

**Informationen aus dem Lärmaktionsplan**  
gem. § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz  
**der Gemeinde Offenburg vom 15.04.2016**

Bitte Zutreffendes ankreuzen:

- Lärmaktionsplan für Orte in der Nähe von Hauptverkehrsstraßen und/oder**  
 **Lärmaktionsplan für Orte in der Nähe von Haupteisenbahnstrecken**

Es handelt sich um

- die erstmalige Aufstellung eines Lärmaktionsplans**  
 **die Überprüfung / Überarbeitung des Lärmaktionsplans aus dem Jahre 2009**

Für die Berichterstattung an die EU ist dieser maximal 10-seitige Bericht in elektronischer Form an die LUBW ([laerm@lubw.bwl.de](mailto:laerm@lubw.bwl.de)) zu übermitteln. Vollständig ausgefüllt umfasst der Bericht alle für die Berichterstattung erforderlichen Angaben. Das Berichtssystem sieht je Gemeinde nur eine. Datei vor; mögliche Zusatzinformationen sind in ein gemeinsames Dokument einzubinden. Die Erläuterungen zum Ausfüllen des Musterberichts können dabei gelöscht werden.

## **A. Allgemeine Angaben**

### **A.1 Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und anderer Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind <sup>1)</sup>**

Offenburg liegt in Baden-Württemberg im Rheingraben an der Mündung des Kinzigtals, zwischen Karlsruhe und Freiburg im Breisgau. Offenburg hat ca. 59.000 Einwohner und übernimmt neben Freiburg im Breisgau die Funktion eines Oberzentrums in der Region Südlicher Oberrhein. Das Stadtgebiet Offenburg erstreckt sich über 78,38 km<sup>2</sup> und umfasst die Kernstadt, sowie die 11 weiteren Stadtteile. 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.

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.

## A.2 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](mailto:amrei.baer@offenburg.de)

## A.3 Rechtlicher Hintergrund <sup>2)</sup>

§ 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz

## A.4 Geltende Grenzwerte <sup>3)</sup>

Übersicht Grenzwerte der LUBW: [www.lubw.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/50516/](http://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/50516/)

Offiziell von Deutschland an die EU-Kommission gemeldete Grenzwerte:

[http://cdr.eionet.europa.eu/de/eu/noise/df3/envt0ec5a/DE\\_DE\\_DF3\\_v3.xls/manage\\_document](http://cdr.eionet.europa.eu/de/eu/noise/df3/envt0ec5a/DE_DE_DF3_v3.xls/manage_document)

# B. Lärmaktionsplan für Orte in der Nähe von Hauptverkehrsstraßen

## B.1 Bewertung der Ist-Situation

### B.1.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten <sup>4)</sup>

Geschätzte Zahl der von Lärm an **Hauptverkehrsstraßen** belasteten Personen

L <sub>DEN</sub> dB(A)	Belastete Personen – Hauptverkehrsstraßen	L <sub>Night</sub> dB(A)	Belastete Personen – Hauptverkehrsstraßen
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

Geschätzte Zahl der von Lärm an **Hauptverkehrsstraßen** belasteten Flächen und Wohnungen

L <sub>DEN</sub> dB(A)	Fläche in km <sup>2</sup>	Wohnungen
über 55	15,4	1.578
über 65	4,9	223
über 75	1,4	2

### **B.1.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind <sup>5)</sup>**

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 Realisierung des geplanten Güterzugtunnel den höchsten Stellenwert ein.

### **B.1.3 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. 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 LNight  $\geq$  65 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 dB(A) oder LNight  $\geq$  60 dB(A); betroffene Aktionsbereiche Nr. 1, 10, 13, 21, 22, 25, 28 und 29
3. Priorität: Straßenabschnitte mit LDEN  $\geq$  70 dB(A) oder LNight  $\geq$  60 dB(A); betroffene Aktionsbereiche Nr. 2, 6, 8, 9, 12, 14, 15, 17, 20, 23 und 26.

## B.2 Bisher durchgeführte und laufende Maßnahmen

### B.2.1 Bisher durchgeführte Programme und Maßnahmen zur Lärminderung

Bau von Lärmschutzwänden und -wällen, Förderprogramme für passiven Lärmschutz (Lärmschutzfenster, -lüfter), ÖPNV-Förderung (Busbeschleunigung, hoher Taktverkehr, Inbetriebnahme ZOB, Fahrradförderung (Infrastruktur, Verkehrssicherheit, Kommunikation, Service), Elektromobilität, Lkw-Routenempfehlung, Anpassung der technischen Einbauten (Schieberschächte) niveaugleich mit der Bitumendecke, Geschwindigkeitsreduktion

### B.2.2 Gesamtkosten der bisherigen Programme bzw. Maßnahmen <sup>6)</sup>

k.A.

### B.2.3 Datum der Einführung (Beginn der Umsetzung der Maßnahmen) <sup>6)</sup>

1980

### B.2.4 Datum des geplanten Abschlusses <sup>6)</sup>

2035

### B.2.5 Geschätzte Anzahl der entlasteten Personen <sup>6)7)</sup>

5.000 Personen

## B.3 Geplante Maßnahmen <sup>8)</sup>

### B.3.1 Geplante Maßnahmen für die nächsten fünf Jahre <sup>9)</sup>

Bau von Lärmschutzwänden und -wällen u.a. B3/33, Weiterführung Förderprogramme für passiven Lärmschutz (Lärmschutzfenster, -lüfter) an Bundesstraßen, Weiterführung ÖPNV-Förderung (neues Fahrplan- und Linienkonzept, Busbeschleunigung, hoher Taktverkehr, Weiterführung Fahrradförderung (Infrastruktur, Verkehrssicherheit, Kommunikation, Service), Weiterführung Elektromobilität, Weiterführung Anpassung der technischen Einbauten (Schieberschächte) niveaugleich mit der Bitumendecke, Weiterführung Geschwindigkeitsreduktion

### B.3.2 Geplante Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete für die nächsten fünf Jahre <sup>9)</sup>

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

### B.3.3 Gesamtkosten der im Lärmaktionsplan enthaltenen Maßnahmen (überschlägige Schätzung) <sup>10)</sup>

k.A.

### **B.3.4 Datum der Verabschiedung bzw. der Überprüfung des Aktionsplans <sup>10)11)</sup>**

26.06.2017 Verkehrsausschuss bzw. 24.07.2017 Gemeinderat

### **B.3.5 Falls es sich um die Überprüfung eines Lärmaktionsplans handelt: Ergebnis der Überprüfung des Aktionsplans <sup>12)</sup>**

Überprüfung 2016, Ergebnis: Lärmaktionsplan 2009 noch aktuell, keine Überarbeitung nötig.

### **B.3.6 Datum des geplanten Abschlusses der Maßnahmenumsetzung <sup>10)</sup>**

2035

### **B.3.7 Geschätzte Anzahl der entlasteten Personen <sup>7)10)</sup>**

6.000 Personen

### **B.3.8 Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen <sup>13)</sup>**

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 bestehendes Planungsinstrument, in dem sich zahlreiche Ansätze zur Lärminderung finden, in das Verwaltungshandeln eingeführt. Das Leitbild und die Ziele des integrierten Verkehrskonzepts 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.

### **B.3.9 Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans <sup>14)</sup>**

Der Lärmaktionsplan ist ein hilfreiches Instrument, die Lärmbelastung der Bevölkerung zielgerichtet und aufgabenübergreifend zu minimieren.

## C. Lärmaktionsplan für Orte in der Nähe von Hauptisenbahnstrecken

### C.1 Bewertung der Ist-Situation

#### C.1.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten <sup>4)</sup>

Geschätzte Zahl der von Lärm an **Hauptisenbahnstrecken** belasteten Personen

L <sub>DEN</sub> dB(A)	Belastete Personen – Hauptisenbahnstrecken	L <sub>Night</sub> dB(A)	Belastete Personen – Hauptisenbahnstrecken
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

Geschätzte Zahl der von Lärm an **Hauptisenbahnstrecken** belasteten Flächen und Wohnungen

L <sub>DEN</sub> dB(A)	Fläche in km <sup>2</sup>	Wohnungen
über 55	13,0	5.401
über 65	3,1	839
über 75	1,2	218

#### C.1.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind <sup>5)</sup>

siehe B.1.2

#### C.1.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

siehe B.1.3

### C.2 Bisher durchgeführte und laufende Maßnahmen

#### C.2.1 Bisher durchgeführte Programme und Maßnahmen zur Lärminderung

Teilweise Bau von Lärmschutzwänden und -wällen, teilweise passiver Lärmschutz (Lärmschutzfenster und -lüfter)

#### C.2.2 Gesamtkosten der bisherigen Programme bzw. Maßnahmen <sup>6)</sup>

k.A.

#### C.2.3 Datum der Einführung (Beginn der Umsetzung der Maßnahmen) <sup>6)</sup>

1980

#### C.2.4 Datum des geplanten Abschlusses <sup>6)</sup>

2035

### **C.2.5 Geschätzte Anzahl der entlasteten Personen <sup>6)7)</sup>**

15.000 Personen

## **C.3 Geplante Maßnahmen <sup>8)</sup>**

### **C.3.1 Geplante Maßnahmen für die nächsten fünf Jahre <sup>9)</sup>**

Bau von Lärmschutzwänden entlang der Rheintalstrecke in den Stadtteilen Stegermatt, Hildboltsweier und Albersbösch, teilweise passiver Lärmschutz (Lärmschutzfenster und -lüfter), Weiterführung der Planung eines Güterzugtunnels, BüG

### **C.3.2 Geplante Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete für die nächsten fünf Jahre <sup>9)</sup>**

siehe B.3.2

### **C.3.3 Gesamtkosten der im Lärmaktionsplan enthaltenen Maßnahmen (überschlägige Schätzung) <sup>10)</sup>**

k.A.

### **C.3.4 Datum der Verabschiedung bzw. der Überprüfung des Aktionsplans <sup>10)11)</sup>**

2015

### **C.3.5 Falls es sich um die Überprüfung eines Lärmaktionsplans handelt: Ergebnis der Überprüfung des Aktionsplans <sup>12)</sup>**

siehe B.3.5

### **C.3.6 Datum des geplanten Abschlusses der Maßnahmenumsetzung <sup>10)</sup>**

2035

### **C.3.7 Geschätzte Anzahl der entlasteten Personen <sup>7)10)</sup>**

21.000 Personen

### **C.3.8 Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen <sup>13)</sup>**

siehe B.3.8

### **C.3.9 Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans <sup>14)</sup>**

Der Lärmaktionsplan ist ein hilfreiches Instrument, die Lärmbelastung der Bevölkerung zielgerichtet und aufgabenübergreifend zu minimieren.

## **D. Ergänzende Angaben**

### **D.1 Mitwirkung der Öffentlichkeit / Öffentliche Anhörungen (tabellarische Zusammenfassung) <sup>15)</sup>**

Ausführliche Beteiligung der Öffentlichkeit im Rahmen der erstmaligen Erstellung des Lärmaktionsplans angelehnt an das Verfahren der Bauleitplanung;

Keine Beteiligung der Öffentlichkeit bei der erstmaligen Überprüfung des Lärmaktionsplan, da die Inhalte des Lärmaktionsplans noch aktuell sind.

### **D.2 Weitere finanzielle Informationen <sup>16)</sup>**

k.A.

### **D.3 Link zum Aktionsplan im Internet**

[www.offenburg.de](http://www.offenburg.de) >Verkehr>Projekte>Lärmaktionsplan

**Gez. Amrei Bär, Offenburg, 08.05.2017**