

Straßenverkehr

Wie die Lebensqualität im Kreis Lörrach durch Lärmschutz verbessert werden soll



Von Michael Baas, Willi Adam, Verena Pichler, Dirk Sattelberger & André Höning

So, 17. Januar 2021 um 18:00 Uhr

Kreis Lörrach

BZ-Plus | Der Straßenverkehr ist eine Hauptquelle des Lärms. Das Landesverkehrsministerium will diesen minimieren, doch Lärmschutz ist eine kommunale Aufgabe. Die Bestandsaufnahme im Landkreis.



Der im vergangenen Jahr in Weil am Rhein verabschiedete Lärmaktionsplan hat auch den Anliegern der Turmstraße dauerhaft Tempo 30 gebracht. Foto: Hannes Lauber

Lärm ist ein hartnäckiger Verfolger im modernen Alltag. In hohen Dosen ist dieser auch gesundheitsgefährdend. Das Landesverkehrsministerium hat daher eine Vision Zero

proklamiert und will damit den Verkehrslärm reduzieren. Dabei spielen die Kommunen eine wichtige Rolle, ist Lärmschutz doch eine kommunale Querschnittsaufgabe. Fixiert ist diese in Lärmaktionsplänen (Infobox). Nach dem Kooperationserlass des Landes von 2018 sind diese regelmäßig fortzuschreiben. Eine Bestandsaufnahme im Kreis.

Die Lage in Lörrach

Eine 2015 über das Muss der Hauptachsen hinaus gehende Kartierung benannte 19 Lärmschwerpunkte im Straßen-, acht im Schienenverkehr. Auf den Straßen wurde mit dem Lärmaktionsplan dann teils Tempo 30 eingeführt. Das sorgte für hitzige Debatten. Als Straßenverkehrsbehörde setzte die Stadt nur da Tempo 30 durch, wo die Lärmbelastung keine Spielräume ließ. Das betraf die Wallbrunnstraße als Ausfallstraße gen Rheinfeldern und A 98, die Belchenstraße im Zentrum entlang der Bahnlinie, die Freiburger Straße gen Lucke und Teile der Ortsdurchfahrt Brombach. CDU und Freie Wähler fürchteten Einschränkungen für die "autofahrende Mehrheit", wie es damals hieß; weitergehende Ambitionen von SPD und Grüne scheiterten im Gemeinderat an einem Patt.

Oberbürgermeister Jörg Lutz hielt sich zurück, so dass zusätzliche Strecken (Basler Straße) oder Verlängerungen verpflichtender Tempo-30-Abschnitte nicht durchsetzbar waren. Legende ist die von Lutz, der CDU und den Freien Wählern ausgeheckte, als "Schorle-Lösung" bekannt gewordene Idee, im Tempo-30-Abschnitt der Wallbrunnstraße den Blitzer erst ab 50 Kilometer scharf zu stellen. Aktuell ist es ruhig um die Lärmaktionsplanung. Einzig die Grünen haben eine Fortschreibung angemahnt. Sie sehen auf Basis der 2018 erweiterten Spielräume des Landes unter anderem die Chance, die Verkehrsberuhigung in der Basler Straße zu forcieren. Die Stadtverwaltung aber scheint es mit der Fortschreibung nicht eilig zu haben.

Die Lage in Weil am Rhein

Im Vergleich zu Lörrach ist Weil einen Schritt weiter: Der Gemeinderat beschloss im Juli 2020 den neuen Lärmaktionsplan. Neben den Hauptachsen der Autobahnen und Bundesstraßen 3, 317 und 532 bezieht dieser auch Gemeindestraßen mit ein. Damit geht auch Weil weiter, als das Gesetz verlangt. Die Ergänzungen betreffen vor allem die Innenstadt und zentrale Stadtteile. Mit wenigen Ausnahmen in Ötlingen, Friedlingen, Haltingen und einigen Verbindungsstrecken gilt nun fast flächendeckend Tempo 30. Zudem wurde beim Regierungspräsidium eine Temporeduktion auf der "Zollfreien" von 100 auf 70 und beim Landratsamt von 50 auf 30 Kilometer pro Stunde für die Durchfahrt Ötlingen beantragt. In der damaligen Gemeinderatssitzung wurde aber auch deutlich, dass die Schritte nur für sinnvoll gehalten werden, wenn die Kontrollen verstärkt werden.

Rebland und Kandertal

Der Eimeldinger Gemeinderat verabschiedete im Sommer 2020 einen Lärmaktionsplan. In dessen Fokus steht die B 3. Für diese wurde flächendeckend Tempo 30 beantragt. Nach aktuellen Zählungen fahren täglich rund 20.000 Fahrzeuge auf der Bundesstraße durch den Ort. Betroffen ist dieser zudem vom Lärm der A 5 und der A 98. Das Tempo auf der ortsseitigen Zufahrt zur A 98 soll daher auf 50 beschränkt werden. Irritationen gibt es im Ort aber über das Landratsamt, da dies Tempo 30 für die B 3 nur nachts befürwortet, da die Verkehrsbeeinträchtigungen am Tag zu groß seien.

Auch Binzen hat vergangenes Frühjahr einen Lärmaktionsplan beschlossen und strebt für die Hauptstraße im Ort Tempo 30 an. Nachdem das Regierungspräsidium inzwischen zugestimmt und die Einwände des Landratsamtes ausgeräumt wurden, soll das in den nächsten Wochen umgesetzt werden. Für die Autobahn fordert Binzen im Fall einer Erneuerung der Fahrbahndecke zudem "Flüsterasphalt".

Die Lage in Schopfheim

Für die Stadt gilt nach wie vor der 2016 verabschiedete Lärmaktionsplan. Abgesehen von Lärmschutz an der B 317 ist seitdem aber wenig passiert. Deshalb artikuliert sich inzwischen Unmut. Der Gemeinderat strebt eine Resolution an, die durch Langenau und Enkenstein Tempo 30 fordert. Zudem soll die Kreisstraße zwischen Fahrnau und Gersbach in die Resolution aufgenommen werden mit dem Hinweis, dass da dringender Handlungsbedarf bestehe, vor allem im Sommer. Die Resolution geht an das Landratsamt und das Regierungspräsidium.

Die Lage im Oberen Wiesental

In den Zeller Ortsteilen Mambach und Atzenbach mehrten sich zuletzt Stimmen, die auf der B 317 ein Tempolimit von 40 oder 30 Kilometer pro Stunde wünschen. Dort fahren täglich 15.000 Fahrzeuge und das nahe an den Häusern vorbei. Mit Blick auf den Verkehrsfluss entschied sich der Ortschaftsrat im Herbst für Tempo 40 und leitete den Vorschlag ans Rathaus in Zell weiter. Im Schönauer Ortsteil Brand hofft man entlang der B 317 ähnlich wie bei Schönenbuch auf die Reduktion auf 30 Kilometer pro Stunde. Eine Messstelle belegt, dass um Brand täglich rund 9700 Fahrzeuge unterwegs sind, darunter zirka 500 Lastwagen. Faktisch aber hat der Wunsch kaum Chancen. Das Landratsamt zumindest weist daraufhin, dass der Abschnitt nicht in einer geschlossenen Ortschaft liegt. Weiter talwärts haben auch Wembach und Fröhd, wo auf der B 317 Tempo 70 erlaubt ist, Lärmaktionspläne begonnen. Die Erfolgsaussichten gelten aber als ebenso gering. Ähnlich ist die Lage in Todtnau. Auch da passieren täglich mehrere tausend Autos und Hunderte Lkw die Stadt auf der B 317. Doch für Lärmschutz gibt es zu wenige "Betroffenheiten", wie es in der Fachsprache heißt.

Die Lage am Hochrhein

Rheinfelden hatte sich im Rahmen eines Lärmaktionsplans bereits 2015 für Tempo 30 auf einem 2,5 Kilometer langen Stück der B 34 in Warmbach ausgesprochen. Genehmigt wurde das für zwei kürzere Abschnitte. Inzwischen steht die Fortschreibung des Lärmaktionsplanes auf der Agenda. Im Fokus stehen da nicht zuletzt die zentrale Friedrichstraße, die weiter beruhigt werden soll, sowie die Ortsdurchfahrt Minseln, die mit der Eröffnung des nächsten A 98-Abschnitts im Sommer wegen des schleppenden Baufortschritts der A 98 Richtung Osten wohl für länger als Autobahnzubringer wird dienen müssen.

Auch in Grenzach-Wyhlen gilt bereits seit 2016 auf Teilen der B 34 im Zuge eines Lärmaktionsplanes Tempo 30. Die Entscheidung war im Gemeinderat damals aber nicht unumstritten. Insbesondere CDU und FDP kritisierten die Planung als Gängelung der Autofahrer. Bürgermeister Tobias Benz zog aber schon 2019 ein positives Fazit: Es sei deutlich ruhiger geworden. Schwörstadt beschloss im Dezember 2019 ebenfalls einen Lärmaktionsplan. Damit gilt für die B 34 im Ort auf rund 1,6 Kilometern Tempo 30. Konsens Bestand im Gemeinderat damals aber auch darüber, dass die Reduktion nur Sinn mache, wenn sie kontrolliert werde. Ein Thema, das bei allen Tempo-30-Zonen aufpoppt.

Eine kommunale Pflichtaufgabe

Basis der Lärmaktionspläne sind die EU-Umgebungsrichtlinie (2002/49/EG) und das Bundesimmissionsschutzgesetz. Diese fordern für Ballungsräume, Hauptverkehrsstraßen und Bahnstrecken, die nicht dem Bund gehören, Lärmaktionspläne. Diese sollen Lärmbelastungen in strategischen Karten erfassen und bewerten, Lärminderung und -schutz planen und der Zunahme von Lärm vorbeugen. Die Kartierung soll nach den Vorgaben des Landes inzwischen auch alle fünf Jahre überprüft werden. Das ist eine kommunale Pflichtaufgabe.

Was den Straßenverkehr angeht, fokussieren die Pläne zunächst auf Hauptachsen mit mehr als drei Millionen Fahrzeugen pro Jahr oder umgerechnet 8200 am Tag. Hier sind Lärmkartierungen zwingend. In einer zweiten Stufe haben einzelne Kommunen wie Lörrach oder Weil zudem lärmrelevante nachgeordnete Straßen, die unter dem Fahrzeug-Limit liegen, integriert. Handlungsbedarf besteht für das Land, wenn der gemittelte Dauerschallpegel am Tag über 70 Dezibel liegt, das entspricht einem Staubsauger, und über 60 dB (A) in der Nacht, was einer normalen Gesprächskulisse entspricht.

Der lärmkritische Bereich beginnt aber schon bei einem Mittelungspegel von 65 dB (A) am Tag, also einem Fernseher in Zimmerlautstärke, und 55 dB (A) nachts, und selbst das Umweltbundesamt räumt ein, dass auch tagsüber schon ein Dauerschall von über 55 dB das Wohlbefinden außerhalb von Gebäuden beeinträchtigen kann. Diese 55 dB am Tag sind denn auch die Grenze für allgemeine Wohngebiete (Nachts: 40 dB). Der Werkzeugkasten zur Lärminderung reicht von technischen Mitteln wie Flüsterasphalt, Schallschutzfenstern und -schutzwänden bis zur Tempobegrenzung. Da Technik oft teuer ist, setzen Akteure inner-

wie außerörtlich aber vor allem auf Letztere, und zwar innerörtlich in zwei Optionen: Tempo 40, was in puncto Lärm eher wenig bringt, und Tempo 30.

Ressort: [Kreis Lörrach](#)

Zum Artikel aus der gedruckten BZ vom Mo, 18. Januar 2021:

» Zeitungsartikel im Zeitungslayout: [PDF-Version herunterladen](#)

» Webversion dieses Zeitungsartikels: [Lebensqualität durch Lärmschutz](#)

Kommentare

Bitte legen Sie zunächst ein Kommentarprofil an, um Artikel auf BZ-Online kommentieren zu können.

[Jetzt Profil anlegen](#)