Tagesstunden (ergänzend zu bestehenden nächtlichen Geschwindigkeitsbeschränkungen), die aber gerade rd. 60 % des Einsatzaufkommens ausmachen.

Gerade im Umfeld der Freiwilligen Feuerwehr an der Hauptfeuerwache gibt es mit der Eschholzstraße einen längeren Streckenabschnitt, der künftig auch tagsüber auf 30 km/h beschränkt werden soll und damit sämtliche Einsätze der der dort befindlichen ehrenamtlichen Einheiten betrifft. Allerdings liegen die Lärmpegel an der weitaus überwiegenden Zahl der Wohngebäude entlang der Eschholzstraße mit 70 bis 72 dB(A) in einer Größenordnung, in der die Stadt Freiburg nach der Rechtsprechung und dem Kooperationserlass verpflichtet ist, Lärmminderungsmaßnahmen umzusetzen.

Die durch den Lärmaktionsplan hinzukommenden Fahrzeitverlängerungen werden im Zusammenhang mit dem Perspektivenplan Gefahrenabwehr (Drucksache G-25/047) bewertet und berücksichtigt werden müssen.

Mit der im Oktober 2024 in Kraft getretenen StVO-Novelle 2024 gibt es – unabhängig von Lärmschutzgründen – einige neue Kategorien sensibler Nutzungen, in deren Umfeld die Geschwindigkeit aus Verkehrssicherheitsgründen auf 30 km/h beschränkt werden soll. Dies sind u. a. Spielplätze, Zebrastreifen und hochfrequentierte Schulwege. Ergänzend zu den im Entwurf des Lärmaktionsplans vorgesehenen Geschwindigkeitsbeschränkungen wird die Verkehrsbehörde prüfen, ob für weitere Straßen oder Straßenabschnitte Geschwindigkeitsbeschränkungen im Umfeld sensibler Nutzungen angeordnet werden sollen.

<u>Lärmbelastung und mögliche Lärmminderung im Umfeld der Bundesautobahn A 5</u>

Auch im Umfeld der Autobahn A 5 liegen in Teilen von Hochdorf und Benzhausen die Immissionspegel an Wohngebäuden im gesundheitskritischen Bereich ab 65 dB(A) am Tag bzw. 55 dB(A) in der Nacht, in den Nachtstunden an vielen Gebäuden knapp unter 60 dB(A) und in einigen Fällen auch darüber. Auch hier sind deshalb Lärmminderungsmaßnahmen zu prüfen und ggf. im LAP festzusetzen. Anders als bei den Straßenabschnitten, für die die Stadt Freiburg selbst Baulastträger und/oder zuständige Straßenverkehrsbehörde ist, kann die Stadt Freiburg Lärmminderungsmaßnahmen an der Autobahn nicht eigenständig ohne Anhörung der Autobahn GmbH festsetzen. Die Verwaltung wird im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zum LAP-Entwurf auf die Autobahn GmbH zugehen mit dem Ziel, zeitnah umsetzbare Lärmminderungsmaßnahmen abzustimmen und verbindlich in den LAP aufzunehmen.

3.2 Schienenverkehrslärm

Beim Schienenverkehrslärm liegt die Zuständigkeit für die Lärmaktionsplanung an Bahnstrecken mit mehr als 30.000 Zugbewegungen im Jahr beim Eisenbahnbundesamt. In Freiburg fallen hierunter die Rheintalbahn (Hauptstrecke) und die Güterbahn.

Für die Lärmaktionsplanung entlang den Nebenstrecken des Eisenbahnnetzes (in Freiburg: Breisacher Bahn und Höllentalbahn) und entlang den Stadtbahnstrecken ist die Stadt Freiburg zuständig.

Da die Breisacher Bahn und die Höllentalbahn in den Jahren 2018 und 2019 ausgebaut wurden und hierbei auch Schallschutz entsprechend den Anforderungen der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (Einhaltung der Vorsorgewerte) umgesetzt wurde, ergibt sich aus der Lärmkartierung kein Handlungsbedarf bezüglich Lärmminderung entlang von Breisacher Bahn und Höllentalbahn.

Im Stadtbahnnetz gibt es eine Reihe von Streckenabschnitten, an denen die Auslösewerte der Lärmaktionsplanung von LDEN ≥65 dB(A) oder LNight ≥ 55 dB(A) überschritten sind. Bei den meisten dieser Streckenabschnitte liegen nur geringfügige Überschreitungen der Auslösewerte vor. Hohe Belastungen mit Mittelungspegeln von LDEN ≥ 70 dB(A) bzw. LNight ≥ 60 dB(A) gibt es nur in der Bertoldstraße, Salzstraße/Oberlinden, Greiffenegg- und Schlossbergring sowie in der Schwarzwaldstraße westlich der Talstraße / Haltestelle Brauerei Ganter, weil hier eine große Zahl von Stadtbahnen mit geringem Abstand zu den Gebäuden und i. d. R. auf einem „harten“ Fahrweg (kein Rasengleis) verkehrt.

Die Freiburger Verkehrs AG (VAG) hat in einer ausführlichen, im LAP-Entwurf wiedergegebenen Stellungnahme dargestellt, welche Maßnahmen zur Lärmminderung sie

- bei der Herstellung und Unterhaltung der Fahrwege,
- durch die Ausstattung der Fahrzeuge sowie
- durch betriebliche Vorkehrungen

umsetzt, um die Lärmbelastung durch den Stadtbahnverkehr zu minimieren: Rasengleiskörper, kunststoffummantelte Schienen in Abschnitten mit festem Fahrweg, Kurvenschmieranlagen an allen Wendeschleifen und einigen engen Kurven, Schienenkopfkonditionierung und Spurkranzschmierung an den Fahrzeugen, Schallisolierungsmaßnahmen am Fahrzeugboden, Schallabsorber, geräuscharme Bremsen, Radkorrekturmaßnahmen, Schienenpflegemaßnahmen, Geschwindigkeitsbeschränkungen, stetige Erhöhung des Anteils geräuscharmer Fahrzeuge. Dieser Einsatz der VAG gilt nach Einschätzungen in der Fachpresse als vorbildlich.

Auf den Streckenabschnitten mit Lärmimmissionen von über 70 bzw. 60 dB(A), insbesondere in der Altstadt, bestehen auf Grund der räumlichen Situation (sehr geringe Abstände zwischen Gleisbereich und Bebauung, i. d. R. keine Möglichkeit zur Anlage eines Rasengleises) sowie bestehender Geschwindigkeitsbeschränkungen (Fußgängerzone) kaum Möglichkeiten zur weiteren Lärmreduzierung. Der LAP enthält hierzu deshalb auch keine Maßnahmen über die intensiven Anstrengungen der Freiburger Verkehrs AG hinaus.

Perspektivisch wird das schrittweise Ersetzen älterer Fahrzeuge durch neuere, deutlich leisere Bahnen mittel- bis langfristig zu einer Verringerung der Lärmbelastung auch in solchen Streckenabschnitten mit heute sehr hohen Schienenverkehrslärmwerten führen.

3.3 Gewerbelärm

Da die Lärmkartierung keine Überschreitungen der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung feststellt und Lärmthemen ohnehin in den Genehmigungsverfahren für entsprechende Anlagen intensiv und abschließend behandelt werden, enthält der LAP-Entwurf keine Maßnahmenvorschläge zur Reduzierung von Gewerbelärm.

4. Weiteres Vorgehen und Ausblick

Nach Beratung und Beschlussfassung der Drucksache und des LAP-Entwurfs in den gemeinderätlichen Gremien und Behandlung in den Ortschaftsräten wird der LAP-Entwurf auf den städtischen Internetseiten veröffentlicht und Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben. Parallel hierzu erhalten auch die Träger öffentlicher Belange den LAP-Entwurf zur Information und ggf. Stellungnahme.
Die eingehenden Anregungen werden wie in einem Bebauungsplanverfahren aufbereitet und, soweit fachlich sinnvoll, in den LAP eingearbeitet und dem Gemeinderat zusammen mit der abschließenden Fassung des LAP zur Beschlussfassung vorgelegt. Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt anschließend sukzessive entsprechend den zur Verfügung stehenden finanziellen und personellen Ressourcen.

Ansprechpartner ist Herr Schmitt-Nagel, Garten- und Tiefbauamt, Tel.: 0761/201-4680.

- Bürgermeisteramt -