

Ortsdurchfahrt Bargaen und Aacher Straße sind Hauptbelastungsbereiche

Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 soll untersucht werden

Engen (her). »Lärm gehört zu den größten Umweltproblemen in unserer Gesellschaft«, führte Wolfgang Wahl von der Rapp Trans AG, Freiburg, in der jüngsten Gemeinderatssitzung in das Thema ein. Das Büro hatte im Auftrag der Stadt Engen im Rahmen einer freiwilligen erweiterten Lärmaktionsplanung mehrere Strecken untersucht und zwei Hauptbelastungsbereiche identifiziert, in denen vorrangig der Umgebungslärm gemindert werden soll. Der Gemeinderat nahm die Ergebnisse der Lärmkartierung zur Kenntnis und wählte als Art des Teilnahmeverfahrens die sich nun anschließende(n) Wirkungsanalyse(n) in Form der Erstellung eines Planentwurfs mit der Untersuchung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 Stundenkilometer auf der L 225 Ortsdurchfahrt Bargaen und der B 491 Aacher Straße. In die weitere Lärmaktionsplanung soll als Anregung auch die Untersuchung eines kompletten Lkw-Fahrverbots durch Bargaen aufgenommen werden.

Die Stadt Engen ist gemäß des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) zuständig für die Aufstellung eines Lärmaktionsplanes in ihrem Gebiet. Die Ergebnisse der von der Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg (LUBW) durchgeführten landesweiten Lärmkartierung für die Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von 8.200 Kfz/Tag in Baden-Württemberg wurden im Dezember 2018 veröffentlicht. Danach sind in der Stadt Engen die Bundesstraße B 491 sowie die Bundesautobahn A 81 von der Kartierung betroffen. Da die Stadt Engen sich entschloss, weitere Strecken freiwillig im Rahmen des Lärmaktionsplanes untersuchen zu lassen, berechnete das mit der Lärmaktionsplanung von Engen beauftragte Büro Rapp Trans AG den Lärm entlang der L 225

Ortsdurchfahrt Bargaen, der L 224 Ortsdurchfahrt Anselfingen und der L 191 mit den Ortsdurchfahrten Engen, Neuhausen und Welschingen.

Nach Ausführungen zu schalltechnischen Grundlagen und Rechenregeln (»Im Durchschnitt ist ein Lkw bei 50 Stundenkilometern so laut wie zwanzig Pkw«) kam **Wolfgang Wahl** auf die Lärmkartierung zu sprechen und wies darauf hin, dass Straßenverkehrslärm berechnet und nicht gemessen werde und die Berechnung in der Regel zu höheren Werten als Messungen führe. »Aus den neun untersuchten Rechengebieten ergaben sich mit der L 225 Ortsdurchfahrt Bargaen und der B 491 Aacher Straße zwei Hauptbelastungsbereiche«, informierte Wahl. Als generell mögliche Maßnahmen zur Verringerung des Lärmpegels zählte er bauliche Maß-

nahmen im Straßenverkehr (lärmmindernde Fahrbahndeckschichten, Rückbau und Verkehrsberuhigung, Sanierung schadhafter Fahrbahnbeläge, Straßenraumgestaltung, Pegelminderung durch Abstand), organisatorische Maßnahmen im Straßenverkehr (Reduzierung der Geschwindigkeit, Verstetigung des Verkehrsflusses, Lkw-Durchfahrtsverbot oder Lkw-Nachfahrverbot), Maßnahmen zur Abschirmung (Lärmschutzwände und -wälle) sowie Maßnahmen am Immissionsort (Lärmschutzfenster und Schalldämpflüfter) auf, bevor er ins Detail ging.

Wahls Maßnahmengrobkonzept zur Lärmminderung für die Hauptbelastungsbereiche umfasste eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen auf Tempo 30 ganztags (oder nur nachts, ge-

gebenenfalls Tempo 40) anstatt 50 Stundenkilometer, einen lärmoptimierten Fahrbahnbelag sowie flankierende Maßnahmen in Form einer digitalen Geschwindigkeitsanzeige und stationären und/oder mobilen Kontrollen zur Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit.

Als weitere Schritte folgen nun die »Schalltechnische Wirkungsanalyse« mit Ermittlung der Beurteilungspegel (mit Maßnahme), der Betroffenheiten (Veränderungen mit/ohne Maßnahme) und der qualitativen Bewertung sonstiger Effekte der Maßnahme (zum Beispiel Erhöhung der Verkehrssicherheit) sowie die »Abwägung« mit Bewertung der Maßnahmen auf das Planungsziel, der Bewertung im Hinblick auf weitere Belange und der Auswahl einzelner Maßnahmen.