

Die Initiative Mobilität hat den Entwurf des Lärmaktionsplans und Erläuterungsberichts der Stadt Waldshut-Tiengen (Stand Juli 2025) analysiert. Erforderliche Korrekturen:

Punkt 1: Lärmkartierung validieren

Es ist eine transparente Überprüfung und Aufklärung nötig, warum die vom Büro Fichtner erstellte Lärmkartierung, trotz sechs zusätzlicher berücksichtigter Straßen, bei hohen Pegelbereichen niedrigere Betroffenenzahlen ermittelt als die außer Acht gelassene Lärmkartierung und Belastungsstatistik der LUBW (Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg).

Gegebenenfalls sind die Kartierung zu korrigieren, die Lärmschwerpunkte neu zu bewerten und die Maßnahmen entsprechend zu überarbeiten – denn nur auf einer verlässlichen Datengrundlage können wirksame und rechtssichere Entscheidungen getroffen werden. Die LUBW selbst hält ihre Kartierung auf Nachfrage für belastbar und empfiehlt zur Klärung eine Konsultation von Fichtner, der Stadt Waldshut-Tiengen und anderer beteiligter Akteure, wie der Straßenbaubehörde im Landratsamt Waldshut – Quelle der Eingangsdaten für die Kartierung der LUBW.

Beispiele für geringere Belasteten-Zahlen bei Fichtner, trotz sechs zusätzlicher Straßen:

Lärmbelastete Wohnungen > 75 db(A)	LUBW: 36	Fichtner: 0
Lärmbelastete Einwohner $L_{DEN} \geq 70 - 74$ db(A)	LUBW: 340	Fichtner: 200
Lärmbelastete Einwohner $L_{DEN} \geq 75$ db(A)	LUBW: 76	Fichtner: 0
Lärmbelastete Einwohner $L_{NIGHT} \geq 60 - 64$ db(A)	LUBW: 441	Fichtner: 200
Lärmbelastete Einwohner $L_{NIGHT} \geq 65 - 69$ db(A)	LUBW: 89	Fichtner: 0
Personen mit starker Schlafstörung	LUBW: 143	Fichtner: 100

Punkt 2: Unwirksame Maßnahmen streichen

Es ist nötig, die lärm mindernden Fahrbahndeckschichten aus dem Maßnahmenkatalog des Lärmaktionsplans zu entfernen, da sie trotz Kosten von rund 100.000 Euro keine wahrnehmbare Wirkung entfalten und ihre Umsetzung durch die zuständigen Baulasträger "Bund" bzw. "Land" unwahrscheinlich ist. Es muss erklärt werden, ob prognostizierte Lärm minderungs-Wirkungen auf Basis gleichzeitig vorgesehener Temporeduzierungen berechnet wurden, oder nicht.

Es muss außerdem erklärt werden, welche spezifischen Asphaltarten geplant waren, welche schalltechnischen Eigenschaften, Haltbarkeit und Wartungsintervalle (inklusive wiederkehrender Baustellen) sie haben, welche Folgekosten entstünden und ob die Baulasträger die Finanzierung und Umsetzung im Rahmen der Lärmaktionsplanung zugesagt haben.

Beispiele für vorgeschlagene unwirksame *Flüsterasphalt*-Maßnahmen. Eine Schallpegeldifferenz von 3 dB(A) gilt als gut wahrnehmbar, ein Unterschied von 1 dB(A) ist kaum hörbar:

Straße	Abschnitt	Zeitraumen	Kosten	Wirkung
B 500	Waldshut, St. Blasier Str.	> 5 Jahre	ca. 10.000 €	ca. 0 - 0,1 dB(A)
B 34	Waldshut, Eisenbahnstr.	< 5 Jahre	ca. 14.000 €	ca. 0,1 - 0,2 dB(A)
L 159	Tiengen, Ortsdurchfahrt	> 5 Jahre	ca. 26.000 €	ca. 0,2 dB(A)
L 161	Gurtweil, Schlüchtalstraße	> 5 Jahre	ca. 9.000 €	ca. 0,1 - 0,3 dB(A)
B 34	Waldshut, Schmittenau	< 5 Jahre	ca. 26.000 €	ca. 0,1 - 0,2 dB(A) (Bereich Tempo 50) ca. 1,2 - 1,3 dB(A) (Bereich Tempo 70) Anm.: Tempo 70 außerhalb der Maßnahme

Punkt 3: Drastische Lage verdeutlichen, Pflicht zu effektiven Maßnahmen nachkommen

Der Pflicht zur Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen wird nicht nachgekommen – obwohl Lärmgrenzwerte selbst nach Temporeduzierungen fast durchweg überschritten werden. Das muss geändert werden. Außerdem: Ein Krankenhaus mit Lärmbelastung > 75 dB(A) erfährt bei Fichtner keine nähere Betrachtung, ebenso 3 Schulen und 2 weitere Krankenhäuser mit > 65 dB(A).

Orientierungswerte aus dem Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung BW 2023 für die Ermessensausübung und Abwägung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen	
Überschreitung u. Orientierungswerte	Ermessensausübung und Abwägung
A ab 59 dB(A) tags, ab 45 dB(A) nachts für WA ab 64 dB(A) tags, ab 54 dB(A) nachts für MI, MD, MU Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV (Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes)	Gefahrenlage: Lärmbetroffene haben regelmäßig einen Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung über eine verkehrsbeschränkende Maßnahme
B ab 65 dB(A) tags, ab 55 dB(A) nachts VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, Az. 10 S 2449/17, Rn. 36	Schwelle zum gesundheitskritischen Bereich ist überschritten. Das Ermessen verdichtet sich zum Einschreiten
C ab 67 dB(A) tags, ab 57 dB(A) nachts Überschreitung der Werte von B um 2 dB(A) Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung, S. 23	Das Ermessen reduziert sich zur grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung von Maßnahmen
D ab 70 dB(A) tags, ab 60 dB(A) nachts Bundesverwaltungsgericht (BVerwG 9 A 16.16, Beschluss vom 25. April 2018, Rn. 86f)	Überschreitung der grundrechtlichen Schwelle zur Gesundheitsgefährdung. Lärmproblematik muss abwägungsgerecht gelöst werden

WA: Allgemeines Wohngebiet, MI: Mischgebiet, MD: Dorfgebiet, MU: Urbanes Gebiet

Maximale Werte nach RLS-19 an Lärmschwerpunkten bei Fichtner. Wird einer vorhandenen Pflicht zur Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen nachgekommen?							
Straße	Abschnitt	Lärm Tag dB(A) / Überschreitung		Wird Pflicht tagsüber nachgekommen?	Lärm Nacht dB(A) / Überschreitung		Wird Pflicht nachts nachgekommen?
B 34	Waldsh., Liedermatte	72	D	nein	65	D	ja (Tempo 50)
B 34	Waldsh., Eisenbahnstr.	73	D	nein	64	D	nein
B 34	Waldsh., Schmittenuau	66	B	nein (Verdichtung zum Einschreiten)	60	D	nein
B 500	Waldsh.,St. Blasier Str.	67	C	nein	58	C	nein
L 159	Tiengen, Ortsdurchfahrt	72	D	nein	64	D	ja (Tempo 30)
L 161	Gurtweil, Schlüchtalstr.	70	D	nein	59	C	ja (Tempo 30)
Gurtweiler Str.	Waldshut	68	C	ja (Tempo 30)	57	C	ja (Tempo 30)
Rathausstr.	Gurtweil	67	C	ja (Tempo 30) jedoch bis vor Bebauung nötig	56	B	ja (Tempo 30) jedoch bis vor Bebauung nötig
K 6551	Gurtweil, Tiengener Str. Ortsschild b.Kreisverkehr	67	C	nein	58	C	nein
K 6551	Gurtweil, Tiengener Str. Umspannw. b. Ortsschild	65	B	nein (Verdichtung zum Einschreiten)	56	B	nein (Verdichtung zum Einschreiten)
K 6551	Tiengen, Feldbergstraße	66	B	nein (Verdichtung zum Einschreiten)	58	C	nein

Punkt 4: Umfangreiche Tempo-Reduzierungen

Mangels realistischer Alternativen sind Temporeduzierungen in Waldshut-Tiengen das zentrale Instrument der Lärmaktionsplanung. Eine Reduzierung von 50 auf 30 km/h senkt den Schallpegel um 2–3 dB(A) und mindert Lärmspitzen durch Brems- und Beschleunigungsvorgänge.

Der im Bericht heraufbeschworene drohende Verkehrskollaps ist nicht zu befürchten, da die Straßenkapazität und Leistungsfähigkeit durch Temporeduzierungen kaum beeinträchtigt wird, wie es das Büro Fichtner bei der öffentlichen Gemeinderatssitzung vom 21.07.25 selbst darlegte. Laut Erläuterungsbericht sind zudem entstehende Fahrtzeitverlängerungen vernachlässigbar.

Die verkehrsrechtlichen Maßnahmen sind wirksam, kostengünstig, schnell umsetzbar, rechtssicher, verursachen an den Lärmschwerpunkten keine nachteiligen Verkehrsverlagerungen und können von den Straßenverkehrsbehörden nicht verhindert werden. Angesichts extremer Lärmbelastungen, die eine Verpflichtung zur Umsetzung verkehrsrechtlicher Maßnahmen begründen, sind folgende Maßnahmen zwingend erforderlich:

	Bereich	Tempo- beschränkung, ganztägig	Bemerkung	Pflicht zum Eingreifen damit erfüllt?
B 34	Waldshut, Liedermatte / Unter d. Steigtrotte	50 km/h	-	ja
B 34	Waldshut, Eisenbahnstraße	30 km/h	-	ja
B 34	Waldshut, Schmittenau	30 km/h	-	ja
B 500	Waldshut, St. Blasier Str.	30 km/h	-	ja
L 159	Tiengen, Ortsdurchfahrt	30 km/h	-	ja
L 161	Gurtweil, Schlüchtalstr.	30 km/h	-	ja
Gurtweiler Straße	Waldshut	30 km/h	Die Maßnahme ist im aktuellen Entwurf bereits enthalten	ja
Rathausstr.	Gurtweil	30 km/h	Tempo 30 bis vor Bebauung nötig	ja
K 6551	Gurtweil, Tiengener Straße	50 km/h	ab Umspannwerk bis Ortsschild, "Im Bodenacker"	ja (Verdichtung zum Einschreiten)
K 6551	Gurtweil, Tiengener Straße	30 km/h	ab Ortsschild bis Kreisverkehr	ja
K 6551	Tiengen, Feldbergstraße	30 km/h	-	ja

Streckensperrungen oder Fahrverbote sind auf diese Weise vermeidbar. Tempo-30-Abschnitte bis 500 m Abstand können nach StVO (Novelle 2024) verbunden werden; angepasste Ampelschaltungen verstetigen den Verkehrsfluss.

Punkt 5: Förderung lärmarmer Verkehrsmittel

In den Lärmaktionsplan müssen konkrete Maßnahmen aufgenommen werden, die den Fußverkehr, den Radverkehr und den öffentlichen Verkehr fördern.

Im Erläuterungsbericht wird behauptet, in einem konzeptionellen Werk wie dem Lärmaktionsplan könnten lediglich „allgemeine Hinweise“ zur Förderung lärmarmer Verkehrsmittel aufgenommen werden, konkrete Maßnahmen jedoch nicht, da die Einflüsse vielfältig und Handlungsoptionen im Wandel seien. Diese Darstellung ist nicht korrekt.

Es existieren längst erprobte und umsetzbare Maßnahmen mit messbaren Wirkungen – wie z.B. Fahrradstraßen, privilegierende sichere Querungen für zu Fuß Gehende, elektrische Antriebe im Busverkehr, usw. Dabei handelt es sich um konkrete Maßnahmen, die auch der etablierte Leitfaden *LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung* ausdrücklich als Beispiele nennt.

In Waldshut-Tiengen besteht dringender Handlungsbedarf, um im Bereich Radverkehr zeitnah Fortschritte zu erzielen. Die Stadt belegt im Fahrradklimatest 2024 den zweitletzten Platz in Baden-Württemberg und erhält beim Sicherheitsgefühl die Note mangelhaft (4,6). Es ist dringend erforderlich, die Sicherheit für Radfahrende zu verbessern, um den Radverkehr im Alltag attraktiver zu machen und damit zur Verringerung der Lärmimmissionen beizutragen. Folgende konkrete Maßnahmen sind daher zunächst umzusetzen und im Lärmaktionsplan zu verankern:

- a) Fahrrad-Piktogrammketten auf allen geeigneten Straßen, die von Autos und Fahrrädern gemeinsam genutzt werden, weil an der jeweiligen Stelle nachweislich keine baulich getrennten Radwege möglich sind.
- b) Öffentliche Aufklärungs-Kampagne für die Einhaltung des Sicherheitsabstands von Kfz beim Überholen von Fahrrädern, Scootern und Fußgänger:innen (1,5 m innerorts, 2 m außerorts)
- c) Ernsthafte Prüfung, wo Temporeduzierungen für Kfz möglich sind, und schnelle Umsetzung, damit mehr Verkehrsteilnehmende – insbesondere Ältere und Jüngere – auf lärmarmer Mobilität umsteigen können.
- d) Beitritt der Stadt Waldshut-Tiengen zur Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e. V., AGFK-BW.

Punkt 6: Verständlicher Erläuterungsbericht als Basis für Öffentlichkeitsbeteiligung

Es ist nötig, den Erläuterungsbericht verständlich aufzubereiten. In der derzeitigen Fassung bleiben wesentliche Definitionen, Zusammenhänge und Zuständigkeiten unklar. Zum Beispiel beim Begriff *Baulastträger* und seiner entscheidenden Rolle. Zudem werden juristische Verweise ohne Übertragung in verständliche Sprache aufgeführt. In dieser Form sind die Inhalte für Bürger:innen und für Ratsmitglieder kaum nachvollziehbar. Damit besteht die Gefahr, dass die gesetzlich vorgeschriebene öffentliche Beteiligung ins Leere läuft.