

Lärmaktionsplan Offenburg 2009
Zusammenfassung gemäß Anhang VI der EU-Umgebungslärmrichtlinie
2002/49/EG

Berichtsnummer

IBK_08010_ber_dok02_091214_zus_dok01_091214

Berichtsdatum:

14.12.2009

Auftraggeber |

Stadt Offenburg, Fachbereich Tiefbau und Verkehr
Wilhelmstraße 12
77654 Offenburg

Auftragnehmer |

IBK Ingenieur- und Beratungsbüro Dipl.-Ing. Guido Kohnen
Herrenstraße 7
67251 Freinsheim

Bearbeitung |

Projektleitung

Stadt Offenburg, Fachbereich Tiefbau und Verkehr

- Dipl.-Ing. Amrei Bär

Projektbearbeitung Verkehrsplanung

Stadt Offenburg, Fachbereich Tiefbau und Verkehr

- Dipl.-Ing. Amrei Bär

Projektbearbeitung Stadtplanung

Stadt Offenburg, Fachbereich Tiefbau und Verkehr

- Dipl.-Ing. Ilse Schaumburg

Gesamtredaktion, Beratung, Koordination, Projektbearbeitung IBK Ingenieur- und
Beratungsbüro Dipl.-Ing. Guido Kohnen

- Dipl.-Ing. Beratender Ingenieur und Stadtplaner Guido Kohnen
- Dipl.-Ing. Stadtplanerin Annette Leuckel

Inhalt

1	Allgemeines	3
1.1	Beschreibung des Untersuchungsraums.....	3
1.2	Beschreibung der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken	3
1.3	Für die Aktionsplanung zuständige Behörde	3
1.4	Link zum Lärmaktionsplan Offenburg 2009	3
1.5	Rechtlicher Hintergrund	4
1.6	Geltende Grenzwerte	4
2	Bewertung der Ist-Situation	5
2.1	Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten	5
2.2	Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind	7
2.3	Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen.....	8
3	Analysen zur Belastungssituation in den Aktionsbereichen der 1., 2. und 3. Priorität.....	10
4	Maßnahmenplanung	10
4.1	Auswertung der für die Stadt Offenburg relevanten vorhandenen Strategien, Planungen und Maßnahmen zur Lärminderung auf überörtlicher und örtlicher Ebene	10
4.2	Auswertung der bereits bestehenden Maßnahmen und Planungen zur Lärminderung auf der Ebene der Aktionsbereiche in der Stadt Offenburg	12
4.3	Erarbeitung von künftigen und geplanten Maßnahmen und Planungen zur Lärminderung für die jeweiligen Aktionsbereiche des Lärmaktionsplans 2009	13
4.4	Schutz ruhiger Gebiete.....	20
4.5	Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen.....	20
4.6	Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen	20
5	Formelle und finanzielle Informationen	21
5.1	Datum der Aufstellung des Aktionsplans.....	21
5.2	Datum des Beschlusses des Aktionsplans.....	21
5.3	Mitwirkung der Öffentlichkeit	21
5.4	Anhörungsstermine	21
5.5	Beteiligung der Träger öffentlicher Blange und Behörden	21
5.6	Meldung über die Ergebnisse zum Lärmaktionsplan Offenburg 2009	22
5.7	Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans	22
5.8	Weitere finanzielle Informationen.....	22
5.9	Prüfung Notwendigkeit Strategische Umweltprüfung	22

1 Allgemeines

1.1 Beschreibung des Untersuchungsraums

Offenburg liegt in Baden-Württemberg im Rheingraben an der Mündung des Kinzigtals, zwischen Karlsruhe und Freiburg im Breisgau. Offenburg hat ca. 58.000 Einwohner und übernimmt neben Freiburg im Breisgau die Funktion eines Oberzentrums in der Region Südlicher Oberrhein. Das Stadtgebiet Offenburg erstreckt sich über 78,38 km² und umfasst die Kernstadt, einschließlich der Bereiche Hilbolsweier, Uffhofen, Albersbösch, sowie die 11 weiteren Stadtteile Bohlsbach, Bühl, Elgersweier, Fessenbach, Greisheim, Rammersweier, Waltersweier, Weier, Windschläge, Zell-Weierbach, Zunsweier. Verkehrstechnisch verfügt Offenburg über eine Anbindung an die Autobahn A 5 Frankfurt - Basel und einen ICE-Bahnhof am Knotenpunkt der Nord-Süd verlaufenden Rheintalstrecke mit Bahnlinien, die nach Westen (Straßburg) und nach Osten (Region Stuttgart, Bodenseeraum, Singen) weiterführen. Der internationale Flughafen Straßburg liegt in ca. 20 km Entfernung.

1.2 Beschreibung der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken

Als Hauptlärmquellen sind innerhalb des Stadtgebiets von Offenburg vor allem die Haupteisenbahnstrecken und die Hauptverkehrsstraßen zu berücksichtigen. Zu den Haupteisenbahnstrecken zählen in erster Linie die Rheintalbahn sowie die Schwarzwaldbahn. Die maßgeblichen Straßenverkehrslärmquellen stellen die Autobahn A 5 die B 33, die B 33a und wesentliche Abschnitte der Bundesstraßen B 3 sowie der Landesstraßen L 98 und L 99 dar. Darüber hinaus sind weitere Kreisstraßen und innerstädtische Straßen für die anstehende Lärmaktionsplanung relevant.

Die Stadt Offenburg hat mit flächendeckenden Lärmkarten für die gesamte Gemarkung gemäß § 47c BImSchG für die Lärmarten Straßen- und Schienenverkehr eine umfassende und einheitliche Datengrundlage für die Lärminderungsplanung erstellt.

Die Kartierung des Schienenverkehrs umfasst neben den Haupteisenbahnstrecken der 1. und 2. Kartierungsstufe auch die weiteren Eisenbahnstrecken (Rheintalbahn, Schwarzwaldbahn).

Für den Straßenverkehrslärm wurden neben den Hauptverkehrsstraßen der 1. und 2. Stufe zusätzlich alle weiteren Hauptstraßen im Gemarkungsgebiet Offenburg berücksichtigt. Die maßgeblichen Straßenabschnitte stellen die BAB A 5, B 33, B 33a, wesentliche Abschnitte der B 3 sowie die Landesstraßen L 98 und L 99 dar.

1.3 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde

Stadt Offenburg,
Fachbereich 6 Tiefbau und Verkehr
Wilhelmstraße 12
77652 Offenburg
<http://www.offenburg.de>

Ansprechpartnerin: Frau Amrei Bär
Tel./Fax: 0781 - 82 - 2526 / -7524
E-Mail: amrei.baer@offenburg.de

1.4 Link zum Lärmaktionsplan Offenburg 2009

Link zur Homepage der Stadt Offenburg:
www.offenburg.de >Verkehr>Projekte>Lärmaktionsplan

1.5 Rechtlicher Hintergrund

Zur Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG (Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25.06.2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, ABl. EU Nr. 189, S. 12.) sind gemäß §§ 47a-f Bundes-Immissionsschutzgesetz (Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge - BImSchG, zuletzt geändert durch Art. 1 G v. 15.7.2009 I 1804) Lärmaktionspläne aufzustellen, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden.

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG ist mit den §§ 47a bis f des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) sowie mit Erlass der Verordnung über die Lärmkartierung - 34. BImSchV in deutsches Recht umgesetzt worden. Gemäß § 47d BImSchG stellen die nach § 47e Abs. 1 BImSchG zuständigen Kommunen auf der Grundlage der gemäß § 47c BImSchG ausgearbeiteten Lärmkarten bis zum 18.07.2008 Lärmaktionspläne auf, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden. Die Festlegung von Maßnahmen in den Plänen ist in das Ermessen der zuständigen Kommune gestellt, sollte aber auch unter Berücksichtigung der Belastung durch mehrere Lärmquellen insbesondere auf die Prioritäten eingehen, die sich gegebenenfalls aus der Überschreitung relevanter Grenzwerte oder auf Grund anderer Kriterien ergeben, und insbesondere für die wichtigsten Bereiche gelten, wie sie in den Lärmkarten ausgewiesen werden.

Gemäß § 47d Abs. 2 BImSchG haben die Lärmaktionspläne den Mindestanforderungen des Anhangs V der Richtlinie 2002/49/EG zu entsprechen und die nach Anhang VI der Richtlinie 2002/49/EG an die Kommission zu übermittelnden Daten zu enthalten. Ziel dieser Pläne soll es auch sein, ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen. Gemäß § 47d Abs. 3 BImSchG wird die Öffentlichkeit zu den Vorschlägen der Lärmaktionspläne gehört. Sie erhält rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit, an der Ausarbeitung und Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Die Ergebnisse der Mitwirkung sind zu berücksichtigen.

1.6 Geltende Grenzwerte

Die nationalen Grenz- und Richtwerte können für die Bewertung der Lärmsituation zur Orientierung herangezogen werden. Sie beruhen jedoch auf anderen Ermittlungsverfahren als die in den strategischen Lärmkarten angegebenen Lärmindizes LDEN und LNight. Sie sind nicht direkt vergleichbar. Im Einzelfall sind daher zur Prüfung, ob Immissionsgrenz- oder -richtwerte überschritten sind, separate Berechnungen unter Anwendung der nationalen Berechnungsverfahren für den jeweiligen Immissionsort notwendig.

Die geltenden nationalen Grenzwerte sind in der nachfolgenden Tabelle zusammengefasst.

Nutzung	Lärmvorsorge bei Neubau und wesentlicher Änderung		Lärmsanierung an bestehenden Verkehrswegen		Nutzungsbeschränkungen und baulicher Schallschutz	Genehmigung		Städtebau	
	Immissionsgrenzwert für Straße, Schiene		Sanierungsgrenzwerte für Straße, Schiene		Flugverkehr, bestehende zivile Flugplätze	Immissionsrichtwerte, Anlagen nach BImSchG		Orientierungsrichtwerte für Verkehr, Industrie, Gewerbe, Freizeit	
	Beurteilungspegel		Beurteilungspegel		Äquivalente Dauerschallpegel L_{Aeq} und Maximalpegel L_{Amax}	Beurteilungspegel		Beurteilungspegel	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht		Tag	Nacht	Tag	Nacht
	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]		[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]
Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen	57	47	70	60	Tag-Schutzzone 1: 65 Tag-Schutzzone 2: 60 jeweils L_{Aeq} Nacht-Schutzzone: 55 L_{Aeq} und 6-mal 57 L_{Amax}	45	35	-	-
Reine Wohngebiete (WR)	59	49	70	60		50	35	50	40/35
Allgemeine Wohngebiete (WA)	59	49	70	60		55	40	55	45/40
Mischgebiete (MI)	64	54	72	62		60	45	60	50/45
Kerngebiete (MK)	64	54	72	62		60	45	65	55/50
Gewerbegebiete (GE)	69	59	75	65		65	50	65	55/50
Quellen	Verkehrslärmschutzverordnung, 16.BImSchV 1990		VLärmSchR 97 und RL Sanierung an Schienenwegen		Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm vom 31.10.2007	6. Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum BImSchG (TA Lärm) vom 26.08.1998		DIN 18005-1 Beiblatt 1, Schallschutz im Städtebau Ausgabe 1987-05	

Hinweise: - Die Angaben zu den einzelnen nutzungsabhängigen Einstufungen der Regelwerke sind nicht vollständig abgebildet
- Die Lärmindizes der nationalen Berechnungsvorschriften unterscheiden sich von den Indizes der EU-Umgebungslärmrichtlinie
- Zweite Angabe der städtebaulichen Orientierungswerte für die Nacht gilt für Industrie-, Gewerbe- und Freizeitlärm
- Alle Angaben mit Stand vom 11.06.2008

Tabelle 1: Lärmgrenz-, Lärmricht- und Orientierungswerte nach den geltenden nationalen Regelwerken

2 Bewertung der Ist-Situation

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Für die Stadt Offenburg liegen Ergebnisse aus folgenden unterschiedlichen Lärmkartierungen vor:

- Lärmkartierung der Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg (LUBW),
- Lärmkartierung des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA),
- Lärmkartierung der Stadt Offenburg.

Die Berechnung des Umgebungslärms aller drei Lärmkartierungen erfolgt nach bundes einheitlichen Berechnungsverfahren. In den Karten wird die Lärmsituation getrennt nach den Lärmarten Straßenverkehr und Schienenverkehr mit jeweils zwei verschiedenen Lärmindizes dargestellt. Der Lärmindex LDEN (Tag-Abend-Nacht-Lärmindex) ist ein Maß für die ganztägige Lärmbelastung (24 Stunden). Der Lärmindex LNight (Nachtlärm-Index) beschreibt den Mittelungspegel Nacht (22.00 – 06.00 Uhr).

Im Folgenden werden zunächst die Daten aus der Kartierung der Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg (LUBW) zu den Hauptverkehrsstraßen sowie des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) zu den Haupteisenbahnstrecken wiedergegeben. Bestandteil dieser Kartierung sind Daten über die Anzahl der lärm-belasteten Menschen, die belasteten Flächen und Wohnungen zu den Hauptverkehrsstraßen und den Haupteisenbahnstrecken. Diese Daten sind maßgeblich für die Aufstellung eines Lärmaktionsplans 1. Stufe, die als Basis die Lärmkartierung der 1. Stufe für die Hauptverkehrslärmquellen hat.

Darüber hinaus wurde im Auftrag der Stadt Offenburg zusätzlich eine im Detail schärfere und umfassendere Lärmkartierung erstellt, die im Weiteren für die Ausarbeitung der Maßnahmenplanung herangezogen wurde.

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Einwohner (Kartierung LUBW):

LDEN		LNight	
Pegelbereich [dB]	Belastete Einwohner Straßenlärm	Pegelbereich [dB]	Belastete Einwohner Straßenlärm
über 55 bis 60	2.506	über 50 bis 55	1.284
über 60 bis 65	800	über 55 bis 60	391
über 65 bis 70	313	über 60 bis 65	178
über 70 bis 75	154	über 65 bis 70	12
über 75	4	über 70	0
Summe	3.777	Summe	1.865
Summe über 70	158	Summe über 60	190

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Fläche und Wohnungen (Kartierung LUBW):

LDEN dB(A)	Fläche in km ²	Wohnungen
55 – 65 dB(A) LDEN	15,4	1.578
65 – 75 dB(A) LDEN	4,9	223
über 75 dB(A) LDEN	1,4	2
Summe	21,7	1.803

Geschätzte Zahl der von Lärm an Haupteisenbahnstrecken belasteten Einwohner (Kartierung EBA):

LDEN		LNight	
Pegelbereich [dB]	Belastete Einwohner Schienenlärm	Pegelbereich [dB]	Belastete Einwohner Schienenlärm
über 55 bis 60	7.150	über 50 bis 55	5.890
über 60 bis 65	2.910	über 55 bis 60	2.310
über 65 bis 70	920	über 60 bis 65	770
über 70 bis 75	450	über 65 bis 70	410
über 75	450	über 70	410
Summe	11.880	Summe	9.790
Summe über 70	900	Summe über 60	1.590

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptseisenbahnstrecken belasteten Fläche und Wohnungen (Kartierung EBA):

LDEN dB(A)	Fläche in km²	Wohnungen
55 - 65 dB(A) LDEN	13,0	5.401
65 - 75 dB(A) LDEN	3,1	839
über 75 dB(A) LDEN	1,2	218
Summe	17,3	6.458

2.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind

Für die Lärmaktionsplanung der Stadt Offenburg 2009 werden als Auslösewerte Lärmindizes in Höhe von 70 dB(A) LDEN bzw. 60 dB(A) LNight entsprechend der Empfehlung des Umweltministeriums Baden-Württemberg angewandt. Lärmbelastungen für schutzbedürftige Nutzungen oberhalb dieses Wertepaares lösen eine Berücksichtigung für die weitergehende Maßnahmenplanung aus. Durch die räumliche Abgrenzung anhand dieser Auslösewerte wurden in einem weiteren Arbeitsschritt die Aktionsbereiche lokal abgegrenzt.

Der Gemeinderat der Stadt Offenburg ist mit einem entsprechenden Gemeinderatsbeschluss den Empfehlungen des Umweltministeriums Baden-Württemberg gefolgt und legt der Lärmaktionsplanung diese Auslösewerte zugrunde. Einer Überschreitung dieser Werte soll durch das Instrument der Lärmaktionsplanung entgegengewirkt werden. Ein gesetzlicher Anspruch der belasteten Einwohner auf Lärminderung aus der strategischen Lärmkartierung heraus entsteht nicht.

Die Auswertung der Lärmkarten der LUBW und des EBA zeigt deutlich, dass im Bereich Offenburg der Schienenverkehrslärm das Hauptproblem darstellt. Hierbei wurde das Hauptaugenmerk auf die von Lärm belasteten Menschen gelegt, die Lärm oberhalb der Auslösewerte ausgesetzt sind.

Deshalb besteht die Hauptforderung des Lärmaktionsplans darin, dass kurzfristig aktiver und passiver Lärmschutz durch die Bahn durchgeführt wird; und zwar im Bereich von der nördlichen Gemarkungsgrenze bis zum Bahnhof nach den Vorgaben der Lärmvorsorge (Umsetzung der Maßnahmen aus dem Planfeststellungsabschnitt 6.0) und im Bereich vom Bahnhof bis zur südlichen Gemarkungsgrenze nach den Vorgaben der Lärmsanierung.

In Bezug auf den geplanten Ausbau/Neubau der Rheintalbahn (3./4. Gleis) bringt der Güterzugtunnel die größte Entlastung. Deshalb nimmt die Forderung nach einem Güterzugtunnel den höchsten Stellenwert ein.

2.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

Aktionsbereiche definieren sich über die Überschreitung der Auslösewerte. Für die Analyse der Schutzwürdigkeit der Gebiete werden der Lärmpegel (Höhe der Belastung), die Zahl der Belasteten und die Art der Nutzung der Gebiete herangezogen. Die Identifikation der Aktionsbereiche wird getrennt für die beiden betrachteten Verkehrslärmquellen Schienen und Straße vorgenommen. Letztlich kann nur aufgrund der Umstände des Einzelfalls vor Ort eine Bewertung der Lärmsituation inklusive der zugehörigen Begründung durchgeführt werden.

Für die Stadt Offenburg sind anhand der definierten Auslösewerte insgesamt 28 Aktionsbereiche identifiziert worden (s. nachfolgende Abbildung 1 Übersicht Aktionsbereiche). Für die weitere Bearbeitung im Rahmen des Lärmaktionsplans wurde es erforderlich, eine Priorisierung der Aktionsbereiche vorzunehmen. Damit wird das Ziel verfolgt, die Aktionsbereiche mit der höchsten Lärmbetroffenheit vordringlich zu bearbeiten.

Es wird in die folgenden drei Prioritätsstufen differenziert:

- 1. Priorität: Bereiche mit Schienen- oder Straßenverkehrslärm $LN_{Night} \geq 65 \text{ dB(A)}$ und Bereiche mit Schienenverkehrslärm im PfA 6.0, für die die passiven Lärmschutzmaßnahmen noch nicht umgesetzt sind; betroffene Aktionsbereiche Nr. 3, 5, 16, 18, 19, 24, 30, 31 und 32
- 2. Priorität: Hauptverkehrsstraßen der 1. Kartierungsstufe mit $LDEN \geq 70 \text{ dB(A)}$ oder $LN_{Night} \geq 60 \text{ dB(A)}$; betroffene Aktionsbereiche Nr. 1, 10, 13, 21, 22, 25, 28 und 29
- 3. Priorität: Straßenabschnitte mit $LDEN \geq 70 \text{ dB(A)}$ oder $LN_{Night} \geq 60 \text{ dB(A)}$; betroffene Aktionsbereiche Nr. 2, 6, 8, 9, 12, 14, 15, 17, 20, 23 und 26

Abbildung 1: Übersicht Aktionsbereiche

3 Analysen zur Belastungssituation in den Aktionsbereichen der 1., 2. und 3. Priorität

Um für die Aktionsbereiche im nächsten Arbeitsschritt die Ableitung von Lärmaktionsmaßnahmen vorzubereiten, werden Steckbriefe zur Analyse der Belastungssituation, jeweils für die Aktionsbereiche Geräuschart Schiene und für die Geräuschart Straße erarbeitet. Die Analyse der Belastungssituation in den Aktionsbereichen in den Steckbriefen erfolgt querschnittsorientiert und umfasst Angaben zu Lärmbetroffenheiten, städtebauliche, verkehrliche und schalltechnische Aspekte. Diese Vorgehensweise entspricht dem Ansatz der integrierten Lärmaktionsplanung. Sie ermöglicht Wechselwirkungen zwischen den verschiedenen Themenfeldern der Stadtentwicklungs-, Umwelt-, Bauleit-, Verkehrs- und Erschließungsplanung frühzeitig zu berücksichtigen, Synergien zu anderen Planungen zu nutzen und Konflikte zu erkennen. Darüber hinaus werden gegenseitige Abhängigkeiten zwischen den verschiedenen Handlungsfeldern transparent. Ergänzend werden die bereits umgesetzten Maßnahmen zur Lärminderung in den Aktionsbereichen aufgeführt. Die Analyseergebnisse sind im Weiteren die Basis zur Entwicklung geeigneter Schallschutzmaßnahmen für die unterschiedlichen Aktionsbereiche.

4 Maßnahmenplanung

Der Lärmaktionsplan Offenburg 2009 unterscheidet bei der Generierung von Maßnahmen drei Handlungsebenen.

- Auswertung der für die Stadt Offenburg relevanten vorhandenen Strategien, Planungen und Maßnahmen zur Lärminderung auf überörtlicher und örtlicher Ebene,
- Auswertung der bereits bestehenden Maßnahmen und Planungen zur Lärminderung auf der Ebene der Aktionsbereiche in der Stadt Offenburg,
- Erarbeitung von künftigen und geplanten Maßnahmen und Planungen zur Lärminderung für die jeweiligen Aktionsbereiche des Lärmaktionsplans 2009.

4.1 Auswertung der für die Stadt Offenburg relevanten vorhandenen Strategien, Planungen und Maßnahmen zur Lärminderung auf überörtlicher und örtlicher Ebene

Übergeordnet werden die Vorgaben aus den räumlich der Stadt Offenburg zugeordneten Planungen und Programmen hinsichtlich ihrer Aussagen zu lärmrelevanten Inhalten, Grundsätzen und Zielen ausgewertet. Hierzu gehören:

- Aktionsplan Güterverkehrslogistik, 2007 European Commission Directorate General for Energy and Transport
- Grünbuch der Europäischen Kommission über die künftige Lärmschutzpolitik, 1996 Europäischen Kommission
- Raumordnungsbericht 2005, 2005 Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)
- der Bundesverkehrswegeplanung, BVWP 2003 und Ergänzung, 2003 Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)

- Masterplan Güterverkehr und Logistik, 2008 Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) im Auftrag der Bundesregierung
- das Nationale Verkehrslärmschutzpaket, 2007 Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)
- das Lärmsanierungsprogramm an Bundesschienenwegen, 2005 Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen (BMVBW)
- die Nationale Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung, 2002 Bundesregierung
- Perspektiven für Deutschland, Unsere Strategie für eine nachhaltige Entwicklung, 2002/ 2004 Rat für nachhaltige Entwicklung im Auftrag der Bundesregierung
- Entwurf Fortschrittsbericht 2008 zur nationalen Nachhaltigkeitsstrategie, 2008 Bundesregierung
- Entwurf Landesentwicklungsplan 2002, Baden - Württemberg, 2002 Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg
- Landesentwicklungsbericht Baden - Württemberg 2005, 2005 Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg
- Umweltplan Baden - Württemberg, 2007 Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg
- Regionalplan Südlicher Oberrhein, 1995 Regionalverband Südlicher Oberrhein
- Generalverkehrsplan Baden - Württemberg, 1995 Innenministerium Baden-Württemberg
- Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2006, Landratsamt Ortenaukreis

Auf lokaler Ebene werden folgende Planwerke mit Relevanz für die Lärmaktionsplanung der Stadt Offenburg gesichtet:

- Flächennutzungsplan - FNP, Stand Entwurf 2009, Verwaltungsgemeinschaft Offenburg
- Integriertes Verkehrskonzept, 1996 und 2009 Stadt Offenburg
- Routenempfehlung für Schwerverkehr, 2003 Stadt Offenburg
- Fahrradförderprogramme I – IV, Stadt Offenburg, 1981-2009
- Planfeststellungsverfahren Zentrale Verkehrsprojekte Schiene, DB ProjektBau GmbH im Auftrag der DB Netz AG
- Planfeststellungsbeschluss Planfeststellungsabschnitt 6.0, 1989
- Planfeststellungsverfahren Planfeststellungsabschnitt 7.1, 2008
- Antrag Lärmsanierung, 2008 der Stadt Offenburg für den Bereich vom Hauptbahnhof bis zur südlichen Gemarkungsgrenze
- Planfeststellungsverfahren Zentrale Verkehrsprojekte Straße, Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg
- Planfeststellungsverfahren Ausbau B 33, 2007 im Bereich Gengenbach bis Offenburg
- Planfeststellung BAB A5, Ausbau auf 6 Fahrstreifen, 2004
- Umgehung Ortenberg, 2004

4.2 Auswertung der bereits bestehenden Maßnahmen und Planungen zur Lärminderung auf der Ebene der Aktionsbereiche in der Stadt Offenburg

▪ Straßenverkehr

Die Auswertung der bereits bestehenden Maßnahmen und Planungen zur Lärminderung auf der Ebene der Aktionsbereiche ergab, dass in den zurückliegenden Jahren zur Verringerung der Lärmeinwirkung auf Wohngebiete bereits diverse aktive Lärmschutzanlagen errichtet sowie zwei Förderprogramme für passive Lärmschutzmaßnahmen zum Straßenverkehrslärm aufgelegt wurden. Darüber hinaus schaffte die Umsetzung diverser Verkehrsprojekte eine Entlastung vom motorisierten Individualverkehr.

Im Bereich des ÖPNV tragen Maßnahmen wie die Busbeschleunigung an Signalanlagen, das Konzept des Schlüsselbusverkehrs mit möglichst hohem Taktverkehr, die Inbetriebnahme des neuen ZOB Zentralen Busbahnhofs zur Attraktivierung des ÖPNV bei.

Neben dem ÖPNV hat das Fahrrad in Offenburg traditionell einen sehr hohen Stellenwert. Der Modal Split, der den Anteil eines bestimmten Verkehrsmittels vom Gesamtverkehr angibt, liegt in Offenburg für das Fahrrad bei 25 %. Diese hohe Prozentzahl hängt primär damit zusammen, dass die Stadt Offenburg das Fahrrad fahren intensiv fördert und die topografischen Verhältnisse geeignet sind. Beim aktuellen Fahrradförderprogramm IV verlagert sich die Priorität auf die Unterhaltung der Radwege. Ebenso soll die Popularität und die Sicherheit des Radfahrens durch gezielte Maßnahmen erhöht werden. Durch das systematische 'Abarbeiten' der Fahrradförderprogramme hat sich das Radwegenetz in Offenburg bis heute auf über 130 km Radwege und ins Radwegenetz integrierte Wirtschaftswege erweitert.

Zusammenfassend kann man für die Stadt Offenburg anführen, dass in den diversen sowohl übergeordneten als auch kommunalen Planungen und Strategien der Stadt Offenburg sind bereits zahlreiche verkehrliche Maßnahmen und Ziele aufgeführt, die sich bei Umsetzung gesamtstädtisch betrachtet positiv auf die Lärmsituation auswirken, auch wenn sie ggf. punktuell zu Verschlechterung oder Erhalt des Status quo führen. Da die Stadt Offenburg bereits in dem Integrierten Verkehrskonzept aus dem Jahr 1996 einen Schwerpunkt auf die Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes und somit dem stadtverträglichen Verkehr gelegt hat, wurden bereits zahlreiche Maßnahmen und Planungen umgesetzt, die nicht nur dem ursprünglichen verkehrs- und umweltpolitischen Ziel der Reduzierung des CO₂ Ausstoßes nachkommen, sondern auch eine positive Auswirkung auf die Lärmsituation der Stadt Offenburg haben. Die Stadt Offenburg hat das Thema Umweltlärm in ihren gesamtstädtischen Planungen bereits fest verankert und verfolgt hierbei einen integrativen Ansatz.

▪ **Schienenverkehr**

Der Planfeststellungsabschnitt 6.0 'Offenburg-Nord' ist Teilabschnitt der NBS/ABS Karlsruhe – Basel. Die Inbetriebnahme der 2-gleisigen Erweiterung der Rheintalbahn zu einer 4-gleisigen Strecke erfolgte nach mehrjähriger Bauzeit im Jahr 2001. Im Zuge der Erweiterung der Rheintalbahn wurden auch aktive Schallschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden entlang der NBS/ABS realisiert. Die Realisierung der 4-gleisigen Strecke 2001 erfolgte in Teilbereichen anders als zuvor geplant und planfestgestellt. Das gleiche gilt für den Betrieb der Strecke. Dies hat Auswirkungen auf den Anspruch auf Lärmschutz, der sich dementsprechend auch geändert hat. Bis heute wurden die Änderungen in Bezug auf den Schallschutz noch nicht planfestgestellt. Zudem wurden noch keinerlei Maßnahmen des passiven Schallschutzes umgesetzt.

Der Planfeststellungsabschnitt 7.1 'Offenburg-Süd – Hohberg' erstreckt sich über ca. 8,75 km (km 145,482 bis km 154,200). Als aktueller Verfahrensschrift im Planfeststellungsverfahren fand im Juni und Juli 2008 die Offenlage der Planunterlagen statt.

Zur Verbesserung der Umfeldverträglichkeit wurde zu den verschiedenen Planungsstadien eine Vielzahl möglicher Ausbauvarianten geprüft. Ein Teil der Varianten wurden von der Vorhabensträgerin DB Netz AG/ DB ProjektBau GmbH entwickelt und ein nicht unbeträchtlicher Teil wurde im Auftrag und auf Kosten der Stadt Offenburg erarbeitet.

Im Zuge des Planfeststellungsverfahrens wird ein umfassendes Schallschutzkonzept festgestellt werden. Die endgültige Festlegung des Schallschutzkonzepts ist jedoch noch nicht erfolgt. Nach Vorstellung der Stadt Offenburg sollte der zentrale Bestandteil des Schallschutzkonzepts die Realisierung eines Güterzugtunnels sein, wie er auch als zentrale Maßnahmen im Lärmaktionsplan 2009 festgeschrieben ist.

4.3 Erarbeitung von künftigen und geplanten Maßnahmen und Planungen zur Lärminderung für die jeweiligen Aktionsbereiche des Lärmaktionsplans 2009

In einem Maßnahmenkatalog werden für jeden einzelnen Aktionsbereich Angaben zur Lärmsituation, dem zuständigen Baulastträger sowie zu den Lärminderungsmaßnahmen tabellarisch zusammengetragen. Hinsichtlich der Maßnahmen wird differenziert zwischen

- bereits umgesetzten Maßnahmen
- noch nicht umgesetzten, aber bereits geplanten bzw. planfestgestellten Maßnahmen
- konzeptionellen Planungen und Maßnahmen, die im Zuge des Lärmaktionsplans Offenburg 2009 beschlossen werden
- weiteren Vorschlägen zu Maßnahmen, die ab 2010 im Rahmen der Fortschreibung des integrierten Verkehrskonzepts der Stadt Offenburg konkretisiert werden sollen

Die Maßnahmenkataloge für alle 28 Aktionsbereiche sind Bestandteil des Lärmaktionsplans. Sie enthalten eine ausführliche Dokumentation zu allen betrachteten Lärmschutzmaßnahmen.

Nachfolgend werden die Maßnahmen tabellarisch zusammengefasst. Die Darstellung beschränkt sich auf die Maßnahmen, die im Rahmen des LAP 2009 beschlossen werden sollen sowie die Nennung zu Maßnahmenvorschlägen, die im Zuge der Fortschreibung des integrierten Verkehrskonzepts näher untersucht werden sollen. Neben den auf die Aktionsbereiche bezogenen Maßnahmen sieht der Lärmaktionsplan folgende Aktionsbereich übergreifende, gesamtstädtische Maßnahmen vor:

- Aufstellung einer neuer Förderrichtlinie im Jahr 2010 für ein Lärmschutzfensterprogramm der Stadt Offenburg
- Anpassung der technischen Straßeneinbauten (Schieberschächte) niveaugleich mit der Bitumendecke
- Prüfung einer Verlängerung des im Bau befindlichen Lärmschutzwall bei Walterweier
- Aufnahme der Lkw-Routenempfehlung in die Navigationsgeräte
- Forderung des Baus des Güterzugtunnels

Aktionsbereich Nr.	konzeptionelle Planungen und Maßnahmen, die im Zuge des Lärmaktionsplans Offenburg 2009 beschlossen werden	Maßnahmenvorschläge, die ab 2010 bei der Fortschreibung des integrierten Verkehrskonzepts konkretisiert werden sollen
Aktionsbereiche 1. Priorität - Schienenverkehrslärm		
Aktionsbereich 30	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ergänzung der Lärmschutzmaßnahmen im PfA 6.0 ▪ Zeitnaher Abschluss des Planfeststellungsänderungsverfahrens und Umsetzung der hieraus folgenden Lärmschutzmaßnahmen ▪ Realisierung Güterzugtunnel ▪ BÜG entlang der Neubaustrecke zum Güterzugtunnel (Zu- und Abfahrt außerhalb des Tunnels) ▪ Entschädigungsregelung wegen Beeinträchtigung der Außenwohnbereiche 	
Aktionsbereich 31	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Realisierung Güterzugtunnel ▪ Für den Fall, dass kein Güterzugtunnel realisiert wird, Überdeckelung / Einhausung Bahngraben ▪ BÜG entlang der Neubaustrecke zum Güterzugtunnel (Zu- und Abfahrt außerhalb des Tunnels) ▪ Durchführung von Maßnahmen der Lärmsanierung ▪ Entschädigungsregelung wegen Beeinträchtigung der Außenwohnbereiche 	
Aktionsbereich 32	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Realisierung Güterzugtunnel ▪ BÜG entlang der Neubaustrecke zum Güterzugtunnel (Zu- und Abfahrt außerhalb des Tunnels) ▪ Durchführung von Maßnahmen der Lärmsanierung ▪ Entschädigungsregelung wegen Beeinträchtigung der Außenwohnbereiche ▪ Weitergehende Absenkung der A3-Trasse 	

Aktionsbereich Nr.	konzeptionelle Planungen und Maßnahmen, die im Zuge des Lärmaktionsplans Offenburg 2009 beschlossen werden	Maßnahmenvorschläge, die ab 2010 bei der Fortschreibung des integrierten Verkehrskonzepts konkretisiert werden sollen
Aktionsbereiche 1. Priorität - Straßenverkehrslärm		
Aktionsbereich 03 Windschlag, entlang B3	<ul style="list-style-type: none"> Keine, da bereits diverse lärmindernde Maßnahmen vorhanden (Lärmschutzwand/-wall teilweise vorhanden Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h, verkehrsabhängige LSA-Schaltung) 	<ul style="list-style-type: none"> Maßnahmen zur Einhaltung der Geschwindigkeit Maßnahmen zur Verstetigung des Verkehrs (z.B. LSA optimieren) aktive Lärmschutzmaßnahme, Verlängerung des bestehenden Lärmschutzwalls durch eine -wand bis kurz vor den Kreuzungsbereich B3/Windschläger Straße
Aktionsbereich 05 Bohlsbach, entlang B3	<ul style="list-style-type: none"> Keine, da bereits diverse lärmindernde Maßnahmen vorhanden (Verkehrs-entlastung durch Bau der verlängerten Moltkestraße um 13%, Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h, Geschwindigkeitsreduktion durch mehrere Querungshilfen, aktiver Schallschutz (Wall) im Zuge des Ausbaus der Rheintalbahn) 	<ul style="list-style-type: none"> Maßnahmen zur Einhaltung der Geschwindigkeit Prüfung von Vorschlägen des Ortsentwicklungskonzeptes im Aktionsbereich (Lärmschutzwall/ Bebauung)
Aktionsbereich 16 B3, Okenstraße von Englerstraße bis Freiburger Platz	<ul style="list-style-type: none"> Keine da bereits diverse lärmindernde Maßnahmen vorhanden (Verkehrs-entlastung durch Bau der verlängerten Moltkestraße und Stadtwaldtrasse – Otto-Hahn-Straße – Englerstraße um 30%, Verkehrsabhängige LSA-Schaltung) und aktiver und passiver Lärmschutz nach den Vorgaben der Lärmvorsorge entsprechend dem Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau der Rheintalbahn Abschnitt 6.0 aus dem Jahr 1989 geplant sind 	<ul style="list-style-type: none"> Maßnahmen zur Einhaltung der Geschwindigkeit weitergehende Maßnahmen zur Verkehrlenkung
Aktionsbereich 18 Rammersweierstraße von Unionbrücke bis Geschwister-Scholl-Sporthalle	<ul style="list-style-type: none"> Realisierung des Güterzugtunnels und kurzfristige Realisierung der Lärmsanierung durch die Bahn. Hinsichtlich der Lärminderungsmaßnahmen Schienenverkehrslärm siehe Ausführungen zu Aktionsbereich 31 	<ul style="list-style-type: none"> Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion durch Reduktion der Fahrstreifenbreite zwischen Carl-Blos-Straße und Hermannstraße im Rahmen der Verlängerung der Südunterführung
Aktionsbereich 19 Wilhelmstraße	<ul style="list-style-type: none"> Realisierung des Güterzugtunnels und kurzfristige Realisierung der Lärmsanierung durch die Bahn. Hinsichtlich der Lärminderungsmaßnahmen Schienenverkehrslärm siehe Ausführungen zu Aktionsbereich 31 	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrsabhängige LSA-Schaltung Zauberflötebrücke
Aktionsbereich 24 L99, Hauptstraße von Freiburger Straße bis Grabenallee	<ul style="list-style-type: none"> Keine da bereits diverse lärmindernde Maßnahmen (vorhanden Umgestaltung vor wenigen Jahren, insbesondere Reduktion der Fahrstreifenanzahl und –breite, Geschwindigkeitsreduktion durch Querungshilfe auf Höhe Badstraße, Verkehrsverlagerung u.a. auf Südring durch Umbau Hauptstraße, Reduktion um ca. 14 %) 	

Aktionsbereich Nr.	konzeptionelle Planungen und Maßnahmen, die im Zuge des Lärmaktionsplans Offenburg 2009 beschlossen werden	Maßnahmenvorschläge, die ab 2010 bei der Fortschreibung des integrierten Verkehrskonzepts konkretisiert werden sollen
Aktionsbereiche 2. Priorität - Straßenverkehrslärm		
Aktionsbereich 01, Griesheim, entlang BAB5	<ul style="list-style-type: none"> Keine, da Schallschutzmaßnahme im Zuge des Planfeststellungsverfahrens BAB 5 vorgesehen, jedoch noch nicht umgesetzt 	
Aktionsbereich 10, Elgersweier, B33 auf der Höhe der Straße Zum großen Deich	<ul style="list-style-type: none"> Keine, da Schallschutzmaßnahme im Zuge des Planfeststellungsverfahrens B33 vorgesehen, jedoch noch nicht umgesetzt 	
Aktionsbereich 13 Zunsweier, B33 auf der Höhe des Anwesens Altwasser	<ul style="list-style-type: none"> Schallschutzmaßnahme im Zuge des Planfeststellungsverfahrens B33 vorgesehen, jedoch noch nicht umgesetzt, aufgrund der gravierenden Grenzwertüberschreitung der Verkehrslärmschutzverordnung (vgl. Planfeststellungsbeschluss) wird erneut zusätzlicher aktiver Lärmschutz, zumindest in Teilbereichen des Grundstücks Altwasser, gefordert. 	
Aktionsbereich 21 L99, Ortenberger Straße	<ul style="list-style-type: none"> Keine, da bereits lärmindernde Maßnahmen vorhanden (Verkehrsabhängige LSA-Schaltung (Pfefferle-Kreuzung), Geschwindigkeitsreduktion durch mehrere Querungshilfen) 	<ul style="list-style-type: none"> Maßnahmen zur Einhaltung der Geschwindigkeit
Aktionsbereich 22 L99, Grabenallee	<ul style="list-style-type: none"> Keine, da bereits lärmindernde Maßnahmen vorhanden (Verkehrsabhängige LSA-Schaltung, Erneuerung der Fahrbahndecke vor wenigen Jahren, Verkehrsverlagerung u.a. auf Südring durch Umbau Hauptstraße, Reduktion um ca. 10 %) 	
Aktionsbereich 25 B3/33 Freiburger Straße von Freiburger Platz bis Kinzigstraße	<ul style="list-style-type: none"> Keine, da bereits lärmindernde Maßnahmen vorhanden Verkehrsabhängige LSA-Schaltung (Verkehrsentslastung durch Stadtwaldtrasse – Otto-Hahn-Straße – Englerstraße, Geschwindigkeitsreduktion durch mehrere Querungshilfen) 	
Aktionsbereich 28 B33a Höhe Schloßleibünd und B3/33 Bereich vor Messe	<ul style="list-style-type: none"> Errichtung bzw. Erhöhung einer Lärmschutzwand/-wall. Südzubringer mit Autobahnanschluss Süd 	

Aktionsbereich Nr.	konzeptionelle Planungen und Maßnahmen, die im Zuge des Lärmaktionsplans Offenburg 2009 beschlossen werden	Maßnahmenvorschläge, die ab 2010 bei der Fortschreibung des integrierten Verkehrskonzepts konkretisiert werden sollen
Aktionsbereich 29 B3/33 Bereich Uffhofen bis Auffahrt Gewerbegebiet Elgers- weier	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Im Rahmen des Planfeststellungsbeschluss des Ausbaus der B33 sind diverse Maßnahme vorgesehen. ▪ Da für diesen Bereich die vorliegenden Lärmkarten nur bedingt aussagekräftig sind, wird der Straßenbaulastträger aufgefordert, detailliertere Karten vorzulegen. ▪ Der Bereich der Planfeststellung zum Ausbau der B33 endet bei der Einmündung B3/33. Für den Bereich der B3/33 wird im Rahmen der Lärmaktionsplanung geprüft, die bestehenden Lärmschutzwände zu erneuern bzw. zu erhöhen. ▪ Der Bereich der Planfeststellung zum Ausbau der B33 endet bei der Einmündung B3/33. Für den Bereich der B3/33 wird im Rahmen der Lärmaktionsplanung geprüft, den Fahrbahnbelag durch eine lärmindernde Fahrbahndecke zu ersetzen. ▪ Südzubringer mit Autobahnanschluss Süd 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Maßnahmen zur Einhaltung der Geschwindigkeit
Aktionsbereiche 3. Priorität - Straßenverkehrslärm		
Aktionsbereich 02 Griesheim, OD B33 P II	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine, da bereits diverse lärmindernde Maßnahmen vorhanden (Verbot für LKW ab 3,5 t, Routenempfehlung für LKW, Geschwindigkeitsreduktion durch Querungshilfen am nördlichen und südlichen Ortseingang, stationäre Geschwindigkeitsüberwachungsanlage) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ weitere Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion
Aktionsbereich 06 Bühl, Ortsdurchfahrt B33	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine, da bereits diverse lärmindernde Maßnahmen vorhanden (Verbot für LKW ab 3,5 t, Routenempfehlung für LKW unter Umgehung des Aktionsbereichs, Geschwindigkeitsreduktion durch Querungshilfen am nördlichen und südlichen Ortsanfang, stationäre Geschwindigkeitsüberwachungsanlage) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ weitere Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion
Aktionsbereich 08 Rammersweier, Durbacher Straße		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserung der bestehenden Fahrbahndecke ▪ Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion
Aktionsbereich 09 Zell-Weierbach, Weingartenstraße		<ul style="list-style-type: none"> ▪ weitere Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion

Aktionsbereich Nr.	konzeptionelle Planungen und Maßnahmen, die im Zuge des Lärmaktionsplans Offenburg 2009 beschlossen werden	Maßnahmenvorschläge, die ab 2010 bei der Fortschreibung des integrierten Verkehrskonzepts konkretisiert werden sollen
Aktionsbereich 12 Zunsweier, Ortsdurchfahrt K5326		<ul style="list-style-type: none"> Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion Verbesserung der bestehenden Fahrbahndecke Maßnahmen zur Einhaltung der Geschwindigkeit
Aktionsbereich 14 B33, Straßburger Straße	<ul style="list-style-type: none"> Keine da bereits diverse lärmindernde Maßnahmen vorhanden (verkehrsabhängige LSA-Schaltung, Verkehrsentlastung durch Stadtwaldtrasse – Otto-Hahn-Straße – Englerstraße um ca. 30%) 	<ul style="list-style-type: none"> Umbau der Straßburger Straße im Rahmen von MehrLiN (Stadtentwicklungskonzept), insbesondere Verbreiterung der Geh- und Radwege, sowie Erneuerung der Fahrbahndecke weitergehende Maßnahmen zur Verkehrslenkung
Aktionsbereich 15 B33, Rheinstraße	<ul style="list-style-type: none"> Keine da bereits diverse lärmindernde Maßnahmen vorhanden (verkehrsabhängige LSA-Schaltung, Verkehrsentlastung durch Stadtwaldtrasse – Otto-Hahn-Straße – Englerstraße um ca. 30%) 	<ul style="list-style-type: none"> weitergehende Maßnahmen zur Verkehrslenkung
Aktionsbereich 17 Südliche Okenstraße (Freiburger Platz bis Philipp-Reis-Straße, sowie Philipp-Reis-Straße)	<ul style="list-style-type: none"> Keine da bereits lärmindernde Maßnahmen vorhanden (Verkehrsabhängige LSA-Schaltung, Erneuerung der Fahrbahndecke im Jahr 2008) 	<ul style="list-style-type: none"> Maßnahmen zur Einhaltung der Geschwindigkeit
Aktionsbereich 20 Moltkestraße	<ul style="list-style-type: none"> Keine da bereits lärmindernde Maßnahmen vorhanden (Verkehrsabhängige LSA-Schaltung, Geschwindigkeitsreduktion durch mehrere Querungshilfen) 	<ul style="list-style-type: none"> Einrichten eines Kreisverkehrsplatzes an der Einmündung Moltkestraße/Ortenberger Straße mit dem Ziel der Verstetigung des Verkehrs Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion
Aktionsbereich 23 Weingartenstraße von Ortenberger Straße bis St. Josefs-Klinik	<ul style="list-style-type: none"> Keine da bereits lärmindernde Maßnahmen vorhanden (verkehrsabhängige LSA-Schaltung, teilweise neue Fahrbahndecke vor wenigen Jahren) 	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der bestehenden Fahrbahn zwischen Ortenberger Straße und Moltkestraße Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion
Aktionsbereich 26 Ahornallee von B3/33 bis Platanenallee	<ul style="list-style-type: none"> Keine da bereits lärmindernde Maßnahmen vorhanden (Verkehrsabhängige LSA-Schaltung, Erneuerung der Fahrbahndecke) 	

4.4 Schutz ruhiger Gebiete

Bei der erstmaligen Erstellung eines Lärmaktionsplans wird seitens der Stadt Offenburg zunächst auf die Auswertung 'ruhiger Gebiete' verzichtet, da wichtige inhaltliche Aspekte hierzu derzeit noch nicht abschließend geklärt sind und der Schwerpunkt dieses Lärmaktionsplans auf die Umsetzung von Maßnahmen zur Lärmreduktion gelegt wird.

Um die Nachhaltigkeit der Lärmaktionsplanung zu sichern, sieht die EU-Umgebungs-lärmrichtlinie vor, dass die Lärmaktionsplanung mindestens alle fünf Jahre überprüft und gegebenenfalls überarbeitet werden soll. Im Rahmen der nächsten Fortschreibung des Lärmaktionsplans Offenburg wird das Thema der 'ruhigen Gebiete' aufgegriffen und diskutiert werden.

4.5 Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen

Hohe Lärmimmissionen stellen nicht nur eine Belästigung dar, die die Lebensqualität der Belasteten mindert, sondern können auch gesundheitliche Risiken zur Folge haben. Daher ist es Ziel der Stadt Offenburg, die Lärmbelastung der Bevölkerung durch Umgebungslärm zu senken und ruhige Gebiete vor einer zukünftigen Verlärmung zu schützen.

Durch die verbindliche Festlegung des Güterzugtunnels im Lärmaktionsplan soll die Forderung der Stadt Offenburg nach einem Güterzugtunnel im laufenden Planfeststellungsverfahren unterstützt werden.

Mit dem integrierten Verkehrskonzept hat die Stadt Offenburg ein seit 1996 bestehendes Planungsinstrument, in dem sich zahlreiche Ansätze zur Lärminderung finden, in das Verwaltungshandeln eingeführt. Das Leitbild und die Ziele des integrierten Verkehrskonzepts von 1996 sowie das 2009 vom Gemeinderat neu formulierte Ziel sind nach wie vor aktuell. Mit der Realisierung dieses verkehrlichen Leitbildes wird auch ein wichtiger Beitrag zum Lärmschutz im Rahmen eines stadtverträglichen Verkehrs und eines attraktiven Wohnumfeldes geleistet.

Ein weiteres strategisches Planwerk, das sich als integratives Instrument für die Lärmaktionsplanung eignet, ist der Flächennutzungsplan der Verwaltungsgemeinschaft Offenburg. Im Rahmen der derzeitigen Gesamtfortschreibung wird der Aspekt Lärm z. B. als ein Bewertungskriterium im Zusammenhang mit neuen Wohnbauflächen und Auswirkungen verkehrlicher Maßnahmen und Planungen herangezogen.

4.6 Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen

Die Ermittlung und Darstellung der Wirksamkeit der Maßnahmen in Verbindung mit einer Kostenschätzung, bildet eine wichtige Entscheidungsgrundlage für die Planungs-, Maßnahmen- und Entscheidungsträger.

Bislang liegen keine konkreten Angaben zur möglichen Reduktion der von Lärm betroffenen Personen vor. Die konkrete Konzeption der Maßnahmen zum Straßenverkehrslärm erfolgt ab dem Jahr 2010 im Zuge von Planungen im Zusammenhang mit der Umsetzung des integrierten Verkehrskonzepts.

Für den geplanten Güterzugtunnel wurden keine Wirksamkeitsuntersuchungen auf Basis von Lärmausbreitungsrechnungen durchgeführt. Hilfsweise wird für die Maßnahmen-

planung zum Schienenverkehr auf Angaben zur emissionsseitigen Pegelminderung zurückgegriffen. Durch den Güterzugtunnel kann, bei Realisierung des 'Güterzugtunnel 100 %', für den Prognose-Planfall 2015 eine Pegelminderung von ca. 8 dB(A) beim LDEN bzw. ca. 9 dB(A) beim LNight gegenüber dem Status-quo 2006 unterstellt werden. Aufgrund der Wirksamkeit des Güterzugtunnels ist von einer deutlichen Reduzierung der Zahl der Belasteten insbesondere in den Klassen hoher Belastung mit Lärmindex LDEN größer 65 dB(A) und Lärmindex LNight größer 60 dB(A) auszugehen.

5 Formelle und finanzielle Informationen

5.1 Datum der Aufstellung des Aktionsplans

Der Gemeinderat fasste in seiner Sitzung am 17.12.2007 den 'Aufstellungsbeschluss für die Erstellung eines Lärmaktionsplans' (Drucksache-Nr. 187/07).

5.2 Datum des Beschlusses des Aktionsplans

Auf der Grundlage der Vorlage 'Lärmaktionsplan - Teil 4: Beschluss des Lärmaktionsplans Offenburg 2009', beschloss der Gemeinderat der Stadt Offenburg am 14.12.2009 den Lärmaktionsplan 2009 Stadt Offenburg.

5.3 Mitwirkung der Öffentlichkeit

Im Hinblick auf die Beteiligung der Öffentlichkeit orientiert sich die Stadt Offenburg am Verfahren der Bauleitplanung. Die Öffentlichkeit wird regelmäßig in der örtlichen Presse, in den zuständigen öffentlichen Ausschusssitzungen, im Internet sowie dem Amtsblatt ('Offenblatt') über den aktuellen Sachstand informiert.

Der Entwurf des Lärmaktionsplans 2009 wurde für die Dauer eines Monats öffentlich ausgelegt. Die Auslegung erfolgte im Zeitraum vom 14.09.-11.10.2009. In diesem Zeitraum konnte der Lärmaktionsplan mit sämtlichen Anlagen im Technischen Rathaus eingesehen werden. Zudem wurde der Entwurf des Lärmaktionsplans Offenburg 2009 auf der Internetseite der Stadt Offenburg (www.offenburg.de) veröffentlicht.

5.4 Anhörungstermine

Während der Auslegung wurden drei Anhörungstermine (16.09., 18.09. und 28.09.2009) für die Öffentlichkeit durchgeführt. An diesen Terminen beantwortete fachkundiges Personal sämtliche Fragen rund um den Lärmaktionsplan Offenburg 2009 und unterstützte beim Formulieren von Anregungen und Bedenken. Sämtliche zum Entwurf des Lärmaktionsplans schriftlich eingereichten Anregungen und Bedenken wurden ausgewertet und abgewogen. Sie flossen in die Beschlussvorlage 'Lärmaktionsplan - Teil 4: Beschluss des Lärmaktionsplans Offenburg 2009', Drucksache-Nr. 136/09 ein, die der Gemeinderat am 14.12.2009 beschloss. Die Bürgerinnen und Bürger erhielten im Nachgang zum Beschluss des Lärmaktionsplans 2009 eine schriftliche Rückmeldung über das, was der Gemeinderat in Bezug auf ihre jeweiligen Anregungen beschlossen hat und wie das weitere Vorgehen diesbezüglich sein soll.

5.5 Beteiligung der Träger öffentlicher Blange und Behörden

Die Träger öffentlicher Belange, Behörden, Verbände, Institutionen, angrenzende Gemeinden, Ortsverwaltungen und Bürgervereine wurden im August 2009 schriftlich darauf aufmerksam gemacht, dass sie im Rahmen der Offenlage des Entwurfs des Lärmaktionsplans Offenburg 2009 die Möglichkeit haben, Anregungen und Bedenken in das Verfahren einzubringen.

Hinsichtlich eines möglichen Güterzugtunnels befindet sich die Stadt Offenburg mit der Deutschen Bahn im Zuge des Planfeststellungsverfahrens in Abstimmung.

5.6 Meldung über die Ergebnisse zum Lärmaktionsplan Offenburg 2009

Die Ergebnisse der Lärmaktionsplanung werden nach dem Beschluss des Lärmaktionsplans 2009 durch den Gemeinderat an die LUBW gemeldet.

5.7 Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans

Da ein Großteil der Maßnahmen noch nicht hinreichend konkretisiert ist, können zum derzeitigen Zeitpunkt keine Kosten für die Umsetzung der einzelnen Lärminderungsmaßnahmen genannt werden.

Die Kosten für die Aufstellung des Lärmaktionsplans, die die Stadt Offenburg zu tragen hat, belaufen sich auf ca. 100.000 €. Hierbei entfielen ca. 10.000 € auf die Erstellung der Lärmkarten. Die Personalkosten der städtischen Mitarbeiter sind hierbei nicht berücksichtigt.

5.8 Weitere finanzielle Informationen

Informationen über die Wirksamkeit und Kosten in Form einer Kostenwirksamkeitsanalyse sind nicht Bestandteil des Lärmaktionsplans Offenburg 2009. Bei der nächsten Überarbeitung des Lärmaktionsplans wird geprüft, ob eine entsprechende Bearbeitung berücksichtigt werden kann.

5.9 Prüfung Notwendigkeit Strategische Umweltprüfung

In Bezug auf die geplanten Maßnahmen zum Schienenverkehrslärm wird auf das derzeit laufende Planfeststellungsverfahren zum Neubau/Ausbau der Rheintalbahn zurückgegriffen. Im Zuge der Planfeststellung für die derzeitige Antragstrasse wird eine UVP durchgeführt. Diese wäre auch zwingender Verfahrensbestandteil bei Planung bzw. Feststellung des Güterverkehrstunnels. Somit wird auf eine Strategische Umweltprüfung (SUP) im Zuge der Lärmaktionsplanung verzichtet.

Im Zusammenhang mit den geplanten Lärminderungsmaßnahmen zum Straßenverkehr ist nachzeitigem Stand keine SUP nötig.

Offenburg, den

Edith Schreiner
Oberbürgermeisterin