Lärmaktionsplan
Gemeinde Riegel am Kaiserstuhl

Fortschreibung 2021

Stand: 28.05.2021

Inhaltsverzeichnis

1. Zielsetzung 1

2. Ausgangssituation 2

2.1 Lärmkartierung und Zuständigkeit 2

2.2 Orientierungswerte Lärmaktionsplanung 3

3. Überprüfung 2021 5

3.1 Entwicklung der Verkehrszahlen 5

3.2 Entwicklung der Betroffenenzahlen nach VBUS 6

4. Fortschreibung 2021 8

4.1 Maßnahmenplanung zur Lärmminderung 8

4.2 Verkehrsrechtliche Lärmminderungsmaßnahmen 9

4.2.1 Grenzwerte verkehrsrechtliche Maßnahmen 9

4.2.2 Betroffenenzahlen verkehrsrechtliche Maßnahmen 9

4.3 Straßenbauliche Lärmminderungsmaßnahmen 10

4.3.1 Grenzwerte straßenbauliche Maßnahmen (VLärmSchR97) 10

4.3.2 Betroffenenzahlen straßenbauliche Maßnahmen 10

4.4 Handlungsempfehlungen 11

5. Zusammenfassung 12

Anhänge

Anhang 1: Lärmkartierung Straßenverkehrslärm 24 Stunden L_{DEN} in dB(A)

Anhang 2: Lärmkartierung Straßenverkehrslärm Nacht L_{NIGHT} in dB(A)

Anhang 3: Übersichtskarten betroffene Gebäude

Anhang 4: Fassadenpegel betroffene Gebäude VBUS und RLS-90

Anhang 5: Handlungsempfehlung zur Lärmminderung

Abkürzungsverzeichnis:

Abs ..... Absatz
BImSchG ..... Bundes-Immissionsschutzgesetz
dB(A) ..... Dezibel - Bewertungskurve A
DTV ..... Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
EBA ..... Eisenbahn-Bundesamt
EU ..... Europäische Union
h ..... Stunde
Kfz ..... Kraftfahrzeug
LAI-Hinweise ..... Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz - Hinweise
L_{DEN} ..... 24-Stunden Tag-Abend-Nacht-Lärmindex
L_{NIGHT} ..... Nachtlärmindex
LUBW ..... Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg
Mio. ..... Million
RLS-19 ..... Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 2019
RLS-90 ..... Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 1990
SV-Anteil ..... Schwerverkehr-Anteil
VBUS ..... Vorläufige Berechnungsmethode für Umgebungslärm an Straßen

1. Zielsetzung

Zur Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie, die in Form des § 47 a-f BImSchG in nationales Recht umgesetzt wurde, sollen die Belastungen, verursacht durch Umgebungslärm, ermittelt werden.

Der Lärmaktionsplan ist das vom Gesetzgeber vorgeschriebene Instrument die Belastung durch Umgebungslärm anhand von Lärmkarten und Betroffenheitsanalysen zu ermitteln, die Lärmsituation zu bewerten und Lärmminderungsmaßnahmen zu planen.

Bestehende Lärmaktionspläne sind nach § 47d Abs. 5 BImSchG alle 5 Jahre zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten.

Auch bei der Überprüfung von Lärmaktionsplänen ist die Mitwirkung der Öffentlichkeit gemäß § 47d Abs. 3 BImSchG vorgeschrieben.

2. Ausgangssituation

Im November 2015 hat die Gemeinde Riegel am Kaiserstuhl den Lärmaktionsplan „Schiene & Straße“ gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) auf Grundlage der Lärmkartierung 2012 aufgestellt. Die Städte und Gemeinden sind in Baden-Württemberg gemäß § 47d Bundesimmissionsschutzgesetz verpflichtet, Lärmaktionspläne aufzustellen und diese bei bedeutenden Entwicklungen für die Lärmsituation, spätestens nach fünf Jahren zu überprüfen und fortzuschreiben. Auf der Gemarkung von Riegel haben sich die Verkehrszahlen für die Hauptverkehrsstraßen verändert, was zu einer Veränderung der Lärmsituation führt. Zudem wurden die Auslösewerte für straßenverkehrsrechtliche und straßenbauliche Maßnahmen herabgesetzt.

2.1 Lärmkartierung und Zuständigkeit

In Baden-Württemberg ist die Landesanstalt für Umwelt (LUBW) für die Lärmkartierung der Hauptverkehrsstraßen zuständig. Im Zuge der 3. Kartierungsstufe der Lärmkartierung wurden von der LUBW aktualisierte Lärmkarten für Straßen mit mehr als 8.200 Kfz/24h auf der Basis des Verkehrsmonitorings Baden-Württemberg 2015 am Jahresende 2018 veröffentlicht. Diese Lärmkarten wurden mit den Berechnungsverfahren der 34. BImSchV (Vorläufige Berechnungsmethoden für Umgebungslärm an Straßen (VBUS)) berechnet. Damit stehen nun aktualisierte Grundlagendaten zur Verfügung, die eine Überprüfung des Lärmaktionsplans der Gemeinde Riegel erforderlich machen.

Auf der Gemarkung von Riegel wurden die Bundesautobahn 5 und die Landesstraße 113 kartiert, da beide Hauptverkehrsstraßen eine Verkehrsbelastung von mehr als 8.200 Kfz/24h aufweisen. In der Lärmkartierung 2017 ist, entgegen der Lärmkartierung aus dem Jahr 2012, die Landesstraße 116 nicht mehr enthalten, da deren Verkehrsbelastung zwischenzeitlich weniger als 8.200 Kfz/24h beträgt. Da im Zuge der Überprüfung und Fortschreibung des Lärmaktionsplans von Riegel lediglich die gesetzlichen Mindestanforderungen erfüllt werden sollen, wurde die Betrachtung der L 116 im vorliegenden Lärmaktionsplan nicht weiter berücksichtigt.

Für die Aufstellung, Überprüfung und Fortschreibung der Lärmaktionspläne für Hauptverkehrsstraßen sind nach wie vor die Kommunen zuständig.

Tabelle 1: Übersicht Kartierungsstufen nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie

Kartierungsstufen	Lärmquellen und deren Kartierungsauslösewerte		
	Hauptverkehrs-straßen	Haupteisenbahn-strecken	Großflughäfen
1. Kartierungsstufe (2007)	> 6 Mio. Kfz/a = 16.400 Kfz/d	> 60.000 Züge/a = 164 Züge/d	> 50.000 Bewegungen/a
2. Kartierungsstufe (2012)	> 3 Mio. Kfz/a = 8.200 Kfz/d	> 30.000 Züge/a = 82 Züge/d	
3. Kartierungsstufe (2017)	> 3 Mio. Kfz/a = 8.200 Kfz/d	> 30.000 Züge/a = 82 Züge/d	

Die Lärmkartierung der Haupteisenbahnstrecken des Bundes wird vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) für Strecken, die ein Verkehrsaufkommen von mehr als 82 Zügen/24h aufweisen, durchgeführt.

Seit dem 1. Januar 2015 liegt die Zuständigkeit zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen für Haupteisenbahnstrecken beim EBA. Folglich findet die Rheintalbahn in der aktuellen Überprüfung und Fortschreibung des Lärmaktionsplans von Riegel keine Berücksichtigung mehr.

2.2 Orientierungswerte Lärmaktionsplanung

Die Grundlage für die Erstellung der Lärmkarten des Straßenverkehrs und der Ermittlung der betroffenen Einwohner durch Umgebungslärm sind die nationalen Berechnungsvorschriften, die jedoch an die Erfordernisse der 34. BImSchV sowie die Anhänge I, II, IV und VI der EU-Umgebungslärmrichtlinie angepasst wurden.

<u>Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS)</u>

Die vorliegenden Berechnungen basieren auf den neu eingeführten, einheitlichen Lärmindizes der Europäischen Union. Dies sind:

- L_{DEN} Dieser Wert beschreibt den Mittelungspegel eines gesamten Tages, aufgeteilt in
  Tagzeitraum (06:00 Uhr bis 18:00 Uhr)
  Abendzeitraum (18:00 Uhr bis 22:00 Uhr)
  Nachtzeitraum (22:00 Uhr bis 06:00 Uhr)

- L_{NIGHT} Dieser Wert beschreibt den Nachtpegel im Zeitraum von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr.

Auf der Grundlage des § 5, Absatz 2 und 3 der 34. BImSchV liegen bei der Berechnung der Pegel L_{DEN} und L_{NIGHT} die Immissionspunkte an den Gebäuden in einer Höhe von 4,00 m über dem Boden. Eine stockwerksbezogene Auswertung der Betroffenheit erfolgt nicht.

Anders als bei der konkreten Maßnahmenplanung gibt es für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen keine gesetzlichen Grenzwerte.

Das Verkehrsministerium Baden-Württemberg (VM) hat am 29. Oktober 2018 ein Schreiben an die Kommunen „Lärmaktionsplanung in Baden-Württemberg (Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung)“ veröffentlicht, welches die bisherigen Schreiben des Verkehrsministeriums zu diesem Thema zusammenfasst und aktualisiert. In diesem Schreiben wird darauf hingewiesen, dass nach VBUS berechnete Bereiche über den Lärmpegeln **L_{DEN} 65 dB(A)** bzw. **L_{NIGHT} 55 dB(A)** im gesundheitskritischen Bereich liegen und daher bei einer qualifizierten Lärmaktionsplanung auf jeden Fall zu berücksichtigen sind. Mit der Lärmaktionsplanung ist darauf hinzuwirken diese Werte nach Möglichkeit zu unterschreiten. Vordringlicher Handlungsbedarf besteht in Bereichen mit sehr hohen Lärmbelastungen von über **L_{DEN} 70 dB(A)** bzw. und **L_{NIGHT}60 dB(A)**.

3. Überprüfung 2021

3.1 Entwicklung der Verkehrszahlen

Grundlage für die Lärmaktionsplanung 2015 waren die Verkehrsdaten aus der LUBW-Lärmkartierung aus dem Jahr 2012. Für die Lärmaktionsplanung 2021 werden die Verkehrsdaten aus der LUBW-Lärmkartierung der 3. Stufe aus dem Jahr 2017 zugrunde gelegt. Da der Schwerverkehr besondere Auswirkungen auf die Lärmentwicklung hat, wird bei der Berechnung für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS) der Anteil an Schwerverkehr > 3,5 t zugrunde gelegt. Die Schwerverkehrsanteile werden jeweils für Tag (6:00 – 18:00 Uhr) (pd), für Abend (18:00 – 22:00) (pe) und für Nacht (22:00 bis 6:00 Uhr) (pn) in Prozent dargestellt.

Bei der Überprüfung der Verkehrsdaten aus der Lärmkartierung 2017 zeigt sich, dass sich der DTV sowohl auf der A 5 um rund 10 % als auch auf der L 113 um rund 29 % gegenüber dem Jahr 2012 erhöht hat. Die SV-Anteile auf der A 5 haben sich geringfügig verändert. Auf der L 113 ist ein signifikanter Anstieg des Schwerverkehrs zu verzeichnen.

Die L 116 ist aufgrund einer geringeren Verkehrsbelastung von 8.200 Kfz/24h nicht mehr in der Kartierung enthalten.

Tabelle 2: Verkehrsdaten der LUBW-Lärmkartierungen 2012 und 2017

Abschnitt	Lärmkartierung 2012				Lärmkartierung 2017			
	DTV KFZ/24h	SV- Anteil > 3,5 t In%			DTV KFZ/24h	SV- Anteil > 3,5 t In%		
		pd	pe	pn		pd	pe	pn
A 5 Von AS Riegel Nach AS Teningen	62.352	12,3	10,6	21,9	69.421	12,0	8,0	21,3
A 5 Von AS Riegel Nach AS Herbolzheim	56.348	13,8	9,8	23,7	61.219	14,3	9,5	24,7
L 113	9.900	5,3	1,4	5,3	12.794	9,4	3,2	8,5

3.2 Entwicklung der Betroffenenzahlen nach VBUS

Die für jedes Gebäude im Kartierungsgebiet errechneten sogenannten Fassadenpegel bilden die Grundlage für die Ermittlung der Betroffenenzahlen. Die Fassadenpegel sind diejenigen Schallpegel, die direkt vor den verschiedenen Fassaden eines Gebäudes auftreten. Die Anzahl der in den Wohngebäuden lebenden Menschen wird dabei nach einem bundeseinheitlich festgelegten Berechnungsverfahren (BEB) gleichmäßig über alle ermittelten Fassadenpegel verteilt. Zur besseren Handhabung werden Pegelklassen verwendet.

In den nachfolgenden Tabellen sind die Zahlen zu den in der Gemeinde Riegel vom Straßenverkehrslärm der A 5 und der L 113 belasteten Einwohner zu entnehmen.

Tabelle 3: Vergleich Belastete Einwohner 2012 und 2017

Pegelbereich (dB(A))	Belastete (Einwohner) 2012		Belastete (Einwohner) 2017	
	L_{DEN}	L_{NIGHT}	L_{DEN}	L_{NIGHT}
> 50-55	-	503	-	167
> 55 - 60	911	148	399	30
> 60 - 65	251	42	49	6
> 65 - 70	101	0	14	0
> 70 - 75	14	0	2	0
> 75	0	-		

Tabelle 4: Vergleich Flächenstatistik 2012 und 2017

Pegelbereich (L_{DEN} in dB(A))	Größe (km2)		Anzahl Wohnungen		Anzahl Schulen	
	2012	2017	2012	2017	2012	2017
> 55	15,9	9,9	551	194	0	0
> 65	5,3	2,7	50	7	0	0
> 75	1,3	0,8	0	0	0	0

In Riegel am Kaiserstuhl sind die Betroffenenzahlen in der Einwohnerstatistik und in der Flächenstatistik der Lärmkartierung 2017 insgesamt deutlich gesunken, obwohl sich die Verkehrsmengen erhöht haben. Hierbei sei angemerkt, dass die Betroffenenzahlen aus der aktuellen Lärmkartierung aus dem Jahr 2017 nicht direkt mit den Betroffenenzahlen aus der Kartierung von 2012 vergleichbar sind. Das liegt daran, dass im Jahr 2012 (2. Kartierungsstufe) die Betroffenenzahlen für die L 116 enthalten waren. Aufgrund des gesunkenen Verkehrsaufkommens von weniger als 8.200 Kfz/24h ist die L 116 im Jahr 2017 nicht mehr kartiert worden. Somit liegen hier keine mehr Betroffenenzahlen vor.

Bei Betrachtung der aktuellen Betroffenenzahlen bleibt jedoch festzuhalten, dass nach wie vor belastete Einwohner in Lärmpegelbereichen oberhalb der Auslösewerte vorhanden sind. Diese Anzahl der Betroffenen ist in der untenstehenden Tabelle zusammengefasst.

Tabelle 5: Belastete Einwohner über den Auslösewerten

Pegelbereich (dB(A))	Belastete (Einwohner)	Pegelbereich (dB(A))	Belastete (Einwohner)
L_{DEN} > 65	16	L_{NIGHT} > 55	36
L_{DEN} > 70	2	L_{NIGHT} > 60	6

Bezogen auf die Gesamtbevölkerung von Riegel mit 4.066 Einwohnern (Stand 30.09.2020) und dem 24h-Pegel ≥ 65 dB(A) sind ca. 0,39 % der Gesamtbevölkerung durch den Straßenverkehrslärm der A 5 und der L 113 betroffen. Beim Nachtpegel ≥ 55 dB(A) beträgt der betroffene Bevölkerungsanteil ca. 0,89 %.

Von sehr hohen Belastungen mit einem 24h-Pegel ≥ 70 dB(A) sind ca. 0,05 % und einem Nachtpegel ≥ 60 dB(A) sind ca. 0,15 % betroffen. Für diese Bereiche besteht ein vordringlicher Handlungsbedarf.

Die Betrachtung der Maßnahmen erfolgt anhand dieser von Lärm betroffenen Einwohner. Dennoch haben die Maßnahmen auch einen positiven Effekt auf die Einwohner, deren Lärmpegel nicht über den Auslösewerten liegen.

4. Fortschreibung 2021

4.1 Maßnahmenplanung zur Lärmminderung

In der Maßnahmenplanung zur Lärmminderung an Straßen wird zwischen verkehrsrechtlichen und baulichen Maßnahmen unterschieden. Verkehrsrechtliche Maßnahmen stellen z.B. Geschwindigkeitsbegrenzungen, Fahrverbote usw. dar und werden gemäß der Berechnungsvorschrift RLS-90 ermittelt.

Da das Berechnungsverfahren nach der RLS-90 anders aufgebaut ist, als das Berechnungsverfahren nach VBUS, hat das Land Baden-Württemberg in seinem Kooperationserlass Zu- und Abschläge in dB(A) festgelegt. Damit sind die ermittelten Lärmpegel nach VBUS mit den Lärmpegeln nach RLS-90 vergleichbar. Demnach sind die Nachtwerte annähernd identisch, bei der Ermittlung der Tagwerte nach RLS-90 ist entlang von Bundesautobahnen ein Abschlag von -3 dB(A) auf die Werte nach VBUS anzuwenden, bei Landesstraßen beträgt der Abschlag -1 db(A).

Tabelle 6: Vergleich der Lärmpegel nach VBUS und RLS-90

Straßenkategorie	Abschlag L_{DEN} zu L_{Tag} in dB(A)	Entfernung Lichtsignalanlagen	Zuschlag L_{DEN}/L_{NIGHT} zu L_{Tag}/L_{Nacht} in dB(A)
Bundesautobahnen	- 3	bis 40 m	+ 3
Bundesstraßen	- 2	über 40 m bis 70 m	+ 2
Landes-, Kreis-, Gemeinde- und Verbindungsstraßen	- 1	über 70 m bis 100 m	+ 1
		über 100 m	0

Straßenbauliche Lärmminderungsmaßnahmen sind z.B. lärmmindernde Fahrbahnbeläge, Lärmschutzwände, Lärmschutzwälle etc. Für straßenbauliche Maßnahmen müssen die Beurteilungspegel seit 1. März 2021 gemäß der neuen RLS-19 ermittelt werden.

Aufgrund der kurzfristigen verbindlichen Einführung der RLS-19 bei der Planung von straßenbaulichen Lärmminderungsmaßnahmen liegen derzeit noch keine qualifizierten Umrechnungstabellen des Landes Baden-Württemberg vor, um die Lärmpegel ermittelt nach VBUS mit den Lärmpegeln der RLS-19 vergleichen zu können.

4.2 Verkehrsrechtliche Lärmminderungsmaßnahmen

4.2.1 Grenzwerte verkehrsrechtliche Maßnahmen

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

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

4.2.2 Betroffenenzahlen verkehrsrechtliche Maßnahmen

Die in der Tabelle 5 ausgewiesenen Lärmpegel wurden nach VBUS (L_{DEN}) berechnet und anschließend gemäß den Vorgaben des Kooperationserlasses zu Lärmpegeln der RLS-90 umgerechnet. Diese sind im Anhang 4 der Fassadenpegelliste dargestellt.

Durch die Umrechnung von VBUS zu RLS-90 ergeben sich keine Betroffenheiten > 70 dB(A) bzw. > 60 dB(A), welche die Planung von verkehrsrechtlichen Lärmminderungsmaßnahmen rechtfertigen würden.

Somit werden für die beiden betrachteten Hauptverkehrsstraßen A 5 und L 113 keine straßenverkehrsrechtlichen Lärmminderungsmaßnahmen in der vorliegenden Fortschreibung des Lärmaktionsplans vorgesehen.

Tabelle 7: Belastete Einwohner verkehrsrechtliche Maßnahmen

Pegelbereich (dB(A))	Belastete (Einwohner)	Belastete (Einwohner)
Tag > 70 (75)	0	0
Nacht > 60 (65)	0	0

4.3 Straßenbauliche Lärmminderungsmaßnahmen

4.3.1 Grenzwerte straßenbauliche Maßnahmen (VLärmSchR97)

Die Grenzwerte für bauliche Lärmminderungsmaßnahmen wurden zuletzt am 1. August 2020 für Bundesfernstraßen des Bundes sowie für Straßen in der Baulast des Landes auf einheitliche Auslösewerte für die Lärmsanierung festgelegt. Diese sind in der untenstehenden Tabelle aufgelistet.

Tabelle 8: Auslösewerte für die Lärmsanierung (VLärmSchR97)

	Auslösewerte Lärmsanierung (VLärmSchR97) in dB(A)	
	Tag	**Nacht**
an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen, Altenheimen, in reinen und allgemeinen Wohngebieten sowie Kleinsiedlungsgebieten	64	54
in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	66	56
in Gewerbegebieten	72	62

Bei der Planung von straßenbaulichen Lärmschutzmaßnahmen sind die Lärmpegel nach der RLS-19 zu berechnen und die in der Tabelle 8 dargestellten Werte zu beachten.

4.3.2 Betroffenenzahlen straßenbauliche Maßnahmen

Durch eine Ergänzung zum Kooperationserlass, die am 13.04.2021 den Gemeinden zur Verfügung gestellt wurde, ist die Einführung des Berechnungsverfahrens der RLS-19 für straßenbauliche Maßnahmen bindend.

Die wesentliche Änderung der RLS-19 gegenüber der bisher gültigen RLS-90 ist u.a, dass der Schwerverkehr nun in zwei Fahrzeuggruppen aufgeteilt wird:

Lkw1 (> 3,5 t Lkw ohne Anhänger, Bus),

Lkw2 (>3,5 t Lkw mit Anhänger, Sattelzug).

Zusätzlich werden Motorräder separat erfasst.

Diese Unterscheidung ermöglicht eine wesentlich differenziertere Berücksichtigung von lärmrelevanten Emissionsquellen.

Da mit den vorliegenden Kartierungsdaten der LUBW diese differenzierte Unterteilung des Schwerverkehrs bzw. keine Daten zur Berechnung nach RLS-19 vorliegen und weder die Standardwerte der Tabelle 2, Seite 13 der RLS-19, die LAI-Hinweise noch das Korrekturblatt[1] zu den LAI-Hinweisen plausible Angaben zur Umrechnung von VBUS zu RLS-19 liefern, kann zum jetzigen Zeitpunkt keine nachvollziehbare Berechnung gemäß RLS-19 durchgeführt werden. Somit können keine Betroffenenzahlen nach den Grenzwerten für straßenbauliche Maßnahmen ermittelt werden.

Es ist davon auszugehen, dass die Verkehrsdaten gemäß den Vorgaben der RLS-19 im Zuge der 4. Kartierungsstufe (vsl. 2022) durch die LUBW erhoben werden oder zumindest ein verlässliches Umrechnungsverfahren bis zur nächsten Überprüfung des Lärmaktionsplans von Riegel im Jahr 2026 zur Verfügung stehen.

4.4 Handlungsempfehlungen

Trotz fehlender Rechtfertigung für die Umsetzung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen und fehlender Ergebnisse zur Planung von straßenbaulichen Lärmminderungsmaßnahmen, können nachstehende Handlungsempfehlungen die Lärmbelastungen an den beiden Hauptverkehrsstraßen A 5 und L 113 mindern:

Passive Lärmschutzmaßnahmen

Eine Möglichkeit zur Verminderung der Lärmbelästigung ist die Durchführung passiver Lärmschutzmaßnahmen. Voraussetzung für eine geförderte Lärmsanierung ist die Überschreitung der Grenzwerte für Lärmsanierung nach VLärmSchR 97 (Tabelle 8) an Gebäuden, die vor dem 01.04.1974 erbaut wurden.

Zur Lärmvorsorge werden bei Neubau- und Sanierungsmaßnahmen passive Lärmschutzmaßnahmen empfohlen.

Raumplanerische Lärmvorsorge

Um langfristig zusätzliche Betroffene zu vermeiden, wird empfohlen bereits in der Raumplanung ein unmittelbares Heranrücken neuer Wohngebiete an die Bundesautobahn 5 und die L 113 zu vermeiden.

[1] *Anteil mittelschwerer und schwerer Fahrzeuge am stündlichen Verkehrsfluss Q*

5. Zusammenfassung

Auf Grundlage der Lärmkartierung der LUBW aus dem Jahr 2017 wurde der vorliegende Lärmaktionsplan „Schiene & Straße“ der Gemeinde Riegel am Kaiserstuhl aus dem Jahr 2015 überprüft und fortgeschrieben.

Im fortgeschriebenen Lärmaktionsplan wird die Haupteisenbahnstrecke, die Rheintalbahn, nicht mehr betrachtet, da sich mittlerweile die Zuständigkeit für die Lärmaktionsplanung geändert und die Gemeinde Riegel keine Verpflichtung für die Lärmaktionsplanung mehr hat. Außerdem wird die L 116 bei der Fortschreibung des Lärmaktionsplans nicht berücksichtigt, da sie aufgrund gesunkener Verkehrszahlen nicht mehr kartiert wurde.

Bei der Überprüfung des Lärmaktionsplans wurde festgestellt, dass sich die Verkehrszahlen der A 5 und der L 113 teilweise signifikant erhöht haben, die Anzahl der betroffenen Einwohner jedoch im Vergleich zu 2015 abgenommen haben. Ein Vergleich ist an dieser Stelle aufgrund des Wegfalls der L 116 nicht möglich.

In der Gemeinde Riegel sind nach wie vor Einwohner vom Umgebungslärm betroffen.

Bei der Planung für verkehrsrechtliche Lärmminderungsmaßnahmen werden die gesetzlichen Auslösewerte nach RLS-90 nicht überschritten, so dass keine Rechtfertigung einer Maßnahmenplanung besteht.

Die Beurteilung, ob straßenbauliche Lärmminderungsmaßnahmen gerechtfertigt wären, lässt sich aufgrund der kurzfristigen Neueinführung der RLS-19 und der damit verbundenen fehlenden Datenlage zum heutigen Zeitpunkt nicht treffen. Dies sollte im Zuge der nächsten Überprüfung und Fortschreibung Lärmaktionsplans im Jahr 2026 nachgeholt werden.